PRUMS VINARÒS. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

DOCUMENTO I | ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

DOCUMENTO II | PROPUESTAS

DOCUMENTO III | PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA



prumsvinaròs

planifica
José Luis Gisbert de Elío

JULIO 2019

Ajuntament de Vinaròs

GENERALITAT VALENCIANA
Presidència

Fons Europeu de Desenvolupament Regional
Una manera de fer Europa
UNIÓ EUROPEA

Ficha de Control

TÍTULO	**PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VINARÒS**
CLIENTE	**AYUNTAMIENTO DE VINARÒS**
FECHA	**JULIO 2019**
EQUIPO REDACTOR	**PLANIFICA INGENIEROS Y ARQUITECTOS COOP. V.** JOSÉ LUIS GISBERT DE ELÍO Arquitecto JAVIER CARMONA ESTEVE Ingeniero Industrial RAFAÉL IBÁÑEZ SÁNCHEZ-ROBLES Arquitecto PEDRO MILLÁN ROMERO Ingeniero de Caminos Canales y Puertos VÍCTOR MONFORT CENTELLES Ingeniero de Obras Públicas JAVIER MILLÁN ROMERO Ingeniero en geodesia y cartografía CÉSAR BOU BOU Ingeniero Industrial ANA ESCOMS MARTINEZ Arquitecto JUAN PIERA MORAGUES Ingeniero de Obras Públicas SILENO CATALÁ MORTES Arquitecto LAURA MIRALLES Arquitecto CARMEN GISBERT BLANQUER Arquitecto PILAR FERRERES ALTABA Arquitecto PILAR VEGA PINDADO Geógrafa, Gea21 MERCEDES LLOP Geógrafa, Gea21 ELENA AZCÁRRAGA (hasta Documento Diagnóstico Abril 2019) Arquitecta

Índice Documental

DOCUMENTO I	**ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO**
DOCUMENTO II	**PROPUESTAS**
Anexo I	*PLAN DE ACCESIBILIDAD*
Anexo II	*SECCIONES DE CALLE*
DOCUMENTO III	**PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA**
Anexo I	*ENCUESTAS*

DOCUMENTO I. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

PRUMS VINARÒS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

ÍNDICE

0 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS 1

1 PROGRAMACIÓN 3

2 METODOLOGIA 4

2.1 Estructura del PMUS 4
2.2 Fuentes de información y plan de toma de datos 4
2.3 Herramienta de análisis 4
2.4 Ámbito, división y organización de la ciudad. Unidades urbanas 5

3 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL 6

3.1 Recopilación de información 6
3.1.1 Análisis de otros planes 6
3.1.2 Otros estudios 6
3.1.3 Proyectos en curso 6
3.2 Análisis socioeconómicos 6
3.2.1 Contexto territorial 6
3.2.2 Estructura de asentamientos urbanos 8
3.2.1 Población 10
3.2.2 Concentración de la población 10
3.2.3 Crecimiento de la población 10
3.2.4 Edad y sexo de la población 10
3.2.5 Procedencia de la población 11
3.2.6 Actividad económica 11
3.2.7 Otras variables socioeconómicas 22

4 PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE 23

4.1 Introducción y antecedentes 23
4.2 Análisis de viario 23
4.2.1 Jerarquía viaria 23
4.2.2 Descripción de la red 23
4.3 Encuestas 28
4.4 Análisis general de la movilidad 28
4.4.1 Movilidad a escala urbana 28
4.4.2 Reparto modal 28
4.4.3 Movilidad en vehículo privado 29
4.4.4 Movilidad en transporte público 49
4.4.5 Movilidad activa 49
4.5 Análisis del tráfico 49
4.5.1 Metodología 49
4.5.2 Recopilación de información 49
4.5.3 Modelización de la vía 49
4.5.4 Simulación 49
4.5.5 Análisis de los resultados 50
4.6 Análisis del estacionamiento 51
4.6.1 Parking público subterráneo 51
4.6.2 Estacionamiento de rotación en superficie 52
4.6.3 Estacionamiento gratuito 53
4.6.4 Estacionamiento reservado 56
4.6.5 Estacionamiento privado 59
4.6.6 Ratio de plazas de estacionamiento 59
4.7 Análisis del flujo de mercancías y de la carga y descarga 64
4.7.1 Movilidad de vehículos pesados 65
4.8 Análisis del transporte público 69
4.8.1 Transporte ferroviario 69
4.8.2 Red interurbana de autobuses 70
4.8.3 Red urbana de autobuses 82
4.8.4 Análisis conjunto de la cobertura de la red de transporte público urbano y la línea de transporte público interurbano del área urbana Vinaròs – Benicarló – Peñíscola 86
4.9 Análisis de ejes peatonales y ciclistas 87
4.9.1 Ejes peatonales 87
4.9.2 Ejes ciclistas 90
4.10 Accesibilidad 103
4.11 Seguridad vial 103
4.11.1 Datos demográficos 103
4.11.2 Parque de vehículos 103
4.11.3 Datos de accidentalidad 103
4.12 Análisis de los aspectos energéticos y ambientales 105
4.12.1 Espacios protegidos y zonas verdes 105
4.12.2 Contaminación atmosférica 106
4.12.3 Contaminación acústica 107
4.13 Síntesis del diagnóstico 109

5 CLASIFICACIÓN Y SISTEMATIZACIÓN 110

6 PLANTEAMIENTO DEL PLAN DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO 111

6.1 División y organización de la ciudad. unidades urbanas 111
6.2 Movilidad 111

7 ANÁLISIS DAFO 111

7.1 Matriz para seleccionar y priorizar operaciones 111
7.2 Objetivos 111
7.3 Análisis DAFO 112

0 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS

El objetivo principal Plan de Movilidad Urbana sostenible de Vinaròs, en adelante PMUS, es mejorar la calidad de vida de los ciudadanos profundizando en las virtudes de la ciudad de Vinaròs como ciudad mediterránea, compacta y compleja.

La principal herramienta, en el suelo urbano, es la ordenación y distribución de modos de transporte a partir de las áreas de estancia existentes, potenciales y latentes que sostienen las actividades cotidianas. La atención a las necesidades de las personas que viven, trabajan, o visitan Vinaròs y el establecimiento, de forma participada, de unas reglas básicas de concordia en el uso y disfrute del espacio público.

Para ello es necesario, estudiar las necesidades de la ciudad, manifestadas por las personas, contrastadas con el estudio del medio y los usos efectivos que, sobre el área urbana se dan, para proveer de alternativas de mejora a considerar, así como aprender a calibrar los parámetros a emplear en el diseño del modelo territorial de Vinaròs.



Ilustración 1. Objetivos de desarrollo sostenible. Naciones Unidas (ONU) 2015 fuente: www.un.org

El documento deberá atender a la escala de estrategias y objetivos presente desde la perspectiva global, nacional, autonómica, provincial y local. Vinaròs tiene un alto potencial de transformación, que deberá ordenarse buscando satisfacer los objetivos planteados desde la optimización del esfuerzo. La creación de una base de datos urbana desde la que se dispone de una batería de indicadores permitirá, caracterizar las acciones evaluando su efectividad con relación al tiempo, permitiendo estudiar y extrapolar el aprendizaje realizado en otros casos del municipio.

La integración y gestión de los riesgos presentes en el territorio, así como la consideración activa frente a la erosión medioambiental causada sobre el planeta nos ofrece la oportunidad de proponer actuaciones para, desde el ámbito local, enfocar las acciones hacia un tejido urbano de Vinaròs resiliente y capaz de dar respuesta al cambio climático desde la optimización de la movilidad motorizada y la puesta en escena de la movilidad activa.

Entre la ciudad de hoy y la prevista, nos espera un entretiempo que requiere de intervención, tanto sobre la forma de la ciudad como en la manera que nos desplazamos por ella.

La mejora de la calidad de vida en la ciudad no es un tema nuevo, la jerarquización del tráfico reclamada por Sir Colin Buchanan en su Informe sobre el Tráfico en las ciudades en 1963, planteada desde los primeros ensayos de propuesta de barrios residenciales en la ciudad de 1920 como el Plan de Radburn superblock de Clarence Stein and Henry Wright, es actualmente, una herramienta válida a emplear en las actuaciones públicas sobre el medio urbano y su movilidad. Nos proponemos dar traslado de estos planteamientos propios de nuevos crecimientos a la trama consolidada. El grado de viabilidad aconsejará medidas desde la regulación del reparto del espacio público hasta la intervención sobre la ciudad consolidada.

Como ejemplo de implantación nos referiremos al modelo de Supermanzanas ideado por el consorcio público BCN-Ecología. Este modelo permite, a través de la jerarquización viaria, la liberación de espacio público para otros usos distintos de la circulación y aparcamiento del vehículo privado, la ciudad de Vitoria, de 218 000 habitantes, es un buen ejemplo de caso de éxito, en el que se consideran al tiempo las cuestiones de movilidad y calidad urbana.



Ilustración 2. Ilustraciones ejemplo extraídas del PMUS 2007 de Vitoria // Agencia Ecológica de Barcelona

Así, se persiguen los siguientes objetivos:

A. La delimitación de un mallado verde, que integre los espacios con valor ambiental, paisajístico y patrimoniales. La liberación del espacio público del vehículo privado permite la conexión de distintos puntos de la ciudad. Estos nuevos espacios contendrán los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible, en adelante SuDS, que conectarán las escorrentías naturales de la ciudad.
B. Promover una ciudad paseable mediante la definición de 4 redes de comunicación, todas ellas de la misma importancia, Red Peatonal, Red Ciclista, Red para el coche y, por último, una Red para el Transporte Público que incluya si es necesario, una Plataforma Reservada Para el Transporte Público.

C. Regenerar la ciudad, planeando una adecuada distribución de los equipamientos públicos, una mejora del espacio público y la generación de nuevos centros de actividad que reduzcan la necesidad de desplazamiento de los ciudadanos y el riesgo de marginalidad de algunas zonas.
D. Definición de unos indicadores que sirvan para medir los procesos de la ciudad y ayuden a tomar decisiones basadas en datos objetivos.
E. Establecer una estructura de participación pública que se mantenga en el tiempo y colabore en las decisiones municipales, mejorando la eficiencia social de las soluciones.
F. Obtener hoja de ruta para las inversiones municipales durante los próximos años.

-Integración de planes

Para alcanzar sus objetivos, a menudo las actuaciones de movilidad implican obras de ejecución que modifican la trama urbana. En este sentido, la parte correspondiente a regeneración urbana tiene por objetivo aprovechar las oportunidades que se presentan debido a la implantación de las medias propuestas por parte de movilidad, y a su vez, la movilidad debe tener en cuenta a la hora de enunciar las propuestas factores socioeconómicos analizados por parte de la regeneración urbana.

Plazas, calles, jardines, juegan un papel determinante en la resolución de las necesidades sociales, económicas, y medioambientales. La configuración de los elementos que los componen juegan un papel determinante en la calidad medioambiental, y deben atender a las necesidades presentes de forma inclusiva, con perspectiva de género, para lo que la participación ciudadana constituye la espina dorsal del PMUS.

La contemplación del abanico de necesidades, propuestas, deseos y anhelos constituirá el cuerpo programático de las líneas de actuación del Plan, si bien no partimos de cero, ya existe un elenco de documentos que se incorporan al presente diagnóstico y que sirven para sustento de los primeros avances de propuestas.

Otras reflexiones territoriales como el Programa de Paisaje de La Vía Litorial, Eurovelo, Planes de Acción Territorial, que no tienen asignación presupuestaria, pero que ofrecen una reflexión territorial útil para la integración de los recorridos activos con el territorio inmediato, donde la movilidad asistida ofrecen nuevas perspectivas.

-Movilidad

Ante la necesidad de ordenar todas aquellas acciones encaminadas a mejorar la movilidad actual en el municipio de Vinaròs y en aplicación del artículo 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.

En la actualidad Vinaròs es un municipio que cuenta con 28.438 habitantes censados, por este motivo, es necesario contar con un Plan de Movilidad.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), estructurado en diagnóstico y propuestas pretende recoger un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta, transporte público) dentro de una ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando así una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

1 PROGRAMACIÓN

Para la elaboración del documento del PMUS se deben cumplir los hitos que vienen determinados en el pliego. La planificación propuesta se muestra a continuación:

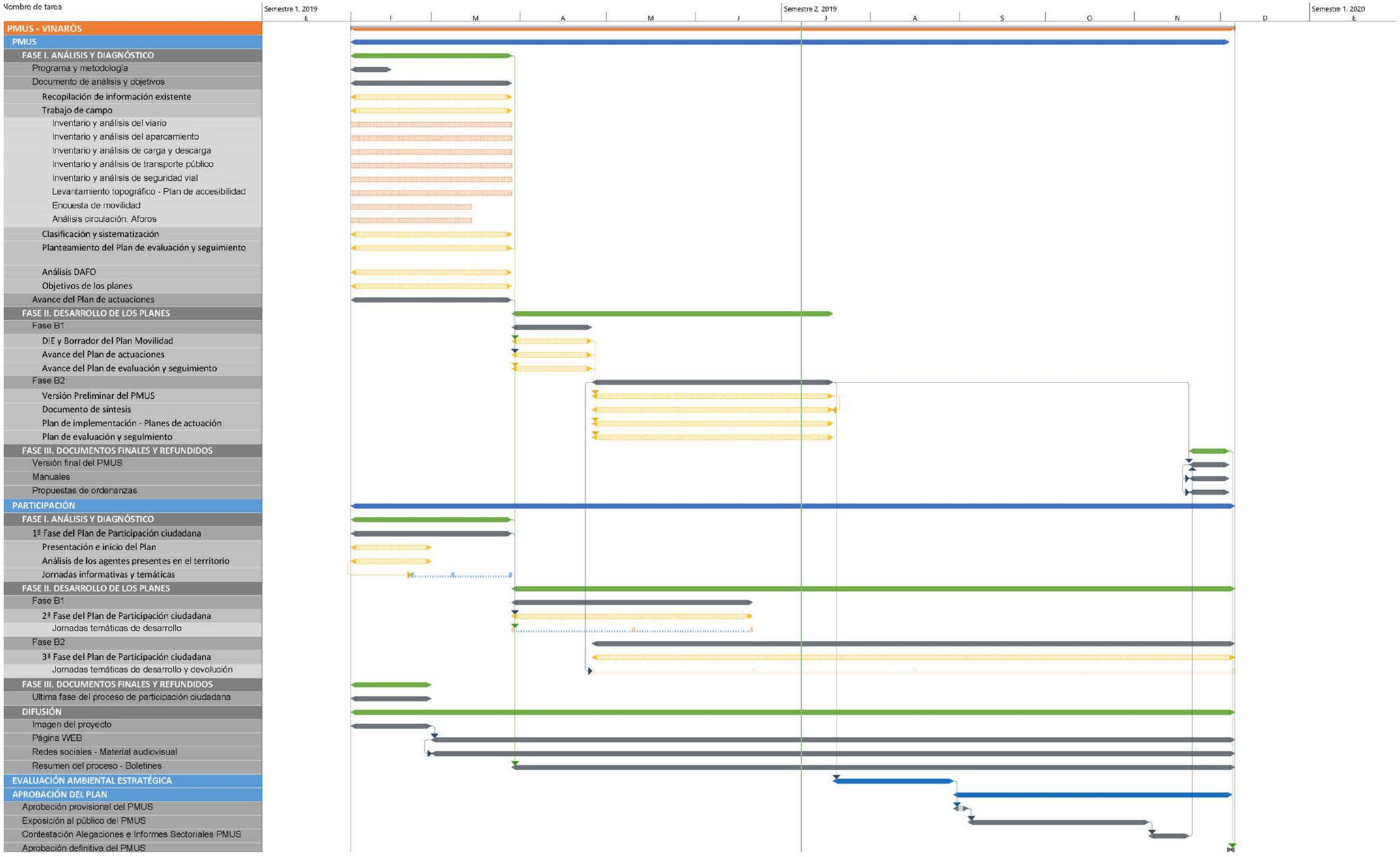


Ilustración 3. Planificación del PUMS. Fuente: Elaboración propia

2 METODOLOGIA

2.1 Estructura del PMUS

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) tiene como objetivo mejorar la movilidad de Vinaròs y para ello va a proponer nuevas actuaciones a ejecutar en el horizonte temporal 2020-2028. Este Plan, que está desarrollándose junto con el Plan de Regeneración Urbana en lo que será el Plan de Regeneración Urbana y Movilidad Sostenible (PRUMS) debe convertirse en el instrumento que guíe las actuaciones a realizar en el municipio de Vinaròs en los próximos años.

El PMUS revisa las prestaciones de la red de comunicaciones respecto todos sus modos y en atención a las afecciones que los mismos tienen sobre la calidad urbana, medioambiental y perceptiva. El análisis evaluará especialmente las condiciones del caminar, transporte público, bicicleta, nuevos modos emergentes, transporte de mercancías y vehículo privado. La revisión del reparto del espacio viario, así como su estado de conservación, bondad de trazado, capacidad, accesibilidad de los diferentes usos urbanos, estacionamiento, y nuevos requisitos espaciales para atender a la demanda latente y emergente.

Atiende a su vez al grado de desarrollo actual y a las previsiones que el planeamiento disponga, recopilando usos reales, intensidades y diagnosticando de forma participada.

2.2 Fuentes de información y plan de toma de datos

Para la elaboración del actual documento de diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible se han consultado diversas fuentes para obtener la información.

A continuación, se muestra una relación de las instituciones a las que se ha solicitado información:

- Instituciones ámbito nacional y autonómico:
  - Instituto Nacional de Estadística. Características demográficas del territorio y seccionado censal del municipio de Vinaròs.
  - Ministerio de Fomento. Aforos en las carreteras del ámbito pertenecientes a la red básica nacional.
  - Consellería d'habitatge, obres publiques i vertebració del territori. Aforos en las carreteras del ámbito pertenecientes a la red básica de la Comunidad Valenciana.
  - Dirección General de tráfico. Parque de vehículos.
- Instituciones ámbito local incluyendo los concesionarios de servicios relacionados con la movilidad del Ayuntamiento.
  - Ayuntamiento de Vinaròs. Cartografía, información estadística acerca de aspectos socio-demográficos, usos del suelo y ubicación de equipamientos, estudios de tráfico, etc.
  - Policía local. Información sobre tráfico.
  - Autos Mediterráneo: Oferta y demanda de la red de autobuses urbanos e interurbanos de Vinaròs.
  - Hinobepa. Oferta y demanda del aparcamiento regulado. Zona Azul
  - Hinobepa. Oferta y demanda de los aparcamientos públicos.

La información obtenida se ha completado mediante una serie de mediciones de campo llevadas a cabo durante la redacción del presente documento.

- Aforos de flujos de penetración en las principales entradas a las áreas urbanas.
- Aforos de flujos de en el viario urbano de distribución interior de las zonas urbanas.
- Inventario de las características del viario. Secciones viarias y accesibilidad.
- Inventario de las zonas de aparcamiento. Aparcamiento en superficie tanto libre como regulado. Aparcamientos subterráneos.
- Inventario de las paradas de transporte urbano.
- Inventario de las plazas de carga y descarga.
- Inventario de plazas de movilidad reducida.
- Notas respecto del estado general de las calles y espacios públicos visitados

2.3 Herramienta de análisis

La metodología utilizada para la elaboración del Estudio de Movilidad incluye el empleo de un sistema de información geográfica (GIS en su acrónimo en inglés). Estos sistemas tienen como misión almacenar, editar, analizar, compartir y mostrar información geográficamente referenciada, es decir, localizable en el territorio. Durante los últimos años se han convertido en una herramienta indispensable en la resolución de problemas asociados a la planificación territorial y la gestión de la ciudad.

De forma esquemática se pueden resumir en cuatro puntos las utilidades de un SIG:

- Localizar información espacialmente.
- Mostrar información de forma más efectiva e intuitiva.
- Analizar la información espacial desde varias fuentes de datos simultáneamente (es decir superponer distintas capas de información).
- Visualizar bases de datos espacialmente.

Se ha desarrollado un GIS del municipio de Vinaròs con los siguientes objetivos:

- Localizar espacialmente información recopilada: características socioeconómicas, usos del suelo, características de la red viaria, oferta y demanda de transporte público, movilidad y planeamiento.
- Analizar la estructura territorial actual del ámbito de estudio.
- Previsualizar la estructura del territorio en escenarios a corto y largo plazo.
- Analizar la cobertura geográfica de la red de transporte público.
- Valorar y comparar, en fases posteriores del Plan, alternativas de reordenación de la red de transporte público.

Además del uso de los sistemas de información geográfica, se ha utilizado el simulador de tráfico AIMSUN para el estudio del comportamiento de la movilidad en determinadas intersecciones.

Para completar el análisis se han realizado tanto encuestas online como encuestas a pie de calle que han permitido conocer la opinión de los ciudadanos en cuanto a su percepción sobre los problemas de movilidad del municipio, sus pautas de comportamiento respecto de los desplazamientos habituales y sus propuestas sobre cómo mejorar la movilidad en el municipio.

2.4 Ámbito, división y organización de la ciudad. Unidades urbanas

Un aspecto determinante a la hora de realizar un diagnóstico es dividir la ciudad en Unidades Urbanas con el objetivo de poder obtener indicadores por zonas, de modo que se pueda actuar sobre aquellos puntos más deficientes que se identifiquen durante el diagnóstico.

Se ha partido de la propuesta de zonificación consensuada entre Ayuntamiento y la dirección técnica de los trabajos.

Esta zonificación es inicial y está abierta a modificaciones a medida que el trabajo avance, no obstante, para la fase de diagnóstico se ha mantenido dicha zonificación, que está basada en la evolución prevista por el planeamiento para la trama urbana.

Se han identificado 4 grandes Unidades Urbanas, que a su vez desglosan en otras divisiones menores.

- Costa Norte. Representa la zona delimitada por Río Servol al sur, el límite con la provincia de Tarragona al norte, la N-340a al oeste y el mar al este. Esta unidad urbana está a su vez dividida en 8 distritos o subzonas cuya delimitación está condicionada por la geografía del terreno, de modo que la mayor parte corresponden a zonas delimitadas por barrancos.
  - CN1. Sol de Riu
  - CN2. Les Deveses
  - CN3. Les Cales
  - CN4. Lo Triador
  - CN5. La Barbiguera
  - CN6. Los Ameradors
  - CN7. Lo Saldonar
  - CN8. Los Boverals
- Zona Centro. Delimitada por el norte por el Río Servol, por el oeste con la N-340a, por el este por el mar y por el sur por la calle Santaella, donde comienza la Costa Sur. Esta Unidad Urbana se ha dividido en los siguientes distritos:
  - CH1. Centro Histórico
  - CH2.1. Casco Histórico 2.1
  - CH2.2. Casco Histórico 2.2
  - CH2.3. Casco Histórico 2.3
  - E3.1. Ensanche 3.1
  - E3.2. Ensanche 3.2
  - E3.3. Ensanche 3.3
- Costa Sur. Representa la zona delimitada por el norte con la Zona Centro, al oeste la N-340a, al sur el término municipal de Benicarló y al este el mar. La Unidad Urbana de Costa Sur se ha dividido en 2 distritos:
  - CS1. Cala Puntal
  - CS2. Les Salines
- Desarrollos al oeste de la N340a. Esta zona aglutina al resto de zonas del término municipal y que se localizan al oeste de la N340a. Encontramos tanto zonas residenciales como zonas industriales.
  - I1. Polígono industrial carretera d'Ulldecona
  - I2. María Auxiliadora
  - I3. Av. Zaragoza
  - I4. Hospital – Estación FF.CC.
  - I5. Juan XXIII
  - I6. Polígono industrial Portal del mediterráneo
  - I7. Ermita de Sant Sebastià
  - I8. Soterranyes
  - I9. Polígono industrial Planes Altes
  - I10. Polígono industrial de Capsades

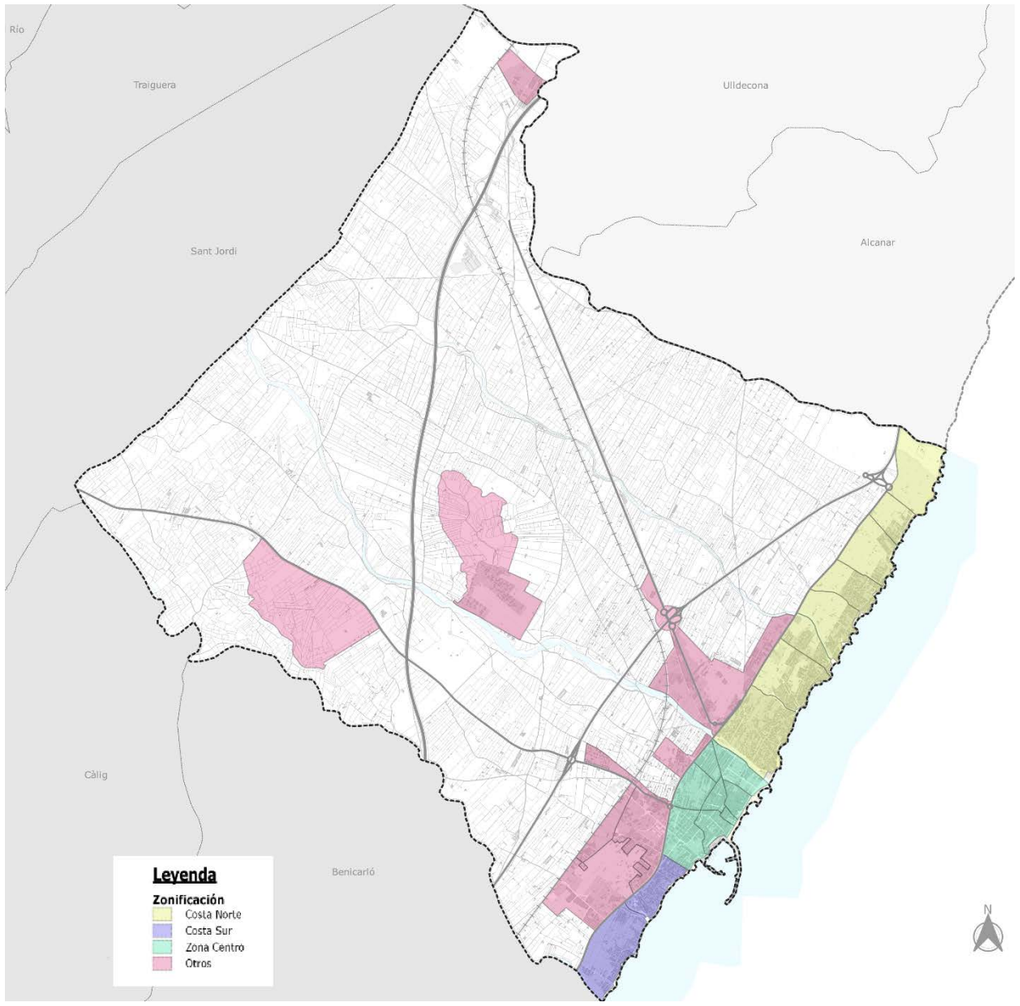


Ilustración 4. Zonificación del término municipal. Fuente. Elaboración propia

3 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

3.1 Recopilación de información.

3.1.1 Análisis de otros planes

Para la elaboración del documento se han tenido en cuenta los siguientes documentos:

- Objetivos de desarrollo sostenible 2015. ONU
- Estrategia Territorial de la Comunitat Valencia
- Plan de Movilidad Metropolitano de Castellón
- Plan de Acción Territorial Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana.
- Plan estratégico de la Ciudad de Vinaròs
- Plan Estratégico y de Marketing Turístico
- Plan de Acción Comercial
- Plan de Accesibilidad de Vinaròs y su desarrollo. 2006-2012
- Planes que se redacten en desarrollo de la EDUSI Benicarló Vinaròs, como:
- Plan de regeneración del Casco Histórico
- Plan de eficiencia energética de los edificios públicos de Vinaròs
- Plan de Inclusión social
- Plan Smart City: -Vinaròs, ciutat intel·ligent
- Conexión con Benicarló por vía litoral, mediante ampliación del Passeig Ribera en la Costa Sur hasta el barranco de Aigua d'Oliva
- Antiga cooperativa dels pescadors en Centre d'Inpiració Turística Vinaròs-Maestrat
- Plan de Innovación y desarrollo local.
- Rehabilitación de zonas degradadas con la adecuación del edificio Corral del Batet en el paseo marítimo. (Línea con la que se han realizado actuaciones como la mejora de la plaza Antic Convent de Sant Francesc o la adecuación de la Plaza de Sant Antonio)
- Plan director de pluviales
- El Catálogo de arbolado monumental.
- Programa de la Vía litoral Conselleria de Vivienda, O. Públicas y Vertebración del Territorio
- Propuestas de Ordenación Urbana del Puerto en elaboración por Servicio de Puertos CV
- Plan Especial del Centro Histórico, avance fase 1. Enero 2019.

3.1.2 Otros estudios

- Estudio de inundabilidad detallada de las inundaciones de origen fluvial del Servol
- Estudio de inundabilidad de origen pluvial; proyecto de innovación con la UPV para desarrollar un modelo 2D de inundación urbana del episodio de Carretes-Saldonar
- Modelo de ordenanza reguladora del drenaje urbano, actualizado en enero de 2016 para introducir el concepto de SuDS.
- Estudio de los expedientes de Ampliación del Cementerio y de Cambio de uso del antiguo campo de fútbol para Uso Educativo.
- Estudio de tráfico y estudio de reordenación de la CN 340 (antigua) a su paso por Vinaròs.
- Informe de estado de la línea de Costa.
- Primeros estudios de Zonas vulnerables –para el VEUS y estudios del Plan estratégico de ciudad.
- Diagnostico socioeconómico territorial realizado en el contexto del programa AVALEM TERRITORI de la Generalitat para la ocupación Maestrat litoral.
- Catálogo previo de bienes inmuebles y espacios protegidos
- Sistema Municipal de Indicadores de sostenibilidad
- Sistema de indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas del Ministerio de Fomento,
- Propuesta de Movilidad para reducir emisiones GEI, de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio
- Pasarela ciclo-peatonal ciudad deportiva
- Estudio de tráfico 2012
- Encuestas existentes

3.1.3 Proyectos en curso

- Carriles lúdicos Servol-Ermita
- Vía litoral y pasarela ciclo-peatonal sobre desembocadura Servol

3.2 Análisis socioeconómicos

3.2.1 Contexto territorial

Vinaròs es la capital de la comarca del Baix Maestrat, 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 Cenia siendo el municipio costero más septentrional de la Comunidad Valenciana.



Ilustración 5. Ubicación del municipio en la Comunitat Valenciana. Fuente: Elaboración propia

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.

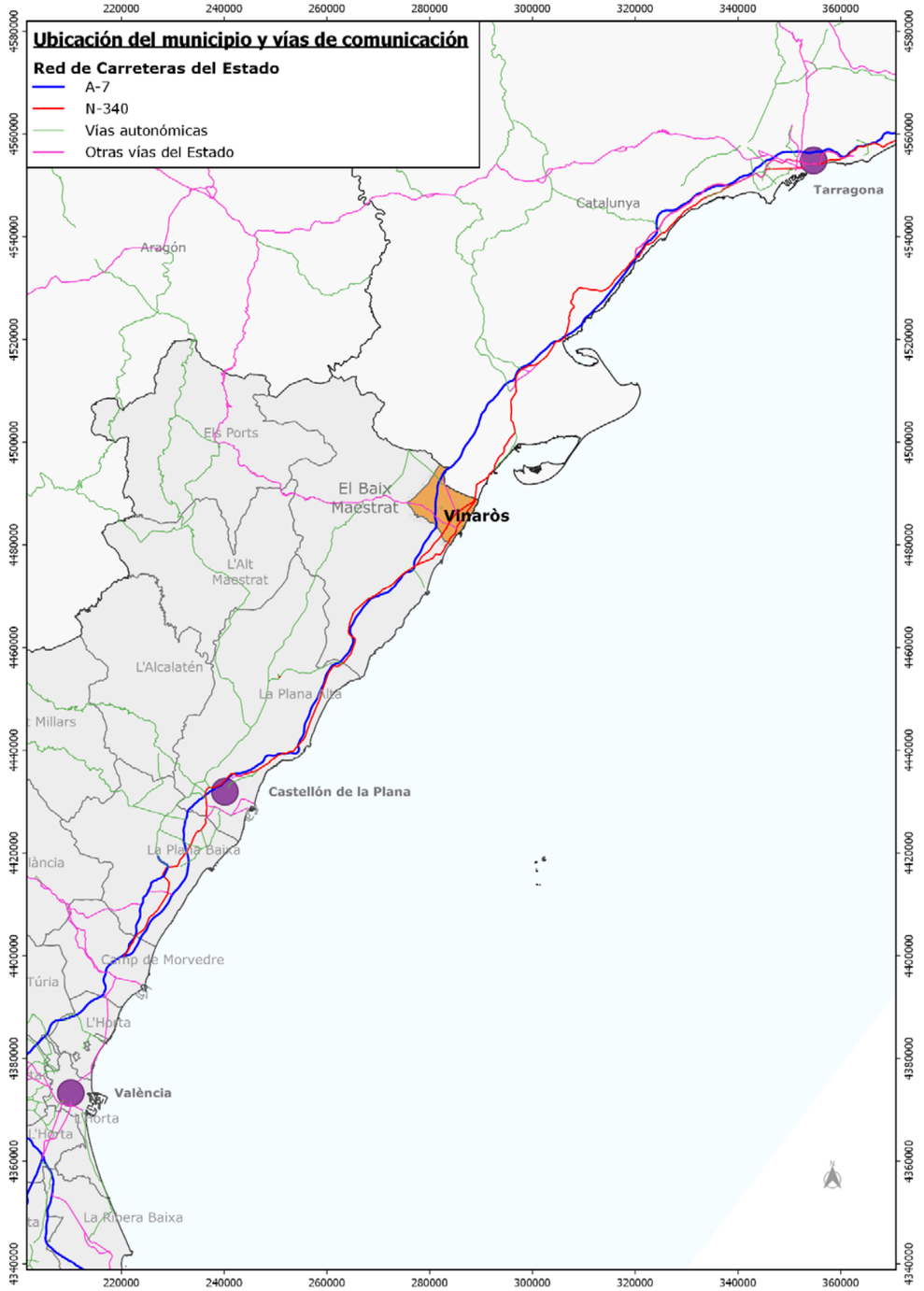


Ilustración 6. Ubicación del municipio en el eje Valencia - Tarragona. Fuente: Elaboración propia

El término municipal se extiende en un territorio que ocupa una superficie de 95,46 km^2. 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 la siguiente tabla se muestra la evolución de la población en los últimos 10 años para los distintos municipios de la comarca.

Municipios Baix Maestrat	Población (año 2008)	Población (año 2018)	Δ Población
12004 - Alcalà de Xivert	7.884	6.679	-18,04%
12027 - Benicarló	26.381	26.744	1,36%
12034 - Càlig	2.170	1.945	-11,57%
12036 - Canet lo Roig	897	696	-28,88%
12037 - Castell de Cabres	18	19	5,26%
12044 - Cervera del Maestre	748	599	-24,87%
12052 - Xert	927	725	-27,86%
12070 - Jana, la	830	666	-24,62%
12089 - Peníscola/Peñíscola	7.560	7.447	-1,52%
12093 - Pobla de Benifassà, la	299	197	-51,78%
12096 - Rossell	1.217	952	-27,84%
12098 - Salzadella, la	855	729	-17,28%
12099 - Sant Jordi/San Jorge	982	935	-5,03%
12100 - Sant Mateu	2.162	1.974	-9,52%
12101 - San Rafael del Río	551	462	-19,26%
12102 - Santa Magdalena de Pulpis	874	761	-14,85%
12121 - Traiguera	1.704	1.375	-23,93%
12138 - Vinaròs	27.912	28.438	1,85%
Población total del Baix Maestrat	**83.971**	**81.343**	**-3,23%**

Tabla 1. Población de Vinaròs y del resto de municipios de la comarca del Baix Maestrat a 1 de enero de 2018. Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Vinaròs es, junto a Benicarló, los únicos municipios que han visto incrementada su población a pesar del descenso de población total de la comarca que se debe en gran medida a la grave crisis económica sufrida por el país.

Todo ello refuerza la teoría de la despoblación de los municipios de interior y la existencia de un sistema rural de interior y un sistema urbano litoral claramente diferenciado en la Comunitat Valenciana. Otro aspecto a considerar es la importancia del turismo y su afección al análisis demográfico del municipio como veremos más adelante.

3.2.2 Estructura de asentamientos urbanos

La morfología es la forma externa de las ciudades y viene influenciada por el emplazamiento y sus condicionantes físicos y de infraestructuras.

En el caso de Vinaròs, si atendemos al casco urbano, observamos cómo los condicionantes físicos son el Río Servol y el Mar Mediterráneo, y las infraestructuras son la antigua N-340 y el Puerto. Tampoco hay que olvidar los caminos históricos de salida-entrada de la ciudad medieval, que constituyen los ejes sobre los que se ha articulado el crecimiento de la misma durante muchas décadas. Estos son; calle San Gregorio (salida hacia Tarragona), calle Puente y Avda. Barcelona (salida hacia Alcanar), calle Pilar (salida hacia el interior del Baix Maestrat, Sant Jordi, Traiguera, Sant Mateu, Morella,…), calle San Francisco (salida hacia Benicarló, Peñíscola, Castellón),…



Ilustración 7. Condicionantes de la morfología de la ciudad. Fuente: Estudio de Tráfico de 2012

Vinaròs destaca por su costa, donde a lo largo de la misma se han ido desarrollando construcciones que han ido a formar lo que hoy se conoce como Costa Norte y Costa Sur.

Costa norte

La Costa Norte se prolonga a lo largo de 6 km de costa que quedan delimitados por el Río Sèrvol al sur y por el límite provincial al norte. El sistema de asentamientos está formado en gran parte por una construcción diseminada a lo largo de los caminos y barrancos delimitados al este por el mar y al oeste por la antigua N-340.

Costa sur

La Costa Sur, con una longitud aproximada de 2,5 km se prolonga desde la zona de la plaza de toros hasta el límite municipal con Benicarló. Al igual que en Costa Norte, los asentamientos urbanos quedan delimitados al este por el mar y al oeste por la antigua N-340.

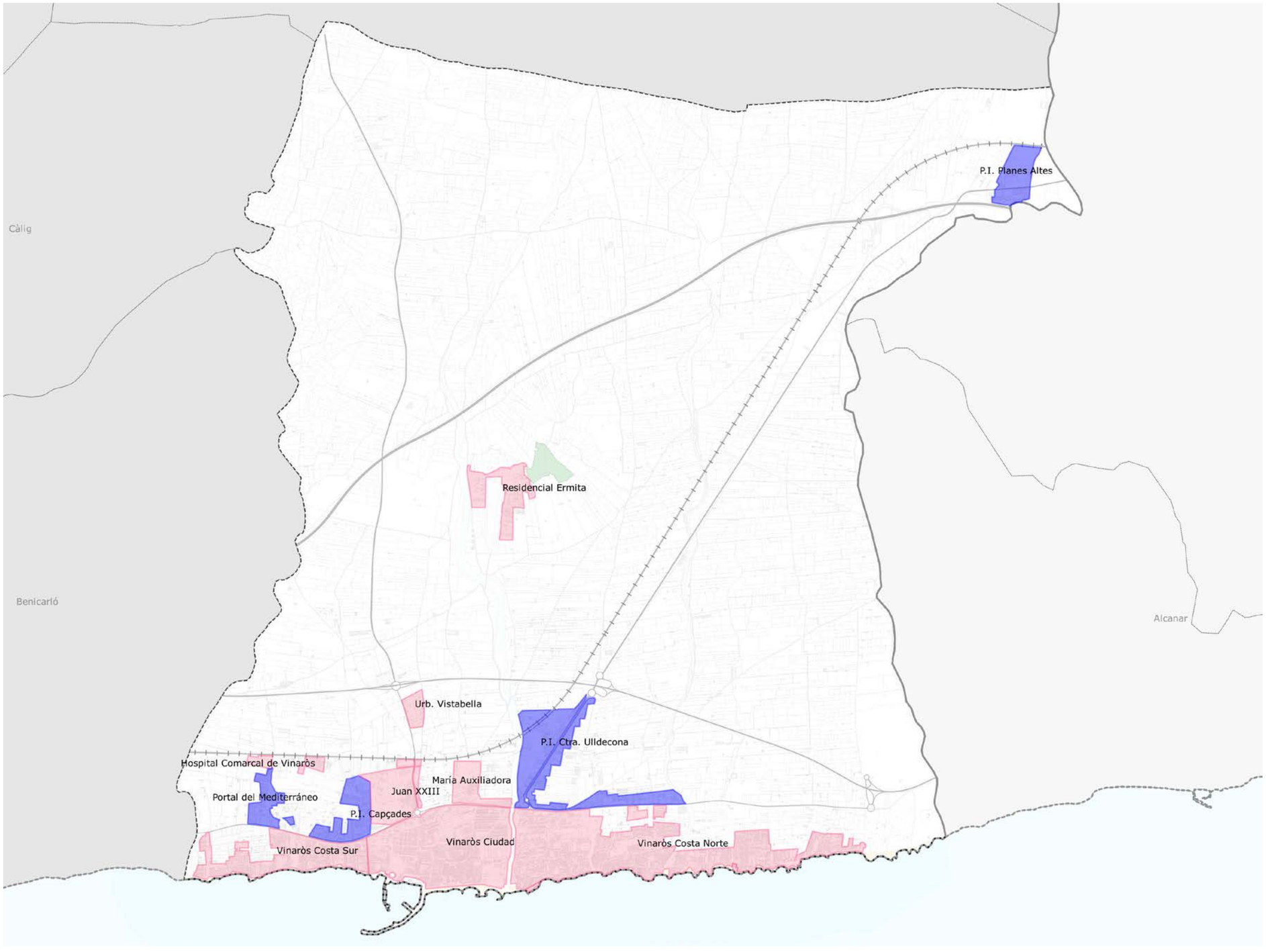


Ilustración 8. Identificación de los asentamientos poblacionales. Fuente: Elaboración propia

3.2.1 Población

Vinaròs cuenta según los datos más recientes (año 2018), con una población de 28.438 habitantes.

A continuación, se analiza la distribución geográfica de la población, así como su composición por edades. Los datos de población han sido obtenidos de la información abierta del Instituto Nacional de Estadística (INE) y del padrón municipal.

3.2.2 Concentración de la población

Para analizar la concentración de población se han utilizado los datos del INE, que dispone del Censo de Población y Viviendas de 2.011. Las mayores concentraciones de población se localizan en el núcleo urbano de Vinaròs. Sin embargo, los datos estadísticos del INE no permiten realizar un estudio pormenorizado por barrios o zonas.

Para ello, el Ayuntamiento de Vinaròs ha facilitado los datos del padrón georeferenciados a la parcela catastral de modo que en los próximos análisis se podrá realizar un estudio más detallado.

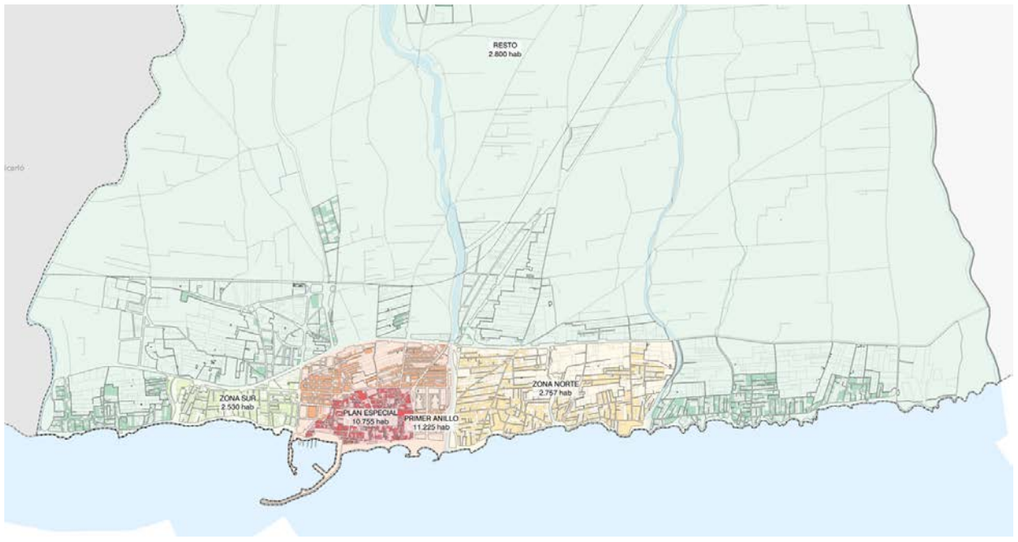


Ilustración 9. Distribución de la población por zonas. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del padrón

3.2.3 Crecimiento de la población

Tal como se ha indicado, en los últimos 10 años Vinaròs ha experimentado un crecimiento de 1,85%, siendo la evolución de los últimos años un crecimiento menor al 1% anual.

En el año 2013 la población en Vinaròs alcanzó un máximo, situándose 28.829 habitantes. La tendencia creciente hasta entonces se vio invertida y aún no se ha recuperado dicha población, aunque con la tendencia actual parece que se recuperará lentamente en los próximos 3-5 años.

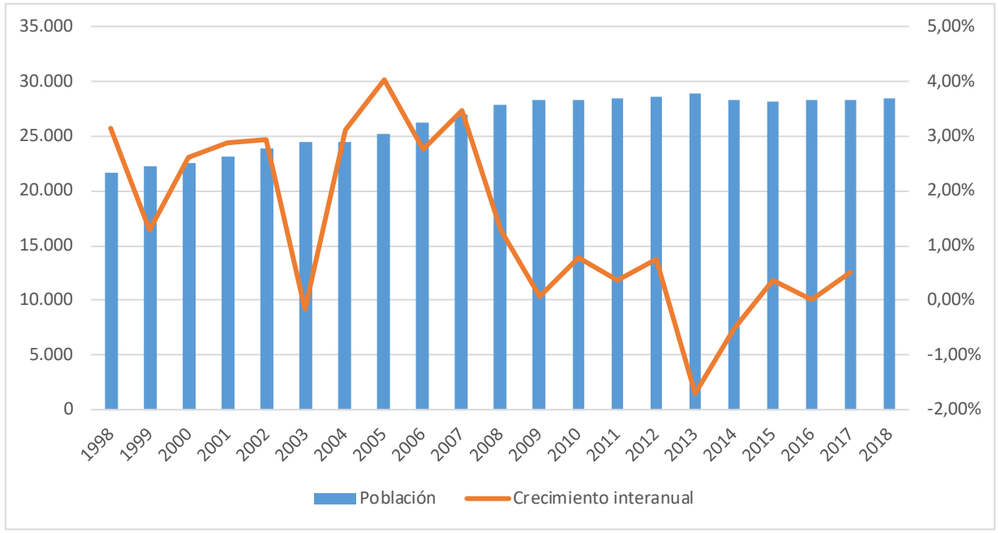


Ilustración 10. Evolución de la población en el periodo 1.998 – 2.018. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE)

3.2.4 Edad y sexo de la población

Atendiendo a la distribución de la población por sexo, la pirámide poblacional muestra que el 50,29 % de la población es masculina y el 49,71% es femenina.

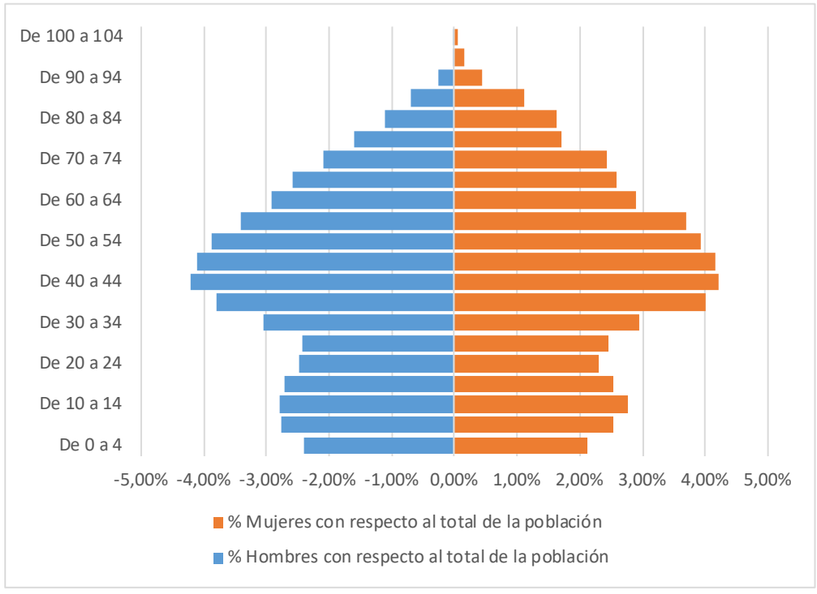


Ilustración 11. Pirámide poblacional de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE)

A partir de los datos poblacionales presentados en la ilustración anterior, se ha llevado un análisis demográfico por grupos de edad, considerándose:

- Niños: personas con edades entre 0 y 15 años
- Jóvenes: personas con edades entre 16 y 34 años
- Adultos: personas con edades entre 35 y 64 años
- Mayores: personas con edad superior a 65 años.

Los resultados del análisis son los que se muestran en la siguiente tabla:

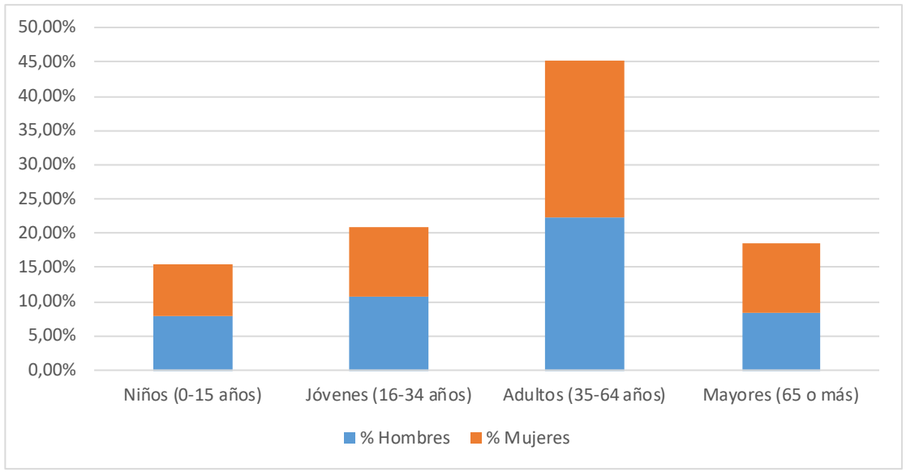


Ilustración 12. Distribución de la población por grupos de edad. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Instituto Nacional de Estadística (INE)

Con ello, es posible determinar la tasa de dependencia económica existente en el municipio. Este indicador proporciona el peso, en términos porcentuales, de la población no activa (con edad superior a 65 años o inferior a 16 años) respecto a la población potencialmente activa.

Este indicador se mide como sigue:

$$Tasa\ de\ dependencia = \frac{población\ no\ activa\ (población < 16\ años + \ población > 65\ años)}{población\ activa\ (población\ entre\ 16\ y\ 65\ años)} x100$$

Así pues, la tasa de dependencia resultante en el municipio es del 51,32%, siendo la tasa de dependencia infantil del 23,29% y la tasa de dependencia envejecida del 28,03%.

El valor de la tasa de dependencia es un 0,31% inferior a la del conjunto de la Comunitar Valenciana, la tasa de dependencia infantil en el municipio es un 0,58% superior a la existente en el conjunto de la Comunitat Valenciana (22,71%), mientras que la tasa de dependencia envejecida es un 0,89% inferior (28,92% en la Comunitat Valenciana).

3.2.5 Procedencia de la población

Por otro lado, la población por nacionalidades se distribuye como muestra la siguiente figura:

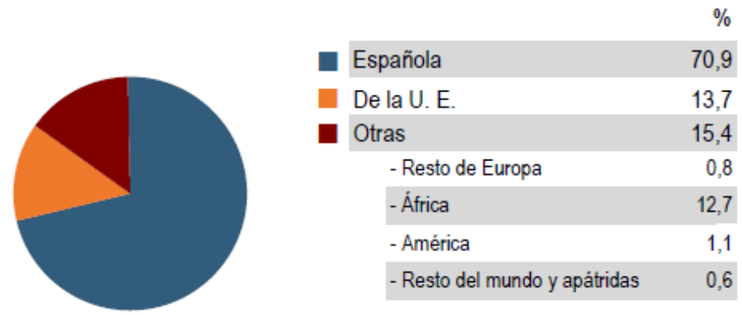


Ilustración 13. Población por nacionalidad en Vinaròs. Fuente: Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball de la Generalitat Valenciana.

3.2.6 Actividad económica

En Vinaròs predomina la actividad terciaria y como capital de comarca cuenta con varios equipamientos como el Hospital Comarcal, el palacio de justicia o la agencia tributaria.

La actividad terciaria se localiza a lo largo del eje de la N-340a mientras que el tejido comercial se ubica en el casco histórico.

Vinaròs cuenta actualmente con cuatro polígonos industriales: Portal del mediterráneo, Capsades, Carretera d'Ulldecona y Planes Altes.

También cabe destacar la actividad del puerto.

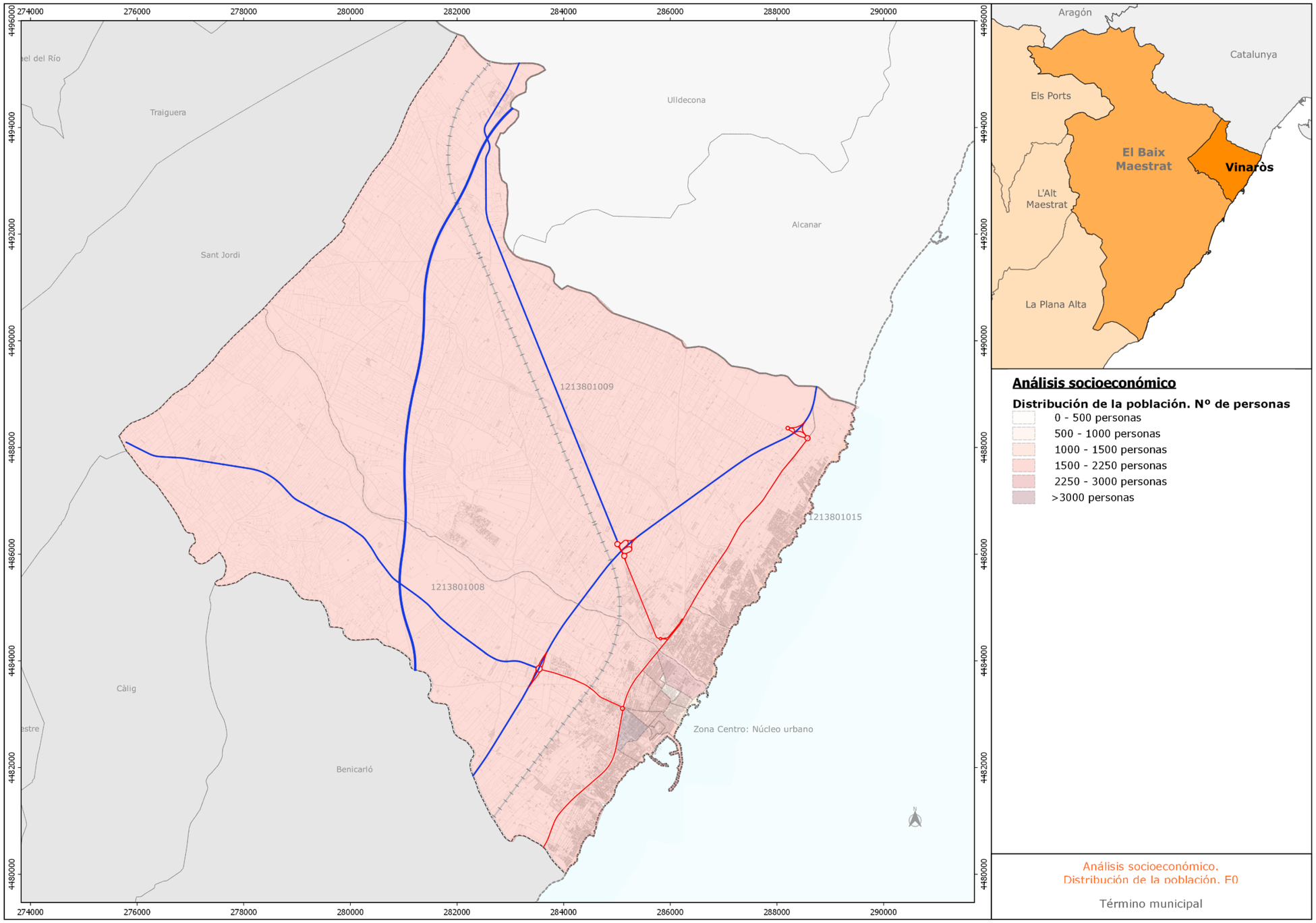


Ilustración 14. Distribución de la población por distrito censal en el término municipal. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de población obtenidos del censo del INE.

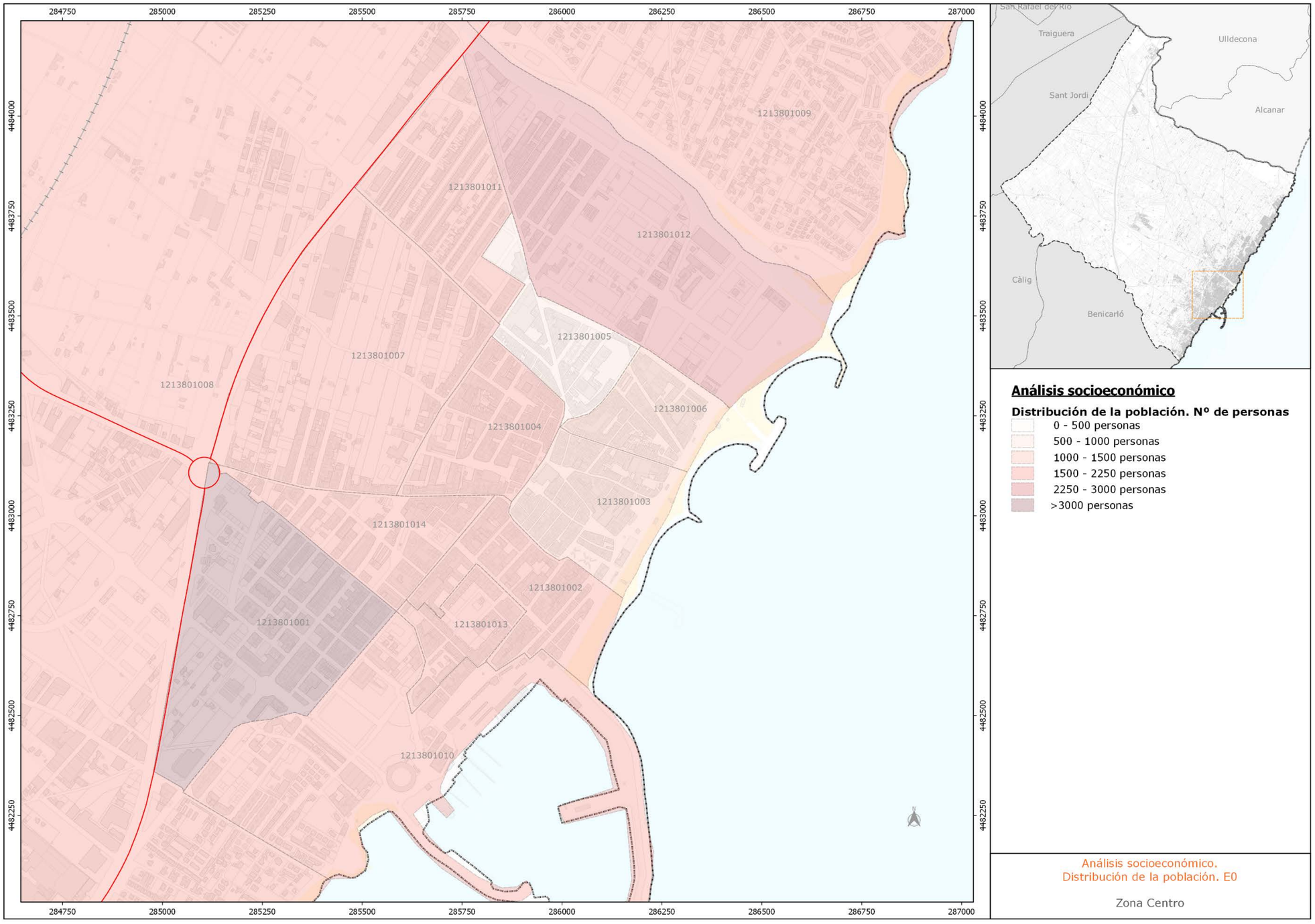


Ilustración 15. Distribución de la población por distrito censal en la Zona Centro. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de población obtenidos del censo del INE.

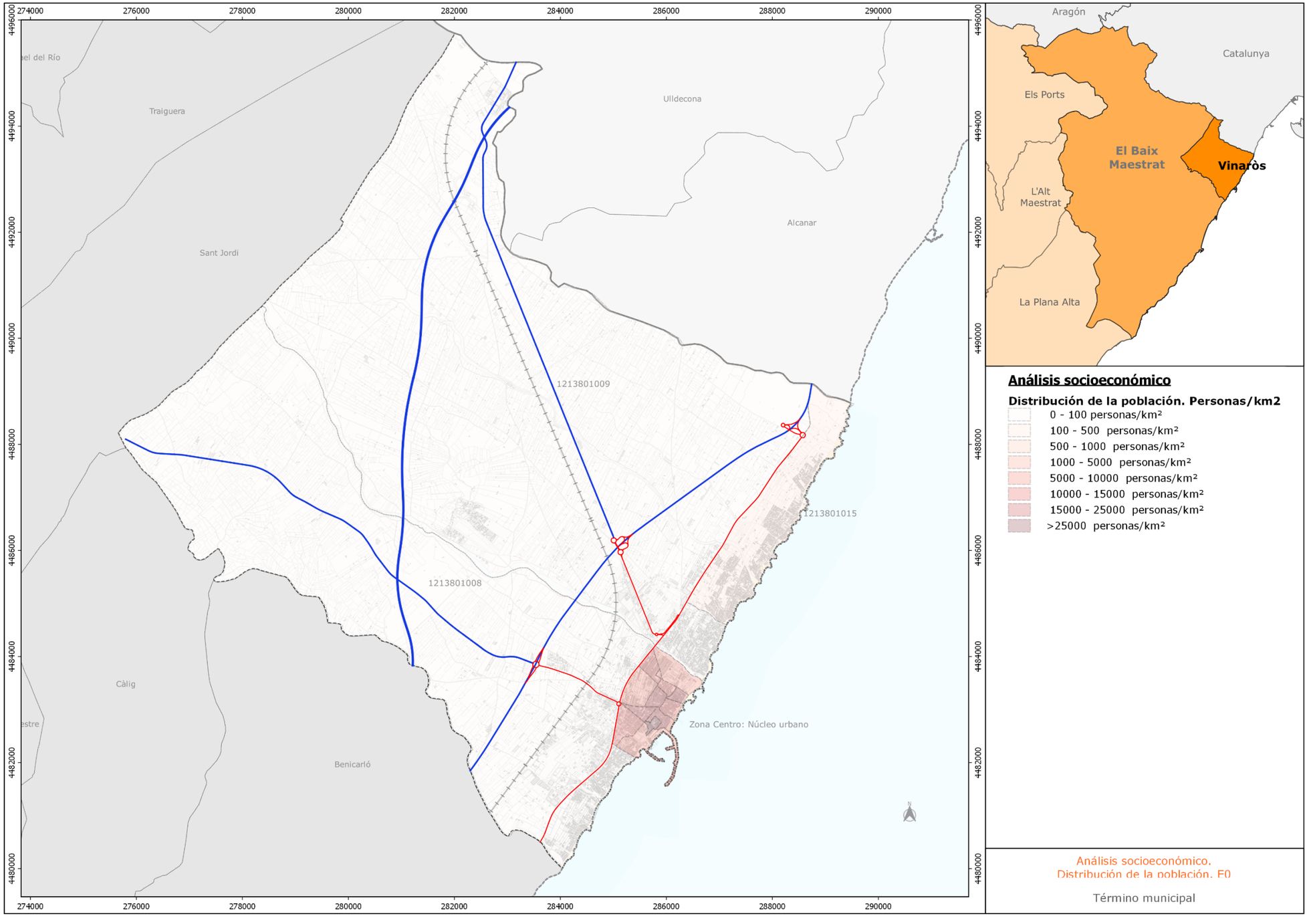


Ilustración 16. Distribución de la población por unidad de superficie en el término municipal. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de población obtenidos del censo del INE.

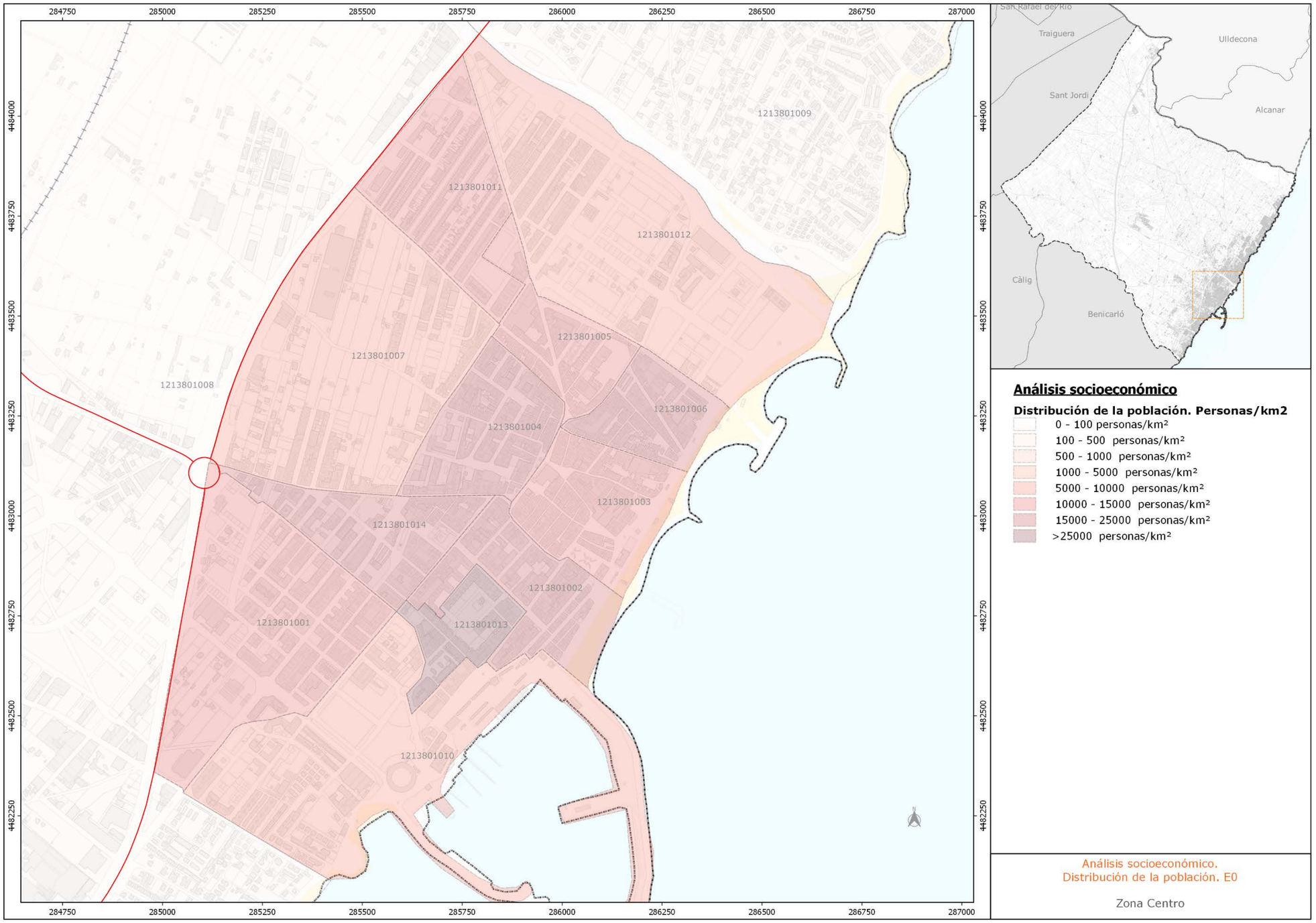


Ilustración 17. Distribución de la población por unidad de superficie en la Zona Centro. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de población obtenidos del censo del INE.

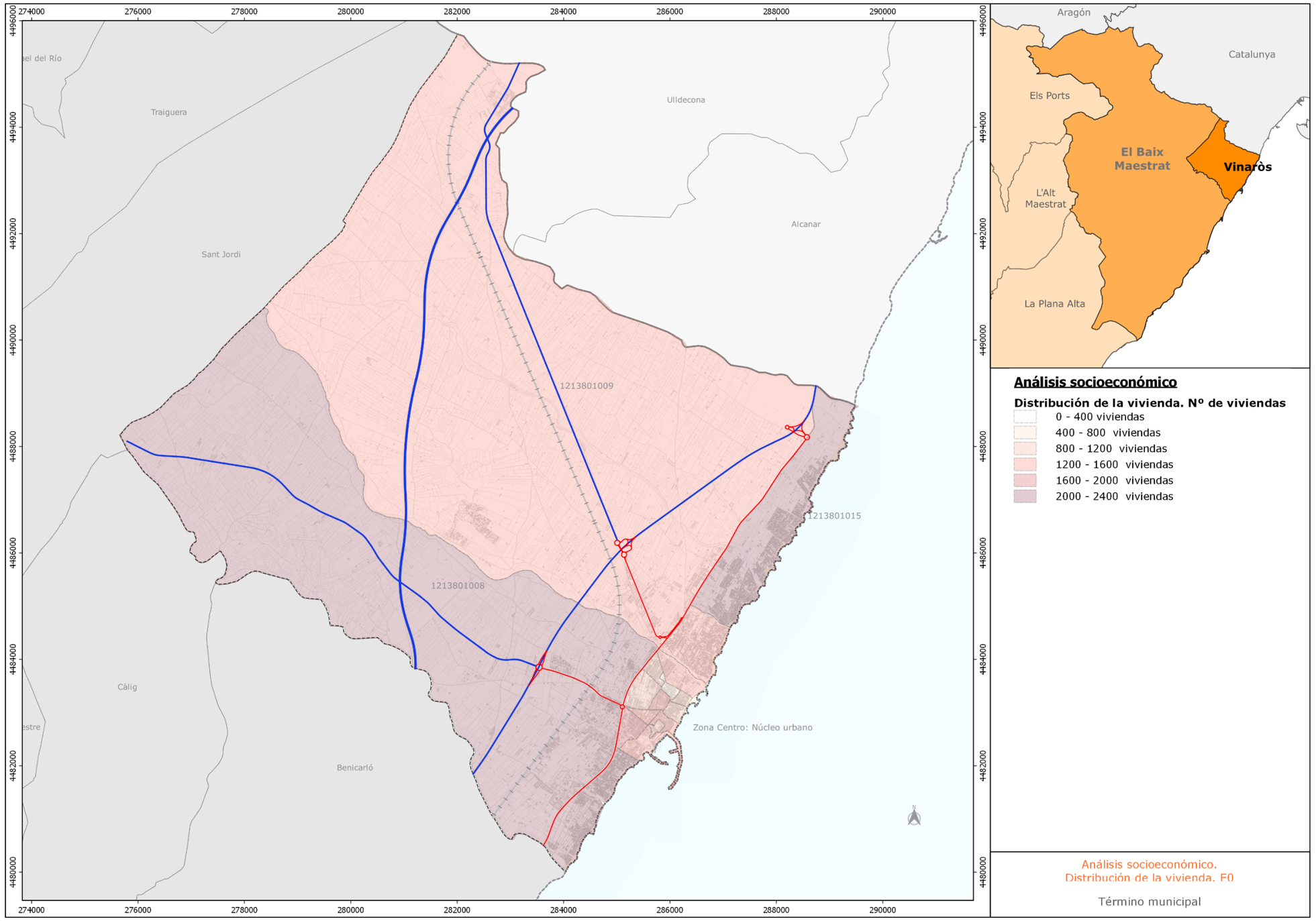


Ilustración 18. Distribución de viviendas en el término municipal. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de población obtenidos del censo del INE.

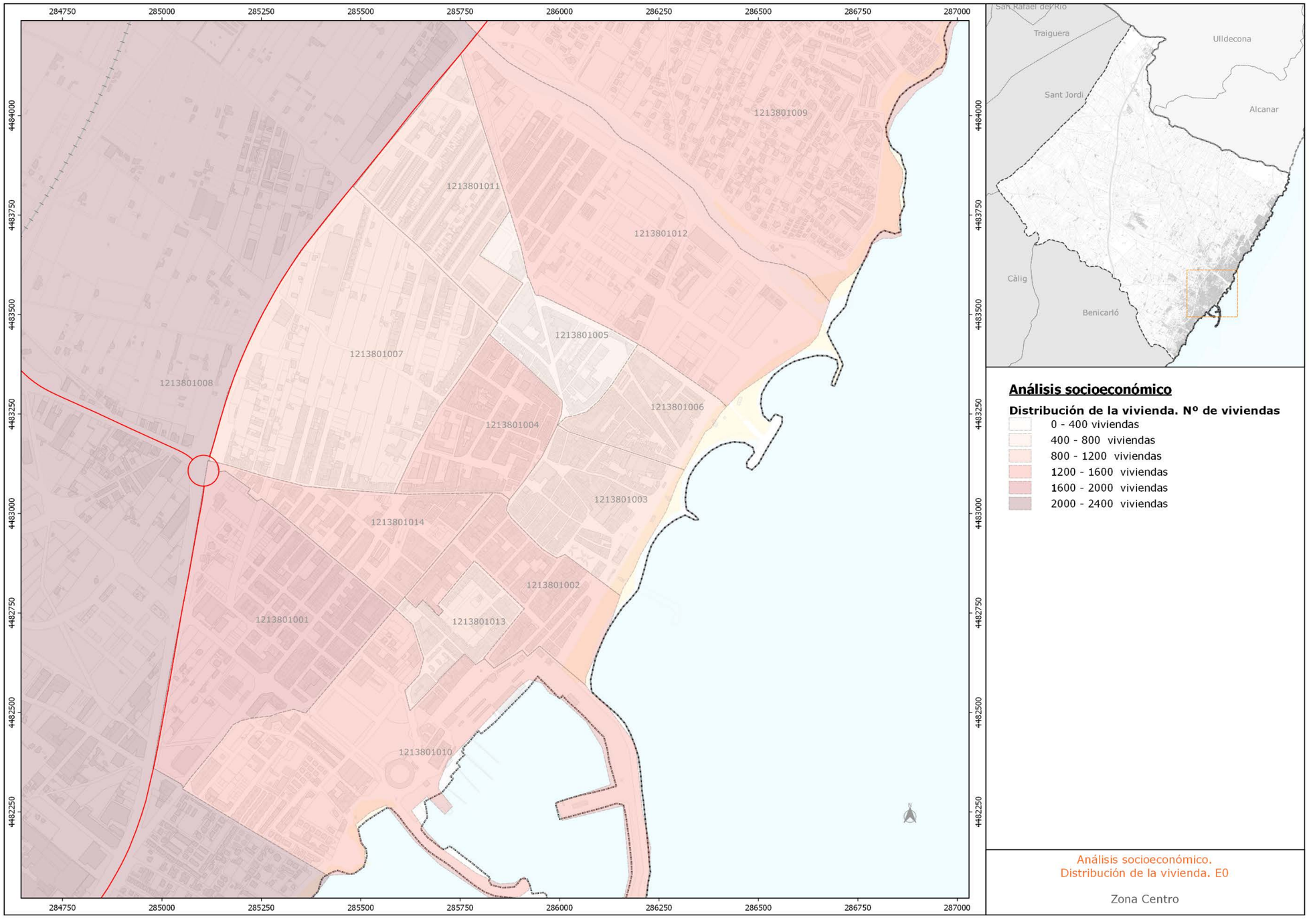


Ilustración 19. Distribución de viviendas en la Zona Centro. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de población obtenidos del censo del INE.

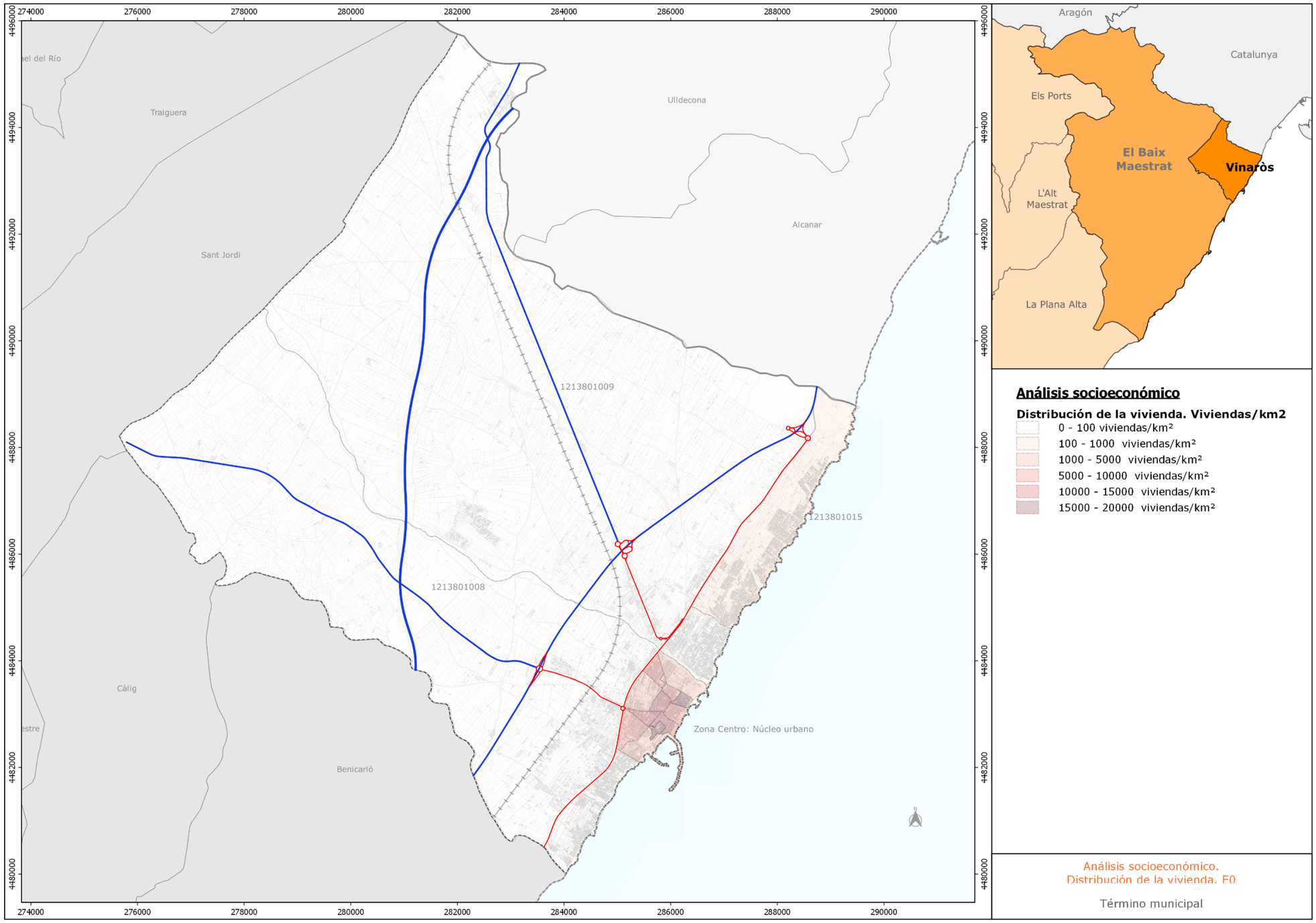


Ilustración 20. Densidad del número de viviendas por unidad de superficie en el término municipal. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de población obtenidos del censo del INE.

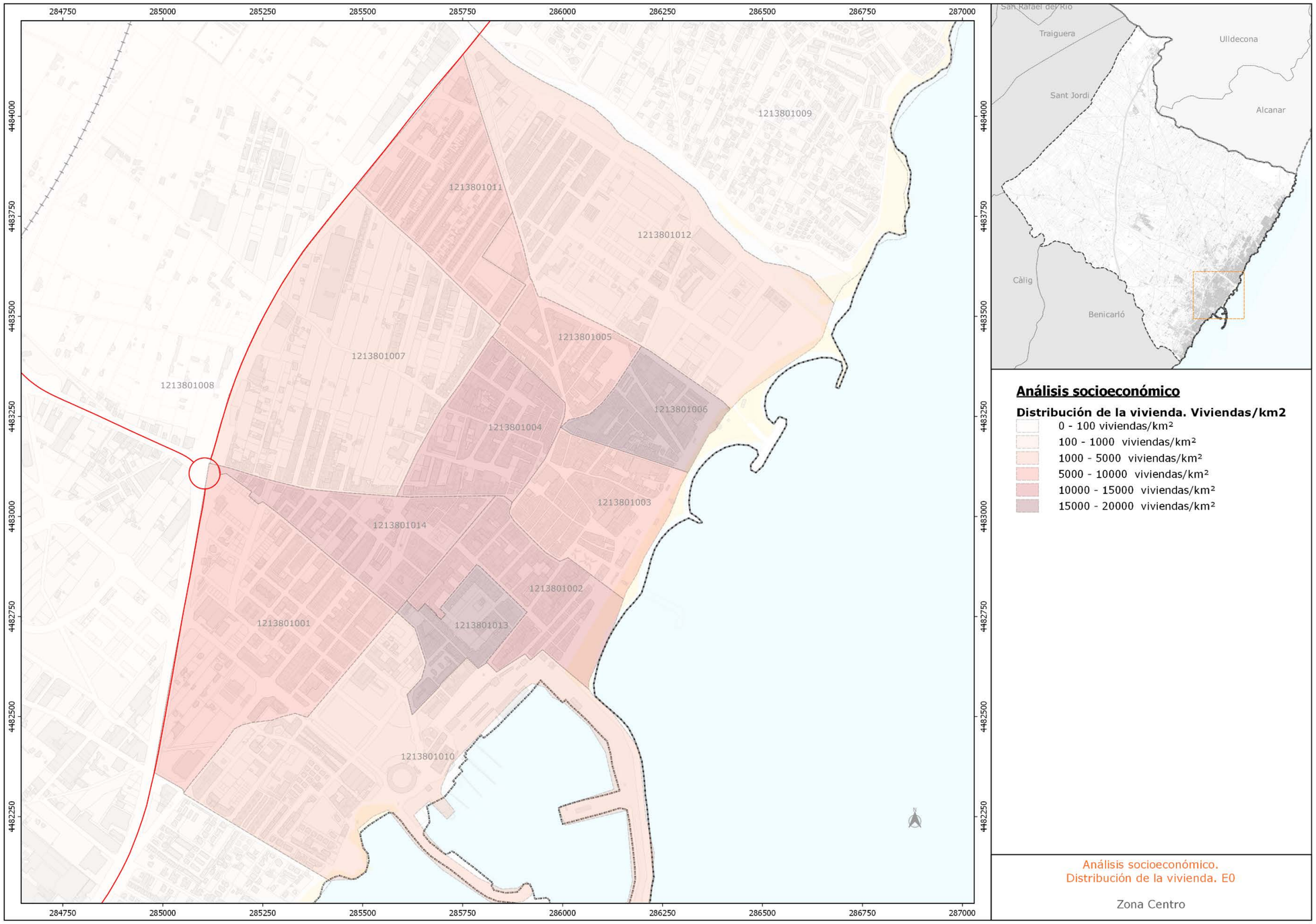


Ilustración 21. Densidad del número de viviendas por unidad de superficie en la Zona Centro. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de población obtenidos del censo del INE.

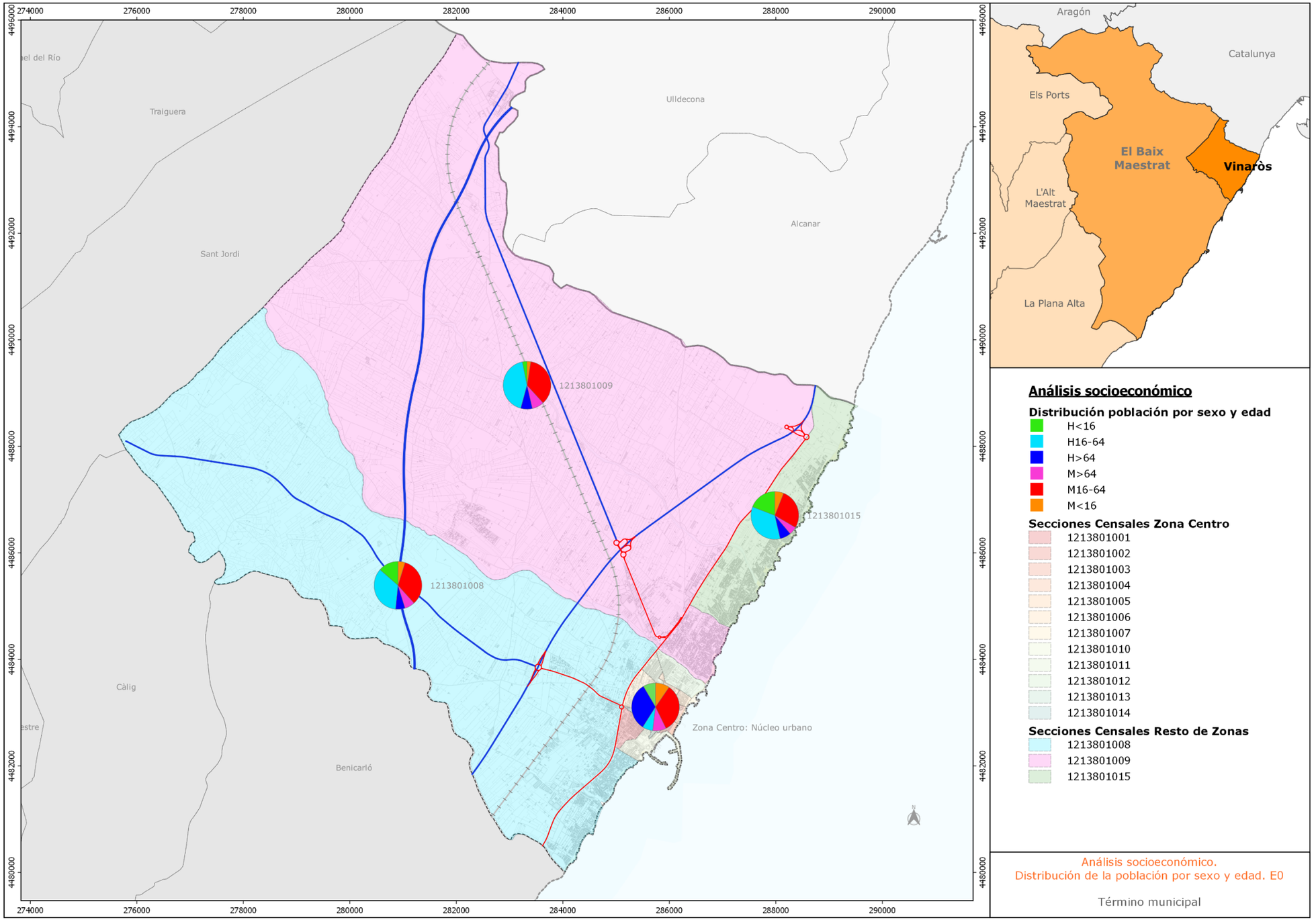


Ilustración 22. Población por grupos de edad por unidad censal en el término municipal. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de población obtenidos del censo del INE.

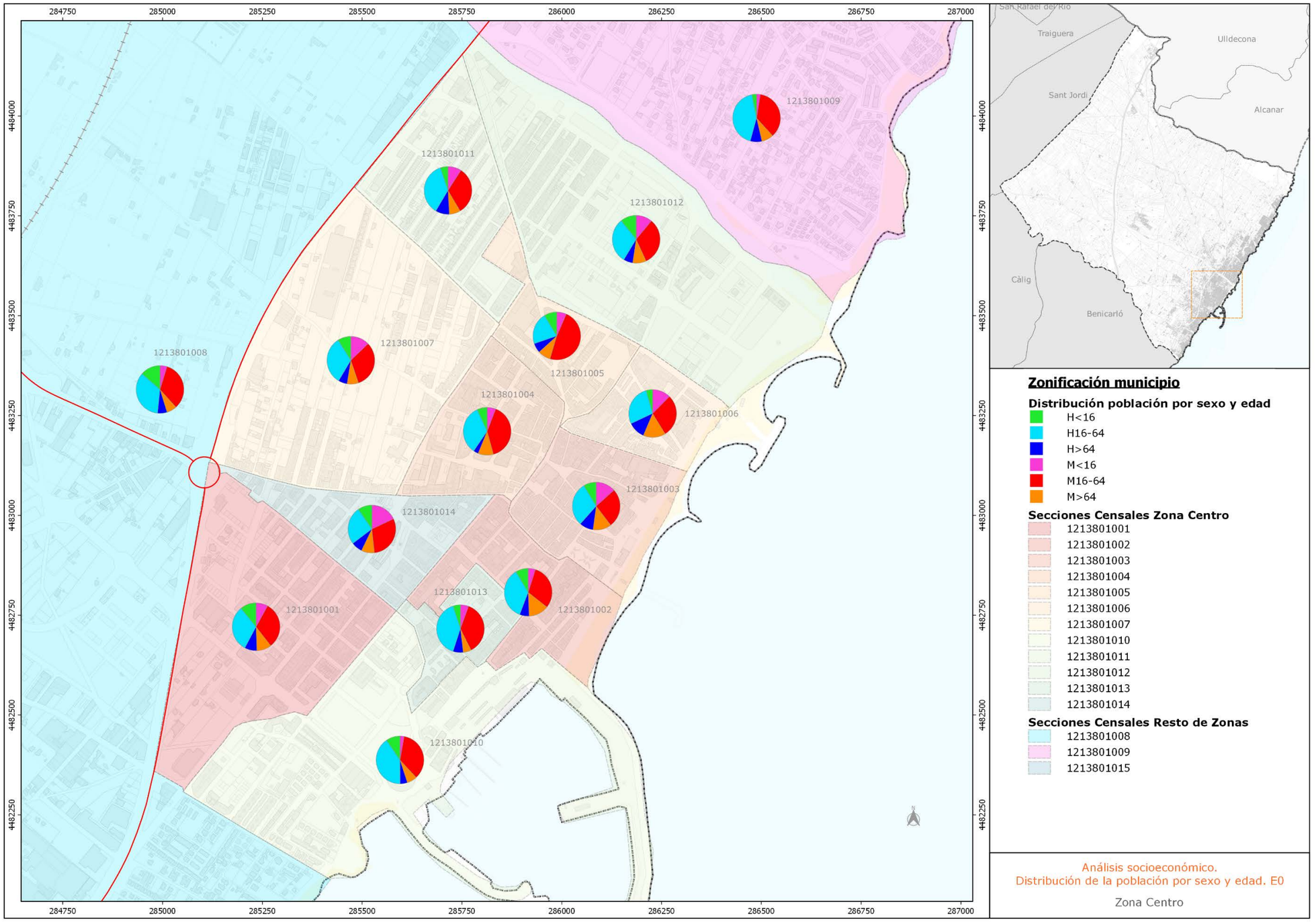


Ilustración 23. Población por grupos de edad por unidad censal en la Zona Centro. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de población obtenidos del censo del INE.

3.2.7 Otras variables socioeconómicas

Tamaño medio familiar

El tamaño medio familiar en España se estima en 2,51. En Vinaròs, esta cifra es algo inferior; siendo la ocupación media del hogar de 2,25 personas.

La ocupación pormenorizada, según datos del censo del Instituto Nacional de Estadística del año 2011 es la que se observa en la siguiente gráfica.

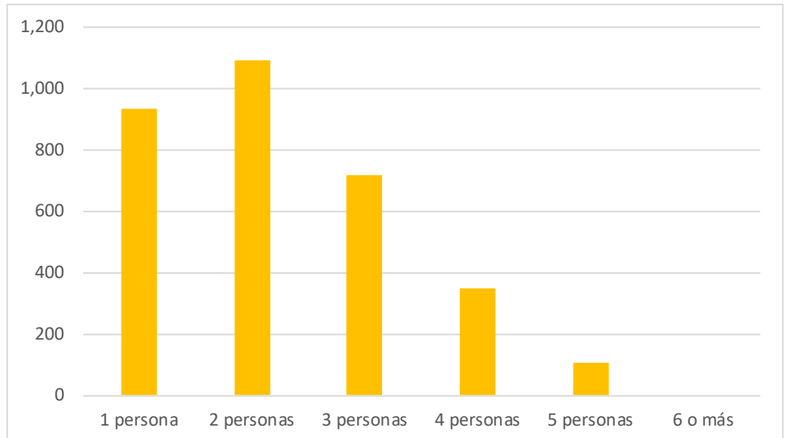


Tabla 2. Número de hogares según su tamaño. Fuente: INE

Motorización

El parque de vehículos en Vinaròs según el instituto Valenciano de la Estadística correspondientes al día 1 de enero de 2017, es de 21.695 unidades (considerando tractores y otros vehículos). En porcentaje, los turismos representan un 65% del parque total, camiones y furgonetas el 14%, y las motocicletas y ciclomotores el 19%.

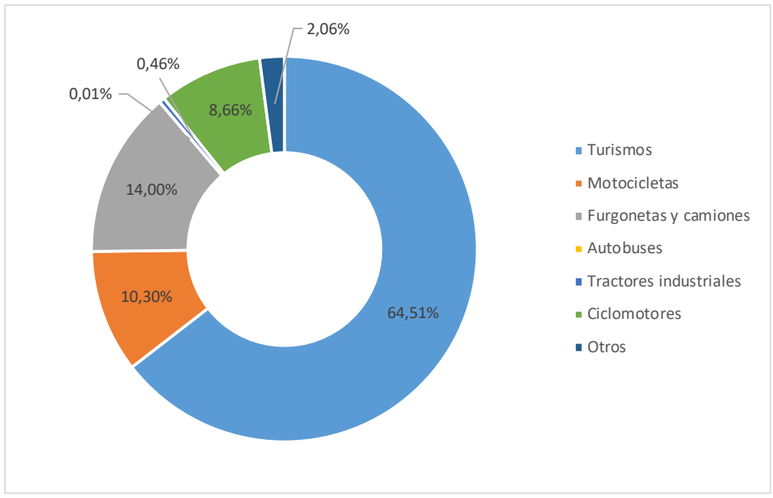


Ilustración 24. Parque de vehículos Vinaròs. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística año 2017

La evolución del parque de vehículos de Vinaròs se ha mantenido estable con un ligero incremento en los dos últimos años según el periodo analizado comprendido entre los años 2.010 y 2.017, tal y como se observa en la siguiente gráfica, donde no se muestran las categorías “tractores” y “otros”

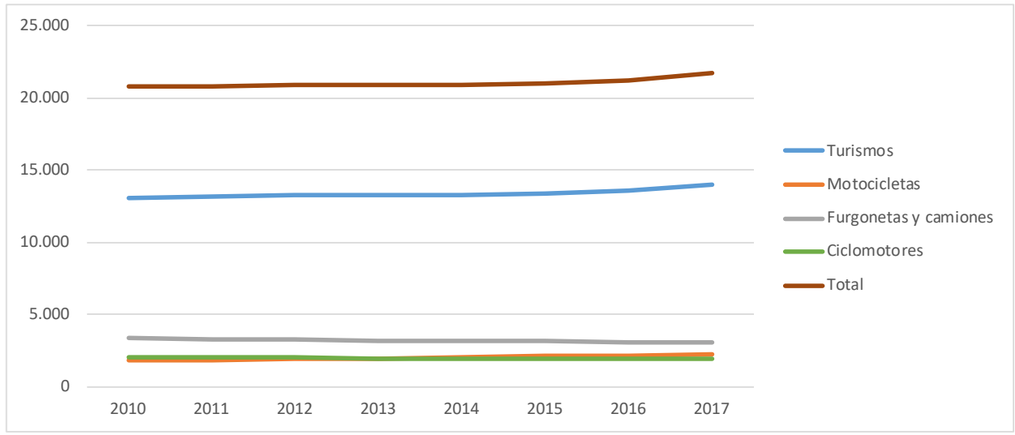


Ilustración 25. Evolución Parque de vehículos en Vinaròs. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística año 2017

Análisis por tipo de combustible

Se analiza también el tipo de combustible del parque de vehículos de 2017.

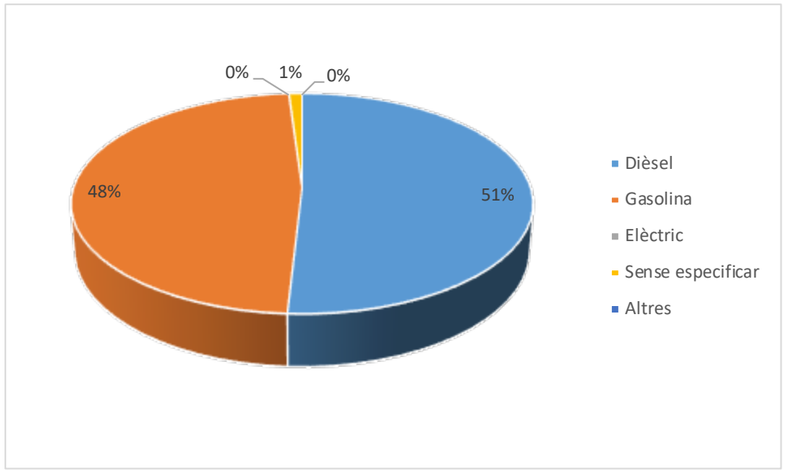


Ilustración 26. Distribución del tipo de combustible en el parque de vehículos. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística año 2017

Flota de vehículos municipal

La flota municipal está compuesta por 74 vehículos. De los 74 vehículos no se ha podido analizar el porcentaje de vehículos eléctricos.

4 PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

4.1 Introducción y antecedentes

En los siguientes apartados se va a analizar el estado actual de la movilidad en el municipio de Vinaròs. Para el diagnóstico se ha realizado una potente campaña de toma de datos que ha sido complementada mediante encuestas y mediante las primeras acciones del Plan de Participación Ciudadana.

Para el análisis de la movilidad en el municipio de Vinaròs no se parte de 0 ya que se cuenta con el estudio de tráfico de la zona centro que se desarrolló en 2012.

4.2 Análisis de viario

4.2.1 Jerarquía viaria

La red vial actual es el marco de todos los modos de transporte y el elemento básico sobre el cual se debe actuar. El concepto clave para asignar el mejor uso a cada vía es la "jerarquización". El análisis de la red permite establecer una jerarquía de usos del espacio viario que permita la coexistencia entre peatones, coches privados y el resto de transportes. Las necesidades de cada vía quedan establecidas en función del número de vehículos que circulen, de su entorno y del uso que diariamente le dan los ciudadanos. En la jerarquía del viario se distinguen dos niveles:

- **Red viaria principal**, aquella que, por su condición funcional, sus características de diseño, su intensidad circulatoria o sus actividades asociadas sirve para posibilitar la movilidad y accesibilidad metropolitana, urbana y distrital. La red viaria principal puede dividirse a su vez en:
    - **Red viaria metropolitana**, constituida por las vías de alta capacidad para tráfico exclusivamente motorizado, cubriendo viajes interurbanos y metropolitanos, tales como carreteras nacionales, autopistas y autovías. *(N-340, AP-7, N-232 y N-238).*
    - **Red viaria urbana – Red arterial**, integrada por las vías de gran capacidad para tráfico preferentemente rodado, sirviendo a desplazamientos urbanos o metropolitanos, tales como las grandes vías arteriales o arterias primarias. *(Accesos desde las vías metropolitanas. Son los enlaces con la N-232 y con la N-238 así como todo el eje de la N-340a).*
    - **Red viaria distrital – Red colectora**, formada por las vías colectoras, que articulan los distritos y los conectan entre sí, en las que el tráfico rodado debe compatibilizarse con una importante presencia de actividades urbanas en sus bordes, generadoras de tráfico peatonal. *(Se determinan todas las entradas-salidas al casco urbano, así como otras vías interiores tales como Av. Libertad). También se considera red colectora la que vertebra tanto costa norte como costa sur y sus conexiones con la Red arterial.*
- **Red viaria secundaria**, aquella que tiene un carácter marcadamente local. Está compuesta por el resto de los elementos viarios y su función primordial es el acceso a los usos situados en sus márgenes. Se consideran los siguientes tipos:
    - **Red local distribuidora**, cuya función es concentrar la conexión de la red local a la red principal. *(San Cristóbal, Calle Puente, San Francisco, Picasso, Av. País Valencià y calle Varadero).*
    - **Red local de acceso**, son las que aseguran el acceso rodado y peatonal a edificios e instalaciones.

Las siguientes figuras muestran los distintos niveles de la jerarquía de la red viaria del municipio de Vinaròs.

4.2.2 Descripción de la red

Vinaròs se encuentra integrada en el eje viario lineal que une las localidades del litoral mediterráneo entre las ciudades de Castellón y Tarragona, siendo atravesada por la N-340 y por la AP-7.

La fisonomía del municipio se ha desarrollado a lo largo de sus principales ejes viarios, que son la N-232, la N-238 y la N-340. No ha sido hasta el último trimestre de 2015, con la apertura de la variante de la N-340, cuando se ha producido un cambio en la movilidad de municipio. La nueva infraestructura ha permitido liberar de tráfico pesado la actual N-340a, que además ha presentado un descenso en el número de vehículos ligeros que escogen la N-340 para realizar sus desplazamientos interurbanos.

La N-340a continúa siendo titularidad de Estatal y todavía no se ha cedido al Ayuntamiento su uso. En la actualidad presenta un aspecto de abandono con multitud de intersecciones no reguladas que aumentan la inseguridad vial. Se abre, por lo tanto, con la redacción del Plan de Movilidad, una oportunidad para reordenar la N-340a de modo que se convierta un vial vertebrador de todo el municipio y que mejore la seguridad de sus desplazamientos.

4.2.2.1 Análisis de la movilidad metropolitana

Del análisis de la movilidad en la Comunidad Valenciana llevada a cabo por los planes metropolitanos de movilidad se concluye que la Comunidad Valenciana es una región con una movilidad interprovincial muy reducida. En particular, en la provincia de Castellón el índice de autocontención (viajes que se realizan dentro de una misma provincia) llega a alcanzar cifras próximas al 96%, hecho que pone de manifiesto la importancia de la provincia como ámbito consolidado a efectos laborales y de prestación de bienes.

El PMoMe de Valencia también habla de la estructura de flujos propia de la Comunitat Valenciana, que, a día de hoy, se caracteriza por la coexistencia de dos realidades claramente diferenciadas: el sistema rural y el sistema urbano.

El sistema rural es propio de aquellas zonas del interior de la Comunitat, donde apenas se registran viajes como consecuencia de la baja población. Por otro lado, el sistema urbano, muy poblado y de proyección fuertemente litoral, dibuja un rosario de conexiones desde Vinaròs hasta Pilar de la Horadada que sólo se debilita en el tramo de costa comprendido entre Alcalà de Xivert y Cabanes. En la siguiente figura se pueden apreciar los principales vectores de movilidad de la Comunitat Valenciana, observándose una gran diferencia entre el volumen de conexiones existentes en el sistema urbano litoral (en gris) y en el sistema rural interior (en amarillo).

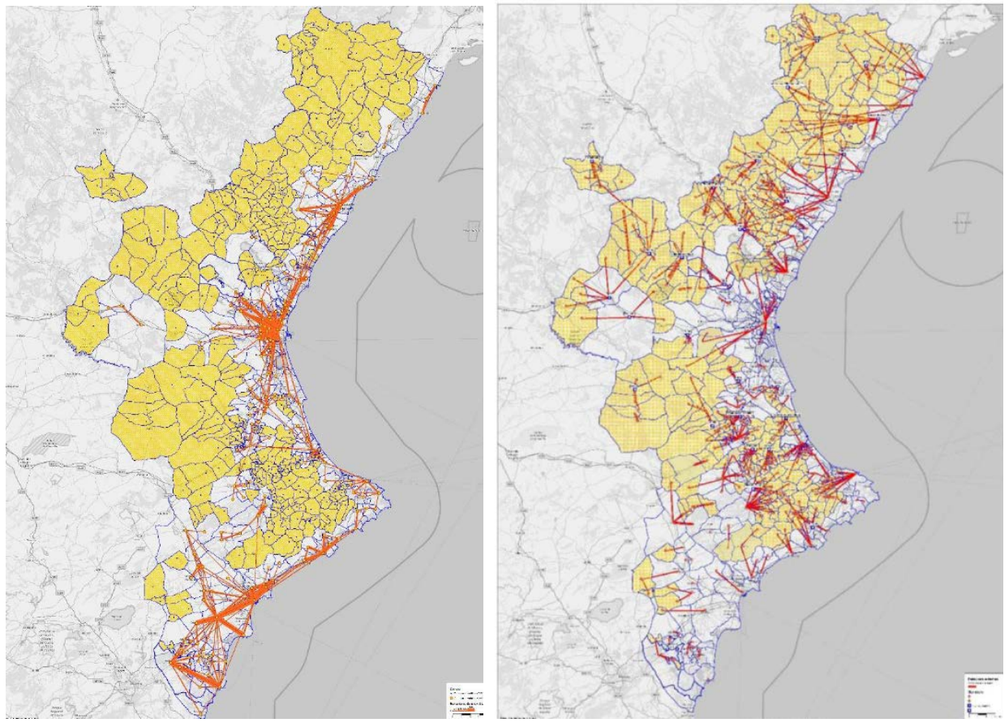


Ilustración 27. Imagen izquierda. Principales vectores de movilidad diaria en la Comunitat Valenciana. Imagen derecha. Destino principal de los desplazamientos de cada municipio. Fuente. Caracterización de la movilidad en la Comunidad Valenciana

También es de interés el análisis de los índices de autocontención y de expulsión. La mayoría de los desplazamientos se realizan dentro de los propios municipios, este valor indica el índice de autocontención.

El índice de autocontención (Y su complementario, el índice de expulsión) presentan una correlación con el tamaño del municipio, ya que cuanto más grande es una población, mayores opciones de desarrollar actividad puede ofrecer.

En el caso de Vinaròs, presenta un alto índice de autocontención (77%), similar al de ciudades como Valencia, Castellón, Alicante, Elche, etc. Este índice muestra que Vinaròs se comporta como capital de comarca.

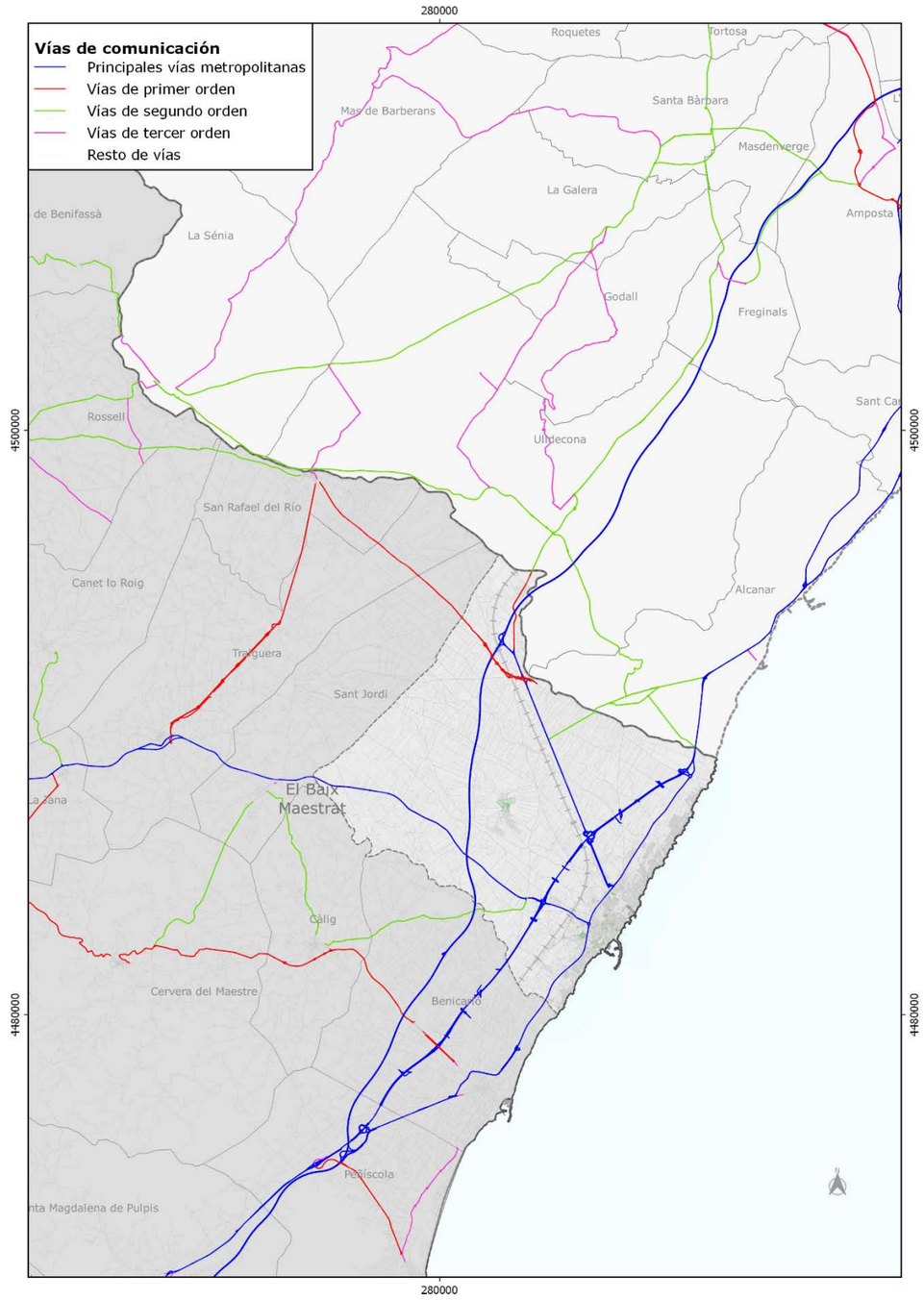


Ilustración 28. Conexión viaria con el resto de municipios de la comarca del Baix Maestrat y con las comarcas de Cataluña. Fuente: Elaboración propia

4.2.2.2 Red viaria principal

Red viaria metropolitana

Dota de accesibilidad a la región desde el exterior de la provincia, y al mismo tiempo comunica entre sí los municipios del litoral.

- N-340. Es una carretera nacional que une las ciudades de Cádiz y Barcelona en un recorrido a lo largo de la costa mediterránea. En el tramo que nos ocupa, une las localidades de Castellón y Tarragona. En el entorno de Vinaròs, en el último trimestre de 2016 se abrió al tráfico la variante de la N-340, que ha cambiado la fisonomía de la ciudad.
- AP-7. Atraviesa el municipio de norte a sur, sin embargo, la importancia de este vial en la estructura de movilidad urbana es limitada, pues la infraestructura no dispone de acceso directo desde Vinaròs y las conexiones más cercanas son las de Peñíscola y la de Alcanar. La importancia de esta infraestructura para el municipio reside, pues, en su capacidad para conectarlo de forma rápida con otras regiones del país y con el sur de Francia. Un aforo situado entre Vinaròs muestra que el IMD en este tramo de AP-7 es de 15.943 vehículos.
- N-232 que conectan Vinaròs con Zaragoza y se prolonga hasta Santander.
- N-238 conecta el casco urbano de Vinaròs con la autopista AP-7.

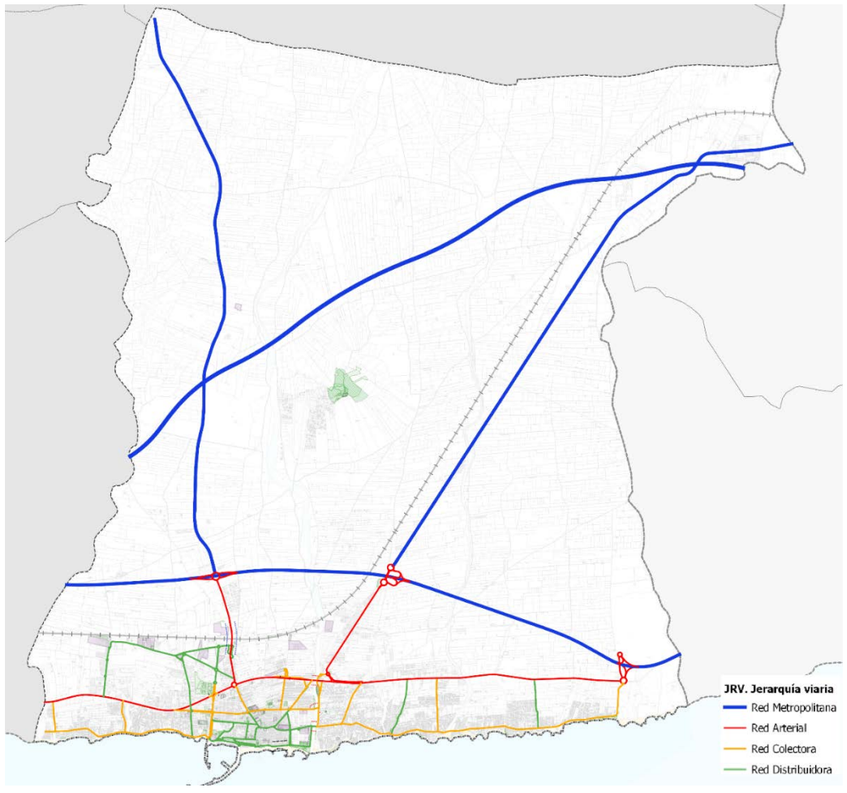


Ilustración 29. Jerarquía viaria principal en el término municipal. Fuente: Elaboración propia

Red viaria urbana – Red arterial

La Red arterial está formada por las vías de gran capacidad que comunican la red metropolitana con la red colectora.

Se identifican las conexiones desde la N-340 hasta la N-340a a lo largo de los ejes viarios de la N-232 y N-238 así como todo el eje norte-sur que forma la N-340a. Estos viales están formados por las vías denominadas nacionales de la red de carreteras del estado.

- N-238. En su trazado más próximo a la trama urbana este vial presenta una sección de un carril por sentido y cuenta con vía de servicio a cada lado ya que a lo largo de su eje se desarrollan actividades industriales.
- N-232. En el primer tramo de su trazado que es el más próximo a la trama urbana dispone de dos carriles por sentido. A partir del puente sobre el ferrocarril la sección se reduce a un carril por sentido.
- N-340a. La apertura de la variante en el último trimestre de 2015 convirtió este vial en una carretera urbana que vertebra de norte a sur el municipio de Vinaròs. Este vial cuenta con un carril por sentido y en algunos tramos cuenta con viales de servicio. Cuenta con numerosas intersecciones a lo largo de su trazado y prácticamente la totalidad permite los giros indirectos de modo que a pesar de que se ha reducido drásticamente el número de vehículos que circulan por la misma, la seguridad vial sigue siendo uno de los aspectos a mejorar.



Ilustración 30. Jerarquía viaria principal en la zona de la costa. Fuente: Elaboración propia

Red colectora

Del análisis del viario de Vinaròs se extrae que las principales vías colectoras son:

Casco Urbano:

Dentro del casco urbano se pasa a analizar los principales ejes viarios.

- Eje sur-norte. Av. Castellón – Picasso – Av. Libertad – Leopoldo Querol.

Este eje es el que actualmente realiza la función de conexión sur-norte junto a la N-340a. El eje comienza en la Av. Castellón, que es una de las principales entradas a Vinaròs desde el sur. Cuenta con una sección de dos carriles por sentido y mediana. Además, cuenta con aparcamiento en cordón en ambos lados. Actualmente se comporta como un vial de entrada debido a que la salida no permite la conexión con la N-340a en sentido sur. Une la N-340a

con la Av. Pio XII. La continuación desde Pio XII hasta calle Pilar se denomina calle Picasso, que presenta una sección de un carril por sentido y aparcamiento en ambos lados. Desde la intersección de calle Pilar hasta Av. Barcelona, se denomina Av. Libertad que es una la vía con mayor volumen de tráfico. Esta vía cuenta con un carril por sentido y aparcamiento en cordón en ambos lados. Las intersecciones de esta vía están reguladas mediante rotonda. El último tramo desde Av. Barcelona hasta el Río Servol se denomina calle Leopoldo Querol que presenta un carril por sentido, aparcamiento en cordón y carril bici segregado. Tras el cruce con el Río Servol, este eje no presenta continuidad en la actualidad, aunque sí que está previsto según el Plan General. Este eje se ideó como alternativa al trazado de la N-340 que hasta 2016 ha estado en funcionamiento con un alto volumen de tráfico, especialmente de vehículos pesados.

Este eje, además de realizar la función de conexión sur-norte, conecta varios de los principales equipamientos de la ciudad. Destaca el tramo de Avenida Libertad donde se concentran Juzgados y dos colegios. Ya en la prolongación de Leopoldo Querol se encuentra otro colegio de primaria.

Este eje ha desplazado a los otros dos ejes sur-norte que existen en el Casco Urbano, el de la costa formado por Varadero – Costa i Borrás – Colón – Sant Pere y el formado por San Francsico – San Cristóbal – San Gregorio. Estos ejes han pasado a pertenecer a la red local distribuidora, que se explica más adelante.

- Eje interior – costa. Av. Pio XII – Febrer Torre

Este eje representa la principal entrada al casco urbano de Vinaròs. La vía cuenta con una sección de un carril por sentido y paso inferior bajo la N-340a que servía para salvar el intenso tráfico. Permite la entrada y la salida al municipio desde cualquier punto de la N-340a. Este eje se prolonga hacia el interior por calle Juan XXIII hasta la estación de tren mientras que en sentido de la costa se prolonga por calle Febrer Torre hasta la plaza de toros y la dársena sur del puerto. El último tramo que comprende desde calle San Francisco hasta el puerto dispone de dos carriles por sentido, mediana y aparcamiento en cordón en un lado de la vía.

- María Auxiliadora

Esta vía es otra de las principales entradas al casco urbano de Vinaròs, especialmente desde el norte. Al igual que la Avenida Pio XII, dispone de un paso inferior bajo la N-340a, sin embargo, únicamente tiene resuelto la conexión en sentido norte-sur y la conexión en sentido sur-norte se resuelve por Av. Barcelona.

- Av. Barcelona

Esta vía funciona como complemento a María Auxiliadora y recoge los vehículos que pretenden entrar en el casco urbano y llegan desde el sur, así como los que quieren dirigirse al norte desde el casco urbano. La sección viaria es variable, pero predomina un carril por sentido y sin aparcamiento.

- Calle Pilar

Este vial es la prolongación de la N-232 en el interior del casco urbano. En el tramo comprendido entre la N-340a y Av. Libertad dispone de un carril por sentido y aparcamiento en cordón en uno de sus lados. Desde Av. Libertad hasta San Cristóbal, la sección viaria se reduce a un solo carril en sentido de salida y cuenta con aparcamiento en cordón en uno de sus lados.



Ilustración 31. Jerarquía viaria principal en el Casco Urbano. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 32. Sentidos de circulación en el Casco Urbano. Fuente: Elaboración propia

Costa Sur

La fisonomía de Costa Sur se vertebra a partir de la N-340a y del vial de costa que forman las Avenidas Pau Béjar y Avenida Francisco Baila Tosca. Las conexiones entre el vial de costa y la N-340a presentan tipologías variadas. A continuación, pasamos a describir las principales vías:

- Av. Pau Béjar – Av. Francisco Baila Tosca

La Avenida Pau Béjar es la conexión de costa sur con el casco urbano. Discurre a lo largo de la costa sur hasta llegar al barrando Salines donde se convierte en Av. Francisco Baila Tosca, que se prolonga hasta el límite municipal. Cuenta con un carril por sentido y sin aparcamiento.

- Cala Puntal Af

Este vial, paralelo al barranco de Salines, conecta el vial de costa con la N-340a. Dispone de un carril por sentido.

- Calle Peñíscola

La calle Peñíscola es el vial que conecta el vial de costa con la N-340a. Este vial se ubica en la zona junto al barranco de Aiguadoliva, que marca el límite con el municipio de Benicarló. Dispone de un carril por sentido, sin aparcamiento ni aceras.



Ilustración 33. Sentidos de circulación en Costa Sur y conexión con la zona de equipamientos. Fuente: Elaboración propia

Costa Norte

La Costa Norte posee una longitud de casi 6 km y se encuentra vertebrada por la N-340a y por la carretera de la costa, que es la calle José Francisco Balada. Entre las dos principales vías existen conectores que permiten la movilidad de los asentamientos urbanos existentes.

- Calle José Francisco Balada

La calle José Francisco Balada es el vial vertebrador de toda la costa norte. Su trazado, paralelo a la costa tiene una sección de un carril por sentido. En la mayor parte de su trazado no dispone de aceras y su ancho es variable, con tramos en los que no se superan los 6 metros entre fachadas de las edificaciones. El final de su trazado conecta con la N-340 y con la N-340a.

- Calle dels Boverals

La calle discurre paralela al Río Servol y tiene conexión con la N-340a y con los puentes de acceso al casco urbano. Dispone de un carril por sentido y aceras.

- Camí Carretes

Situado en la parte más próxima al casco urbano, este conector entre el vial de costa y la N-340a dispone de un carril por sentido sin aparcamiento y sin aceras.

- Camí Ameradors

El Camí Ameradors es otro de los conectores en costa norte entre el vial de costa y la N-340a. Dispone de un carril por sentido sin aparcamiento y sin aceras.



Ilustración 34. Sentidos de circulación en Costa Norte. Fuente: Elaboración propia

4.2.2.3 Red viaria secundaria

Red local distribuidora

- Eje sur-norte. Music Carles Santos – Varadero – Costa i Borràs – Passeig de Colón – Sant Pere.

Este eje ha sido históricamente uno de los más utilizados para realizar los desplazamientos sur-norte en el municipio ya que su trazado junto al mar le otorga esa jerarquía frente al resto. Este eje, fue relegado a un segundo nivel jerárquico al realizar la ejecución del Paseo marítimo y eliminar el aparcamiento en superficie y el paso preferente de vehículos. En la actualidad se permite el paso de vehículos, si bien, hay un tramo (Paseo Sant Pere) que lo realizan bajo la superficie del paseo. El cambio de las características de este eje, aunque no se tienen datos, habrá repercutido en el resto de ejes sur-norte.

- Eje sur-norte. San Francisco – San Cristóbal – San Gregorio – Av. Tarragona

Este es el trazado histórico de entrada desde Benicarló, motivo por el cual la calle San Francisco presenta una sección bastante ancha en comparación con el resto de viario. Con la ejecución de la N-340 y el eje que forman Av. Castellón-Picasso-Libertad-Leopoldo Querol, y la fisonomía de los sentidos de circulación, este eje ha quedado para un uso secundario ya que no puede haber continuidad al ser la calle San Francisco de sentido sur-norte y San Gregorio de sentido contrario, norte-sur. Este eje, por lo tanto, se utiliza para movimientos internos del Casco Histórico, olvidando su papel de conexión sur-norte.

La calle San Francisco es una calle de un único sentido de circulación cuya sección varía a lo largo de su trazado. En su tramo final, antes de llegar a calle Pilar cuenta con dos carriles y aparcamiento en cordón en uno de sus lados.

San Cristóbal une los principales puntos del casco histórico. En este vial confluyen otras vías como San Francisco, San Gregorio o calle Puente. Se trata de un vial de un carril por sentido sin aparcamiento.

San Gregorio es la continuación del vial procedente de costa norte hacia el casco histórico. En una parte de su trazado se permite el doble sentido mientras que en el tramo más cercano al casco histórico únicamente se dispone de un carril en sentido hacia el centro. Dispone de aparcamiento en cordón a ambos lados.

- Calle Puente

Este vial une la red colectora con la distribuidora. Presenta una sección de un carril por sentido. Cuenta con aparcamiento en cordón en uno de sus lados.

- Calle Pilar

Al igual que calle puente, une la red colectora con la distribuidora. Presenta una sección de un carril en sentido salida del centro. Cuenta con aparcamiento en cordón en uno de sus lados.

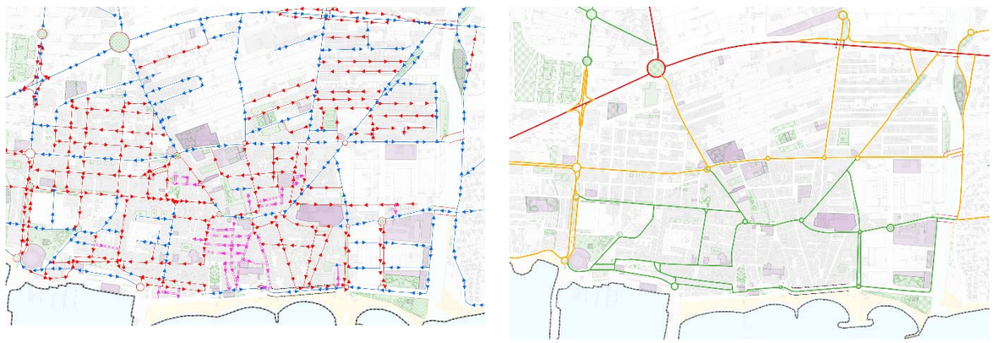


Ilustración 35. Imagen izquierda, sentidos de circulación en Casco Histórico. Imagen derecha, jerarquía viaria en Casco Histórico. Fuente: Elaboración propia

Red local de acceso

Incluye el resto de calles que aseguran el acceso rodado y peatonal a edificios e instalaciones.

4.3 Encuestas

Los resultados de las encuestas realizadas durante la elaboración del documento de diagnóstico se pueden encontrar como anejo en el Plan de Participación Ciudadana.

4.4 Análisis general de la movilidad

El análisis de la movilidad se ha realizado a partir de los aforos realizados en la campaña de toma de datos y de las encuestas realizadas durante el periodo de redacción del PMUS, estos datos se han apoyado en la información aportada por las empresas concesionarias de los distintos servicios.

4.4.1 Movilidad a escala urbana

En un análisis a escala municipal, se debe tener en cuenta aquellos desplazamientos que se realizan en el interior del municipio como consecuencia de dos fenómenos:

1. Desplazamientos de penetración: son aquellos que tienen uno de sus extremos en cualquiera de los núcleos urbanos del municipio y el otro fuera;
2. Desplazamientos de distribución: desplazamientos que tienen su origen y su destino en el interior del municipio.

En el caso particular que nos atañe, además, se debe valorar también el elevado tráfico estacional existente durante la época estival.

Para el vehículo privado, pues, se han utilizado los datos de los aforos automáticos portátiles, los cuales se han instalado durante los meses de diciembre a marzo y se deberán volver a instalar durante la época estival en las principales vías de penetración y en las principales vías de distribución del interior del núcleo urbano.

Todos los datos de estos aforos corresponden a un día tipo de la semana. Junto a estos datos, se ha llevado a cabo una campaña de encuestas de las que se ha obtenido la matriz O/D.

Respecto del transporte público urbano e interurbano, se han utilizado los datos facilitados por las empresas concesionarias de los servicios durante el año 2018. En este estudio, sin embargo, no se han tenido en cuenta los datos de transporte público en tren. Sin embargo, sí que se hace mención al efecto positivo que puede suponer para el municipio la ampliación de la línea de cercanías C-6 desde Castellón hasta Vinaròs.

4.4.2 Reparto modal

En el estudio del reparto modal se han diferenciado viajes en medios motorizados (vehículo privado y transporte público y viajes en modos activos (Peatón y bicicleta).

Debido a la escasez de datos, para la estimación del reparto modal se ha partido de los resultados de las encuestas y los datos reales de los aforos de penetración. No se ha dispuesto de aforos peatonales ni ciclistas.

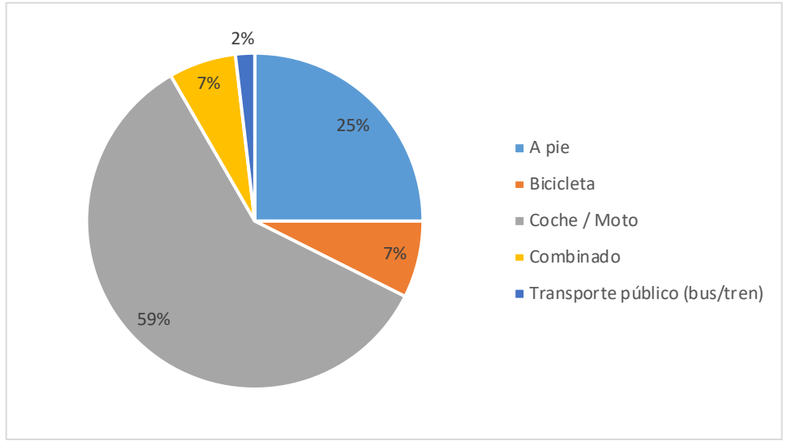


Ilustración 36. Reparto modal obtenido de la campaña de encuestas. Fuente: Elaboración propia

4.4.3 Movilidad en vehículo privado

4.4.3.1 Tráfico existente en la red interurbana

La red interurbana ha visto mejorada con la apertura en el último trimestre de 2015 de la nueva variante de la N340. Con esta nueva infraestructura, prácticamente todo el tráfico de pesados se ha desviado por la variante liberando el tramo que de la antigua N340 que ha pasado a denominarse N-340a. Además, buena parte de los ligeros, en concreto un 35%, han dejado de realizar sus desplazamientos por la N340a y también utilizan la variante. En resumen, la variante se ha convertido en la vía principal para realizar los desplazamientos de paso en los que Vinaròs no es ni inicio ni final de trayecto. La N340a ha pasado a convertirse en un vial de carácter local en el que los vehículos que transitan su vía tienen como origen o destino de sus desplazamientos el propio municipio de Vinaròs.

Para el análisis de tráfico de la red interurbana se dispone de datos de aforos de diversas Estaciones próximas a la zona de estudio, referentes a los últimos 10 años, así como de otra serie de datos relativos al tráfico y evolución del mismo en la red viaria objeto de análisis.

Se van a analizar las estaciones que está ubicadas en la N-340a, N-232 y N-238. También se mostrará la información de la variante, la N-340.

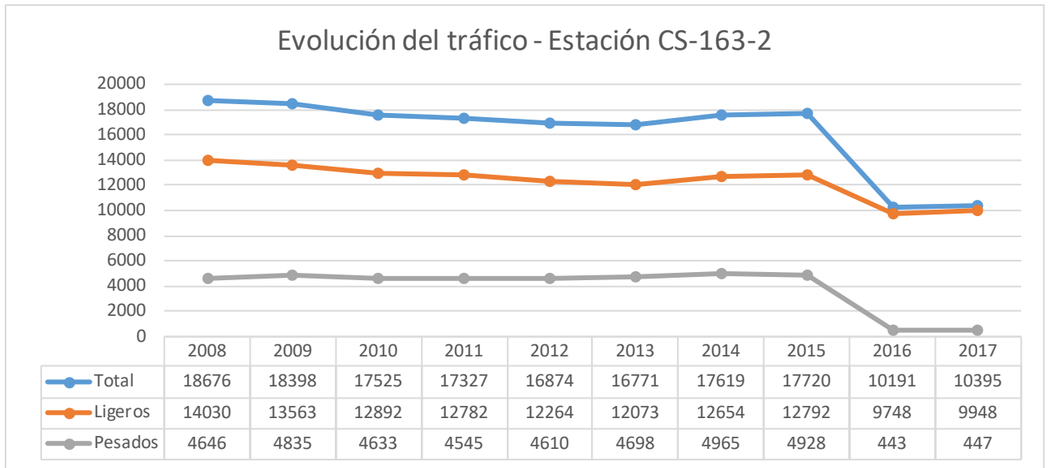
Estación de aforos CS-2-1

Se trata de una estación primaria ubicada en el P.K. 1052,96 de la antigua N340 (actual N340a). Su ubicación se puede ver en la ilustración anterior, se sitúa en la parte norte del río Servol antes de su intersección con la N-238. Según los datos disponibles, se observa que por este tramo circulaban entre los años 2010-2015 una media de 14.000 vehículos al día de los cuales alrededor de 10.000 correspondían a vehículos ligeros y 4.000 a vehículos pesados.

A partir del año 2016 se produce un fuerte descenso que supone una disminución de más del 50% de los vehículos ya que se ha pasado de una IMD de 14.000 vehículos diarios a menos de 7.000 vehículos al día. Cabe destacar el descenso de vehículos pesados que han pasado de ser 4.500 vehículos al día a únicamente 250 vehículos al día.



Ilustración 37. Estaciones de aforo de la red de carreteras del estado. Estación CS-2-1 en amarillo, estación CS-163-2 en verde. Fuente. Mapa de tráfico de la Dirección General de Carreteras



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total	18676	18398	17525	17327	16874	16771	17619	17720	10191	10395
Ligeros	14030	13563	12892	12782	12264	12073	12654	12792	9748	9948
Pesados	4646	4835	4633	4545	4610	4698	4965	4928	443	447

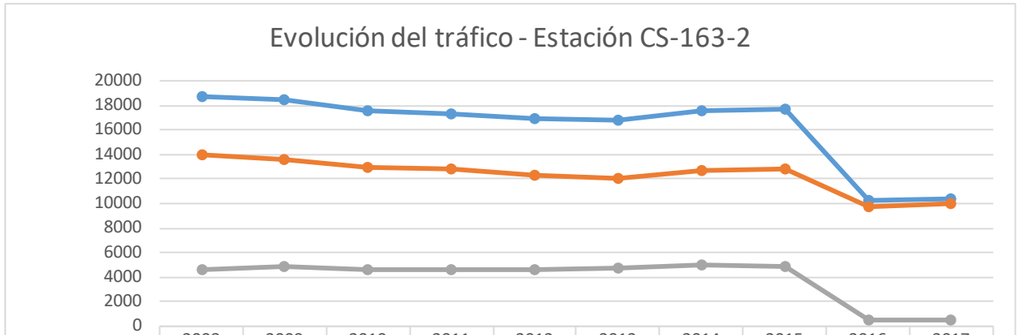
Ilustración 38. Evolución anual del tráfico en la estación CS-163-2. Fuente. Elaboración propia

Estación de aforos CS-163-2

Se trata de una estación secundaria ubicada en el P.K. 1052,45 de la antigua N340 (actual N340a). Según los datos disponibles, en los últimos años ha mantenido una IMD

prácticamente constante. Se observa que por este tramo circulaban entre los años 2010-2015 una media de 17.000-18.000 vehículos al día de los cuales alrededor de 12.000-13.000 correspondían a vehículos ligeros y 5.000 a vehículos pesados.

Tal como se ha comentado anteriormente, en 2016 se produce un fuerte descenso de la IMD debido a la apertura de la variante de la N340. El descenso supone casi un 45% menos de vehículos. Al igual que el análisis realizado en la estación de aforos CS-2-1, prácticamente la totalidad de vehículos pesados dejan de circular por esta vía.

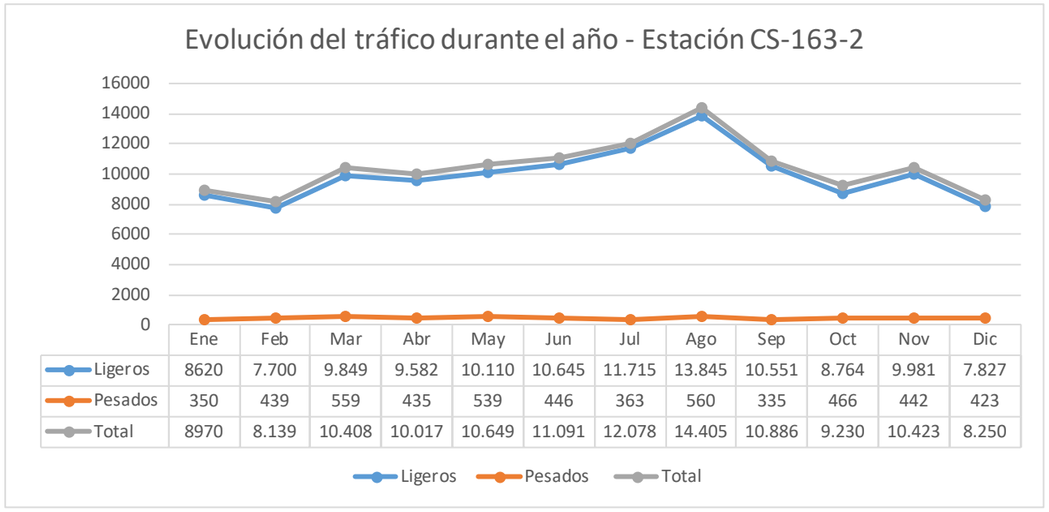


	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total	18676	18398	17525	17327	16874	16771	17619	17720	10191	10395
Ligeros	14030	13563	12892	12782	12264	12073	12654	12792	9748	9948
Pesados	4646	4835	4633	4545	4610	4698	4965	4928	443	447

Ilustración 39. Evolución anual del tráfico en la estación CS-163-2. Fuente. Elaboración propia

De la evolución de la intensidad de tráfico en los últimos años se observa el descenso que se ha producido desde 2016 a lo largo de toda la N-340a.

Del análisis mensual se observa como el volumen de tráfico se ve incrementado en un 20% durante el mes de agosto.

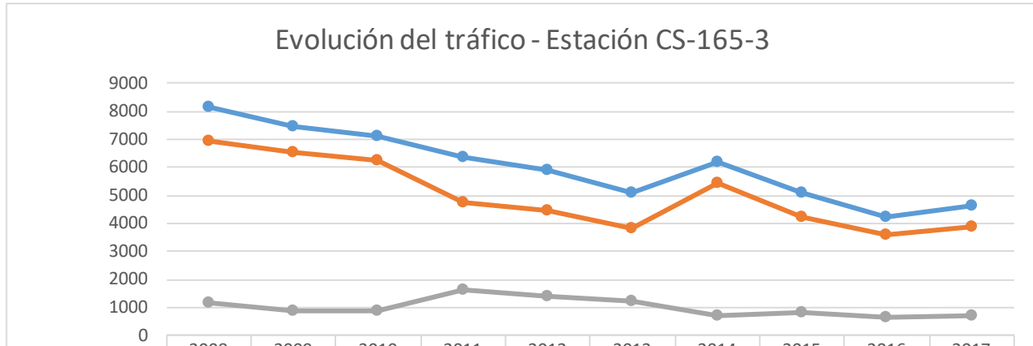


	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic
Ligeros	8620	7.700	9.849	9.582	10.110	10.645	11.715	13.845	10.551	8.764	9.981	7.827
Pesados	350	439	559	435	539	446	363	560	335	466	442	423
Total	8970	8.139	10.408	10.017	10.649	11.091	12.078	14.405	10.886	9.230	10.423	8.250

Ilustración 40. Evolución mensual del tráfico en la estación CS-163-2 para el año 2017. Fuente. Elaboración propia

Estación de aforos CS-165-3

La estación de aforos CS-165-3 está ubicada en la N238 en el P.K. 0,35, es decir, junto a la intersección con la N340a y cercana a las estaciones de aforo CS-1-2 y CS-163-2. Esta vía se utiliza como acceso al polígono industrial carretera de Ulldecona y como acceso norte de la población de Vinaròs, en este sentido, la apertura de la variante no ha supuesto un gran descenso en su IMD.

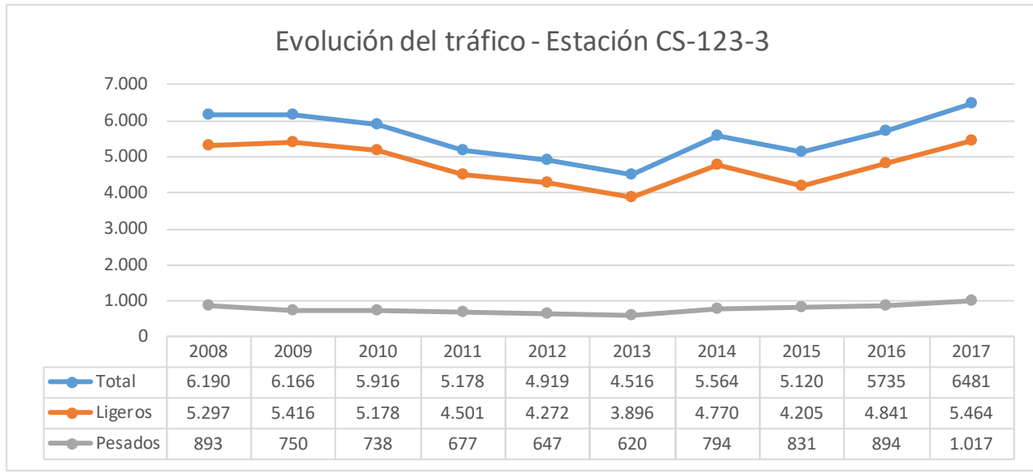


	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total	8140	7454	7132	6383	5906	5081	6175	5093	4257	4627
Ligeros	6965	6547	6242	4753	4475	3828	5441	4.256	3.594	3.901
Pesados	1175	907	890	1630	1431	1253	734	837	663	726

Ilustración 41. Evolución anual del tráfico en la estación CS-165-3. Fuente. Elaboración propia

Estación de aforos CS-123-3

LA estación de aforo CS-123-3 está ubicada en la N-232 en el P.K. 1,38, es decir, justo antes del acceso a la N-340 desde Vinaròs. Esta vía se convierte en el acceso principal a Vinaròs desde los municipios del sur de la provincia.



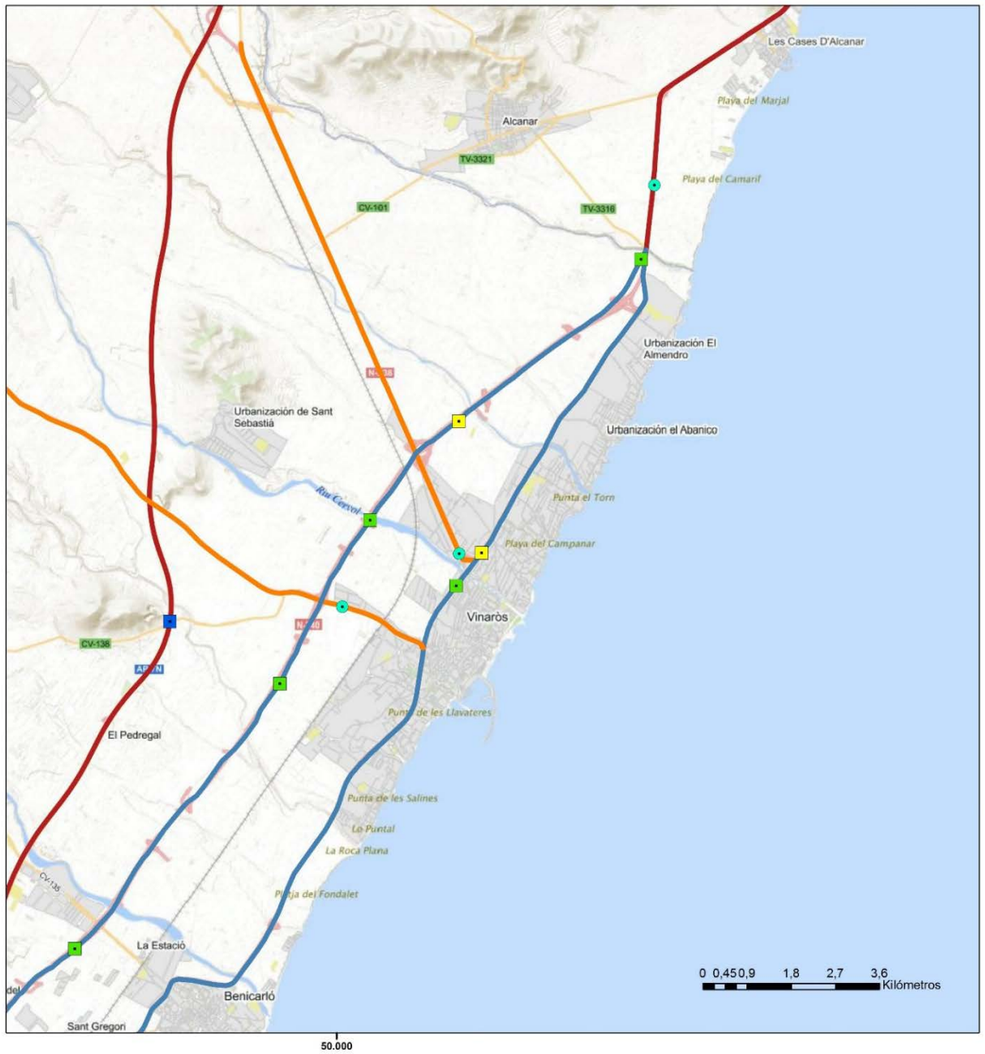
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total	6.190	6.166	5.916	5.178	4.919	4.516	5.564	5.120	5735	6481
Ligeros	5.297	5.416	5.178	4.501	4.272	3.896	4.770	4.205	4.841	5.464
Pesados	893	750	738	677	647	620	794	831	894	1.017

Ilustración 42. Evolución anual del tráfico en la estación CS-123-3. Fuente. Elaboración propia

En este caso y dada su ubicación, la apertura de la variante ha repercutido en un incremento del volumen de tráfico en este punto.

Mapa de Tráfico de la DGC. Año 2015

Fecha de impresión: **15/02/2019**



Estaciones
- Permanente
- Semipermanente
- Primaria
- Secundaria
- Cobertura
- Aut. Peaje

Tramos
- Autopista de peaje
- Autopista de peaje, tramo mixto
- Autopista de peaje, tramo libre
- Autopista libre y autovía
- Multicarril
- Carretera convencional

Temático IMD
- IMD de 0 a 1.000 vh/día
- IMD de 1.001 a 2.000 vh/día
- IMD de 2.001 a 5.000 vh/día
- IMD de 5.001 a 10.000 vh/día
- IMD de 10.001 a 15.000 vh/día
- IMD de 15.001 a 20.000 vh/día
- IMD de 20.001 a 50.000 vh/día
- IMD de 50.001 a 80.000 vh/día
- IMD de 80.001 a 100.000 vh/día
- IMD Mayor de 100.000 vh/día

Temático IMD Pesados
- T42: IMDp de 0 a 49 vp/día
- T41: IMDp de 50 a 99 vp/día
- T32: IMDp de 100 a 199 vp/día
- T31: IMDp de 200 a 399 vp/día
- T2: IMDp de 400 a 1.599 vp/día
- T1: IMDp de 1.600 a 3.999 vp/día
- T0: IMDp de 4.000 a 7.999 vp/día
- T00: IMDp Mayor de 7.999 vp/día

Mapa de Tráfico de la DGC. Año 2016

Fecha de impresión: **15/02/2019**



Estaciones
- Permanente
- Semipermanente
- Primaria
- Secundaria
- Cobertura
- Aut. Peaje

Tramos
- Autopista de peaje
- Autopista de peaje, tramo mixto
- Autopista de peaje, tramo libre
- Autopista libre y autovía
- Multicarril
- Carretera convencional

Temático IMD
- IMD de 0 a 1.000 vh/día
- IMD de 1.001 a 2.000 vh/día
- IMD de 2.001 a 5.000 vh/día
- IMD de 5.001 a 10.000 vh/día
- IMD de 10.001 a 15.000 vh/día
- IMD de 15.001 a 20.000 vh/día
- IMD de 20.001 a 50.000 vh/día
- IMD de 50.001 a 80.000 vh/día
- IMD de 80.001 a 100.000 vh/día
- IMD Mayor de 100.000 vh/día

Temático IMD Pesados
- T42: IMDp de 0 a 49 vp/día
- T41: IMDp de 50 a 99 vp/día
- T32: IMDp de 100 a 199 vp/día
- T31: IMDp de 200 a 399 vp/día
- T2: IMDp de 400 a 1.599 vp/día
- T1: IMDp de 1.600 a 3.999 vp/día
- T0: IMDp de 4.000 a 7.999 vp/día
- T00: IMDp Mayor de 7.999 vp/día

Mapa generado desde el visor web del Mapa de Tráfico de la Dirección General de Carreteras, con los datos del año indicado. Este mapa tiene carácter exclusivamente informativo

4.4.3.2 Tráfico existente en la red urbana

Para realizar el Plan de movilidad de Vinaròs se tiene que llevar a cabo una campaña de aforos que permita realizar un diagnóstico de la situación actual. Inicialmente se pretende llevar a cabo una campaña de aforos que permita conocer el flujo de penetración a la población y completarla con una toma de datos en las principales vías de la trama urbana.

Para desarrollar esta campaña se han utilizado:

- Aforos automáticos mediante goma neumática.
- Aforos automáticos mediante aforador radar.

La campaña de aforos se ha llevado a cabo durante los meses de diciembre y marzo, distinguiendo los aforos de penetración y los aforos de la red interior de Vinaròs.

A continuación, se presenta un cuadro resumen de los aforos:



Ilustración 43. Ubicación de los aforos e IMD de las principales vías. Fuente. Elaboración propia

	Vía	Sentido	IMD	%	IMD total	%	IMH	Hora IMH	I (18h)
1	Mª Auxiliadora	Entrada	2.467	4,77%	5.467	10,58%	269	18:00	269
		Salida	3.000	5,80%			259	7:00	197
2	Calle Pilar	Entrada	4.138	8,01%	9.824	19,01%	391	18:00	391
		Salida	5.686	11,00%			452	7:00	418
3	Puente Leopoldo Querol	Entrada	3.324	6,43%	5.625	10,88%	356	18:00	356
		Salida	2.301	4,45%			182	14:00	166
4	Av. Castellón	Entrada	5.266	10,19%	5.266	10,19%	435	18:00	435
		Salida	0	0,00%			-	-	-
5	Av. Pau Béjar	Entrada	965	1,87%	3.244	6,28%	85	17:00	57
		Salida	2.279	4,41%			250	13:00	161
6	Av. Pio XII	Entrada	4.546	8,80%	11.910	23,04%	428	15:00	423
		Salida	7.364	14,25%			601	14:00	540
7	Av. Barcelona	Entrada	1.269	2,46%	2.489	4,82%	133	13:00	120
		Salida	1.220	2,36%			102	8:00	91
8	Puente Carretera Costa Norte	Entrada	4.032	7,80%	7.858	15,20%	400	8:00	378
		Salida	3.826	7,40%			321	18:00	321
	Total vías penetración		51.683						
	Vía	Sentido	IMD	%	IMD total	%	IMH	Hora IMH	I (18h)
9	San Cristóbal	Norte	3.127	40,95%	7.636	13,03%	258	19:00	227
		Sur	4.509	59,05%			375	17:00	360
10	San Gregorio	Entrada	2.662	100,00%	2.662	4,54%	203	18:00	203
		Salida	0	0,00%			-	-	-
11	C/ Puente	Entrada	2.454	51,72%	4.745	8,10%	230	18:00	230
		Salida	2.291	48,28%			180	19:00	172
12	San Francisco	Entrada	7.782	100,00%	7.782	13,28%	618	18:00	618
		Salida	0	0,00%			-	-	-
13	Av. País Valencià	Centro	3.777	64,96%	5.814	9,92%	306	13:00	289
		Costa	2.037	35,04%			168	18:00	168
14	Av. Libertad	Norte	6.334	56,66%	11.179	19,08%	525	19:00	500
		Sur	4.845	43,34%			427	18:00	427
15	Passeig de Colón	Norte	2.199	49,72%	4.423	7,55%	195	12:00	183
		Sur	2.224	50,28%			224	11:00	163
16	C/ Varadero	Entrada	3.271	65,25%	5.013	8,56%	259	8:00	247
		Salida	1.742	34,75%			162	13:00	150
17	C/ Picasso	Entrada	3.475	37,22%	9.337	15,94%	261	9:00	259
		Salida	5.862	62,78%			530	19:00	481

Tabla 3. Cuadro resumen de los aforos en distintas vías. Fuente: Elaboración propia

Pasamos a continuación a analizar los resultados de los aforos de penetración:

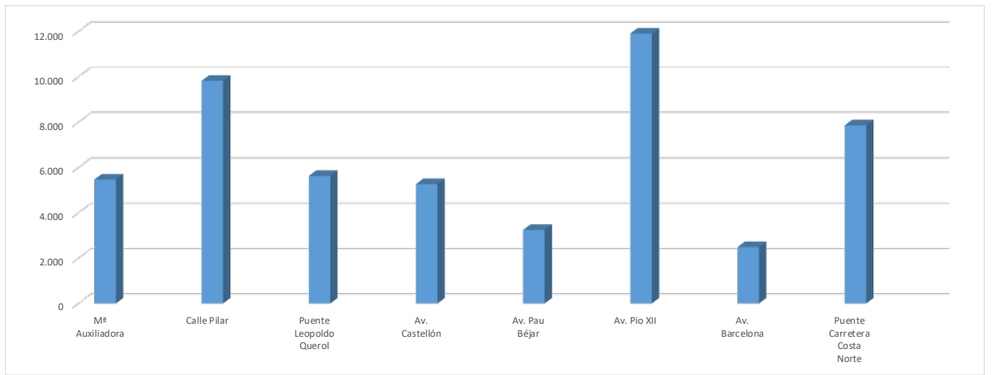


Ilustración 44. Comparativa de la IMD de los aforos de penetración. Fuente: Elaboración propia

Se observa que el principal vial de penetración es la Avenida Pio XII seguido de cerca por calle Pilar, ambos con una IMD superior a los 10.000 vehículos diarios. Entrando a analizar los sentidos de circulación destaca como principales viales de entrada la Av. Castellón seguido de Av. Pio XII y calle Pilar. En sentido de salida destaca Av. Pio XII seguido de calle Pilar.

Del análisis de los aforos en viales interiores, destaca la Av. Libertad por la que circulan más de 10.000 vehículos diarios. Muy cerca de los 10.000 vehículos diarios se encuentra la calle Picasso. Con algo menos de volumen de tráfico encontramos calle San Cristóbal y calle San Francisco, destacando que esta última de un único sentido de circulación.

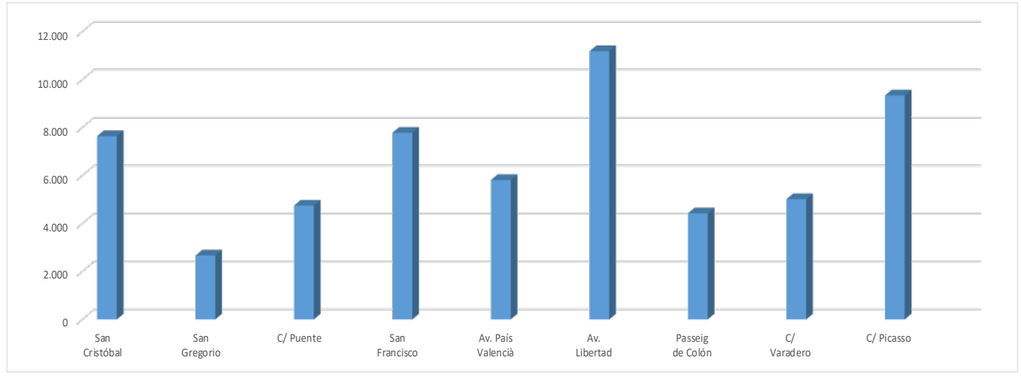


Ilustración 45. Comparativa de la IMD de los aforos interiores. Fuente: Elaboración propia

Aforos de penetración

A continuación, se analiza la distribución de la Intensidad Media Diaria (IMD), que nos proporciona el comportamiento del tráfico a lo largo del día y, por lo tanto, nos permite conocer en qué momento se producen las intensidades pico.

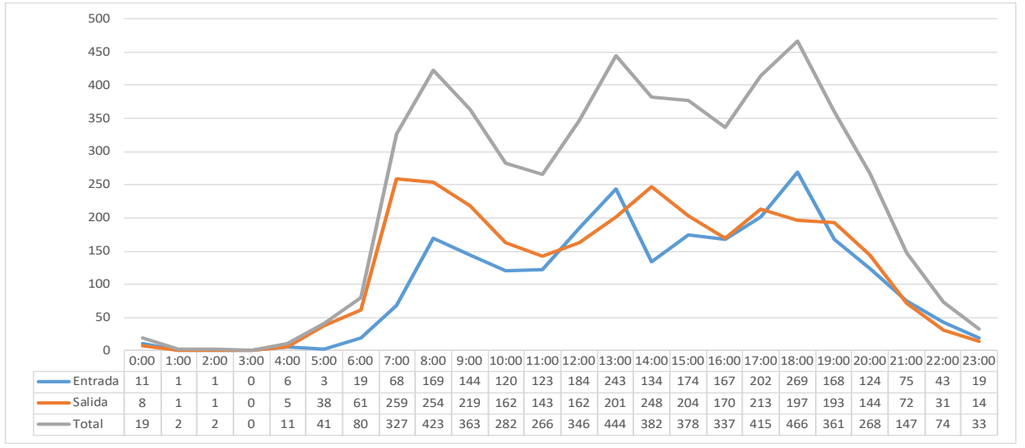
Aforo 1. Avenida María Auxiliadora.

El aforo se ha ubicado junto al paso inferior de la N340a. El aforo se instaló el día 02 de diciembre y se mantuvo hasta el 5 de diciembre de 2018, obteniéndose datos de dos días laborales completos.



Ilustración 46. Ubicación del aforo 1. Imagen tomada en Avenida Mª Auxiliadora. Fuente. Fotografía realizada el día del aforo

Este aforo presenta una IMD de 5.500 veh/día. En sentido de entrada se han contabilizado 2.500 veh/día mientras que en sentido de salida se alcanzan los 3.000 veh/día.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Entrada	11	1	1	0	6	3	19	68	169	144	120	123	184	243	134	174	167	202	269	168	124	75	43	19
Salida	8	1	1	0	5	38	61	259	254	219	162	143	162	201	248	204	170	213	197	193	144	72	31	14
Total	19	2	2	0	11	41	80	327	423	363	282	266	346	444	382	378	337	415	466	361	268	147	74	33

Ilustración 47. IMD del aforo 1. Avenida Mª Auxiliadora. IMD según el sentido de circulación, en azul en sentido de entrada a Vinaròs y en naranja en sentido de salida. Fuente. Elaboración propia

En sentido de entrada, se observa que se producen dos puntas, una sobre el intervalo 13-14h y otra sobre las 18-19h, ambas de intensidades cercanas a 250 vehículos a la hora. En sentido de salida las puntas se producen entre las 7-9h y entre las 14-15h, con intensidades que rondan los 250 veh/h.

Del análisis de la IMD se visualiza un típico comportamiento de vías de penetración en municipios de tamaño medio donde se producen tres puntas durante el día. La primera punta se corresponde con la hora de la entrada al trabajo (8-9h), la segunda punta a la hora de comer (13-14h) y, por último, la hora punta de la salida del trabajo (18-19h). En municipios de mayor tamaño y con problemas de congestión, la punta de la hora de comer suele ser de menor intensidad.

Se observa que este vial se utiliza preferentemente como salida por las mañanas y como entrada por la tarde.

Del análisis de la IMD se observa que hay poca variabilidad en las intensidades horarias entre distintos días de la semana aforados.



Ilustración 48. IMD de entrada por Mª Auxiliadora hacia Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia



Ilustración 49. IMD de salida por Mª Auxiliadora desde Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

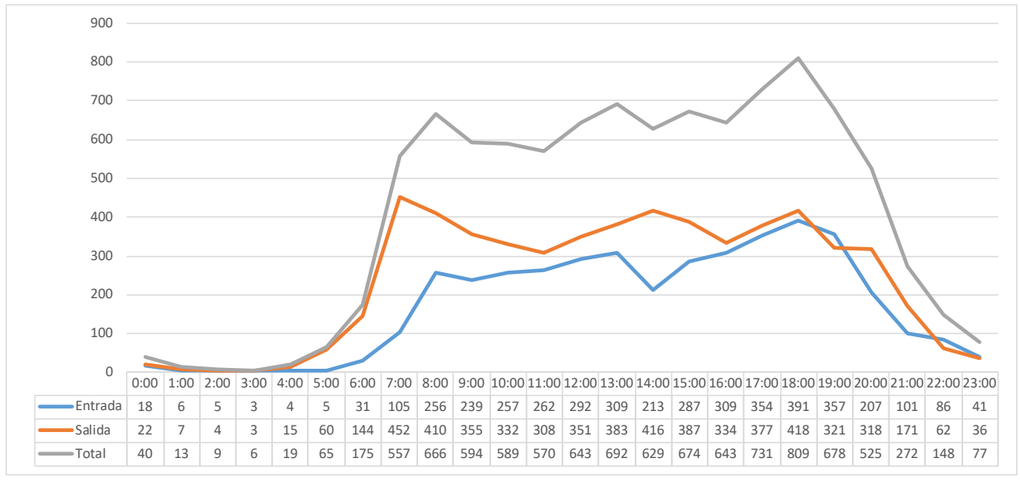
Aforo 2. Calle Pilar

Calle Pilar es una vía de un carril por sentido que une la N340a con el Casco Histórico. El aforo se ha ubicado en el tramo entre avenida Libertad y la N340a. El aforo se instaló el día 02 de diciembre y se mantuvo hasta el 5 de diciembre de 2018, obteniéndose datos de dos días laborales completos.



Ilustración 50. Ubicación del aforo 2. Imagen tomada en Carretera de Las Fuentes. Fuente. Fotografía realizada el día del aforo

Este aforo presenta una IMD cercana a 10.000 veh/día. En sentido de entrada se han contabilizado algo más de 4.000 veh/día mientras que en sentido de salida se alcanzan algo más de 5.500 veh/día.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Entrada	18	6	5	3	4	5	31	105	256	239	257	262	292	309	213	287	309	354	391	357	207	101	86	41
Salida	22	7	4	3	15	60	144	452	410	355	332	308	351	383	416	387	334	377	418	321	318	171	62	36
Total	40	13	9	6	19	65	175	557	666	594	589	570	643	692	629	674	643	731	809	678	525	272	148	77

Ilustración 51. IMD del aforo 2. Calle Pilar. IMD según el sentido de circulación, en azul en sentido de entrada a Vinaròs y en naranja en sentido de salida. Fuente. Elaboración propia

Tanto en sentido de entrada como de salida no se observan puntas significativas de manera que el tráfico es continuo a lo largo del día, incrementándose en la hora punta de la tarde (18-19h). La hora punta de salida se produce en el intervalo 7-8h con intensidades cercanas a los 450 veh/h mientras que la hora punta de entrada se produce entre las 18-19h, con intensidades cercanas a 400 vehículos a la hora.

Se observa que este vial se utiliza preferentemente como salida por las mañanas y por la tarde es utilizado tanto para salir como para entrar a Vinaròs.

Del análisis de la IMD se observa que hay poca variabilidad en las intensidades horarias entre distintos días de la semana aforados.

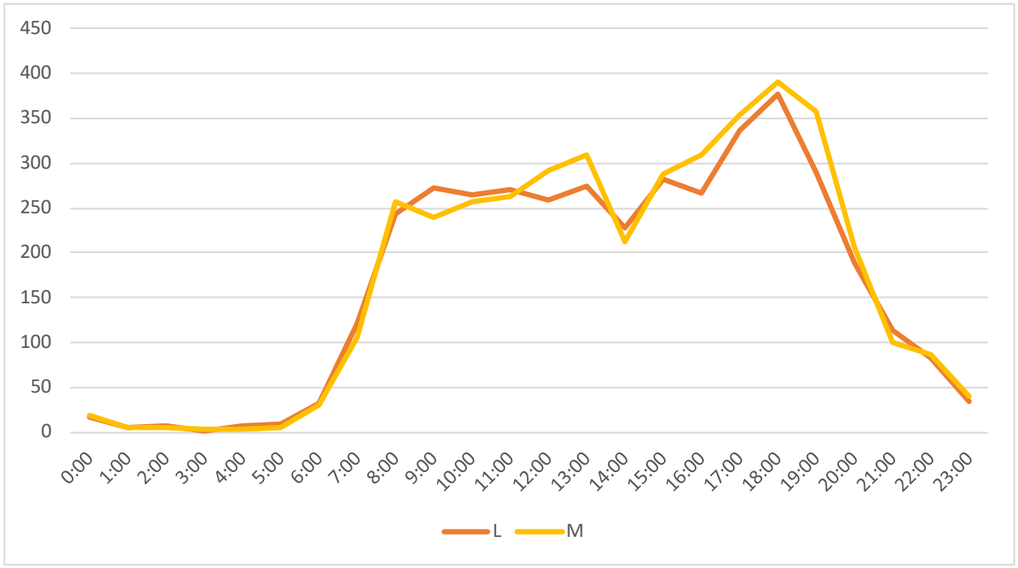


Ilustración 52. IMD de entrada por calle Pilar hacia Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia



Ilustración 53. IMD de salida por calle Pilar desde Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

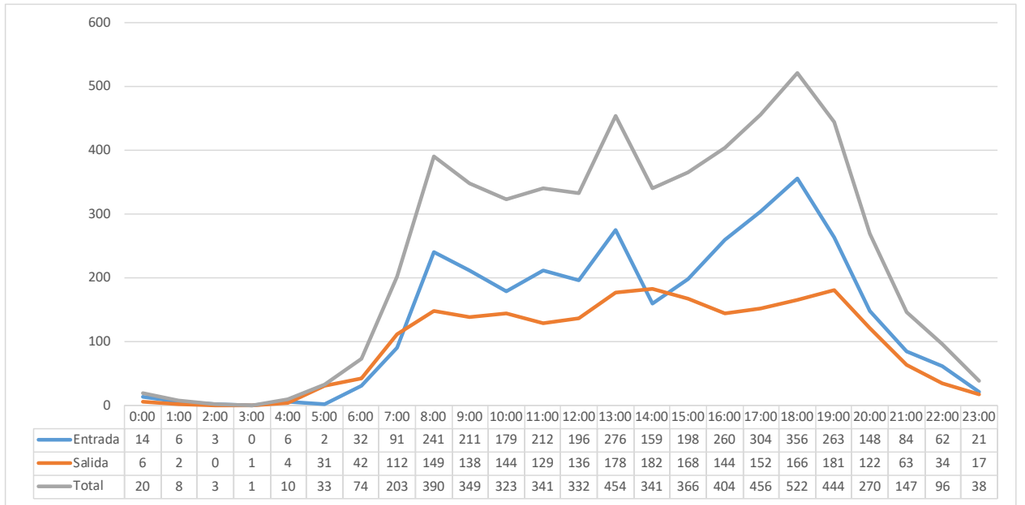
Aforo 3. Puente Leopoldo Querol

El Puente de la calle Leopoldo Querol es una de las dos comunicaciones del casco urbano con Costa Norte. Este puente cuenta con dos carriles por sentido. El aforo se instaló el día 05 de diciembre y se mantuvo hasta el 11 de diciembre de 2018, obteniéndose datos de dos días laborales completos. Hay que tener en cuenta que el 6 de diciembre, que era jueves, es festivo.



Ilustración 54. Ubicación del aforo 3. Imagen tomada en el Puente de Leopoldo Querol. Fuente. Fotografía realizada el día del aforo.

Este aforo presenta una IMD cercana a 5.600 veh/día. En sentido de entrada se han contabilizado algo más de 3.300 veh/día mientras que en sentido de salida se alcanzan algo más de 2.300 veh/día.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Entrada	14	6	3	0	6	2	32	91	241	211	179	212	196	276	159	198	260	304	356	263	148	84	62	21
Salida	6	2	0	1	4	31	42	112	149	138	144	129	136	178	182	168	144	152	166	181	122	63	34	17
Total	20	8	3	1	10	33	74	203	390	349	323	341	332	454	341	366	404	456	522	444	270	147	96	38

Ilustración 55. IMD del aforo 3. Puente Leopoldo Querol. IMD según el sentido de circulación, en azul en sentido de entrada a Vinaròs y en naranja en sentido de salida. Fuente. Elaboración propia

En sentido de entrada a Vinaròs, se observa que se producen tres puntas, una en la hora de entrada de la jornada laboral, que se corresponde con el intervalo 8-9h y otra entre las 13-14h con unas intensidades de 250 veh/h mientras que en la hora de salida de la jornada laboral sobre las 18-19h se produce la mayor punta con 350 veh/h. En sentido de salida el comportamiento es distinto y responde a un paso continuo de menos de 200 veh/h durante el día.

Se observa que este vial se utiliza preferentemente como entrada, especialmente por las tardes.

Del análisis de la IMD se observa que los días laborales tienen un comportamiento muy distinto a los días festivos.

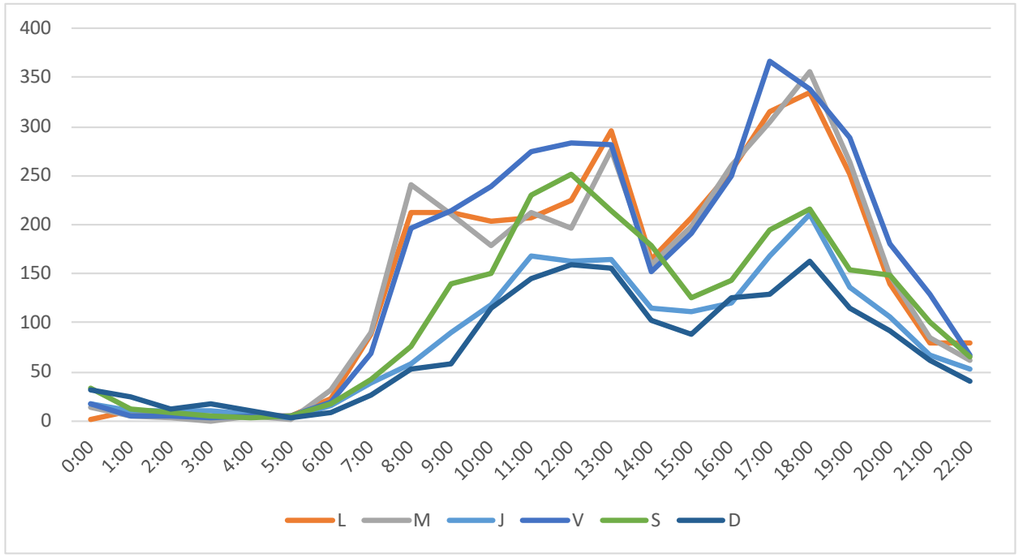


Ilustración 56. IMD de entrada por Puente Leopoldo Querol hacia casco urbano de Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

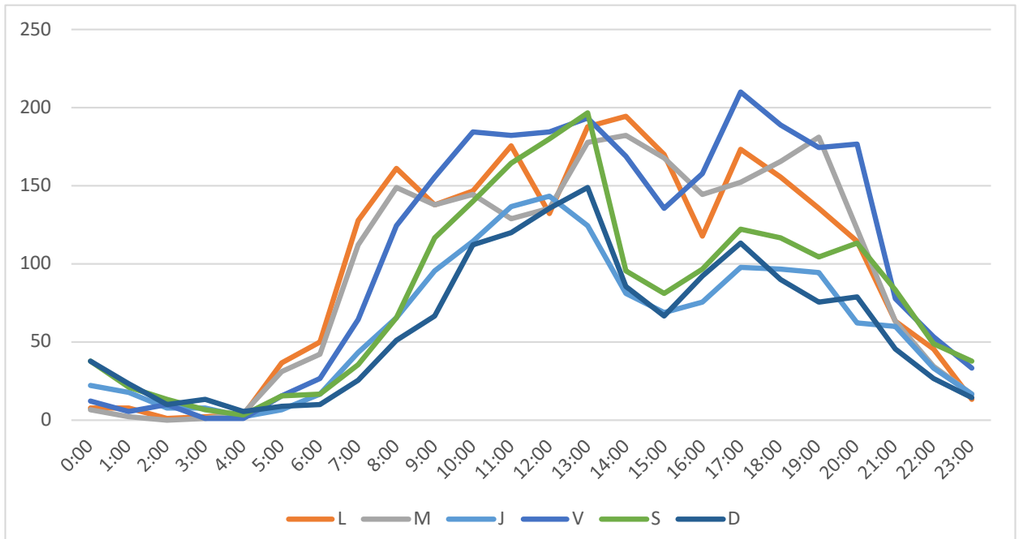


Ilustración 57. IMD de salida por Puente Leopoldo Querol desde casco urbano de Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

Aforo 4. Avenida Castellón

El aforo se ha situado en el carril de entrada hacia Vinaròs. La Avenida Castellón es uno de los puntos más importantes de acceso al casco urbano, disponiendo de dos carriles por sentido. El aforo ha estado instalado desde el 13 al 20 de diciembre de 2018.

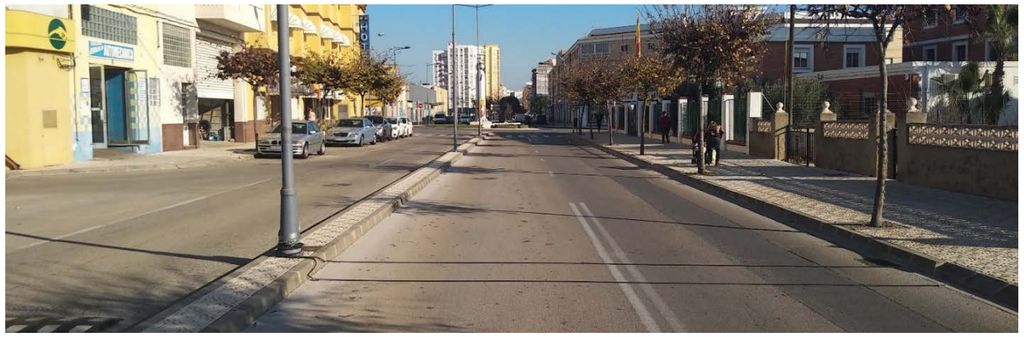
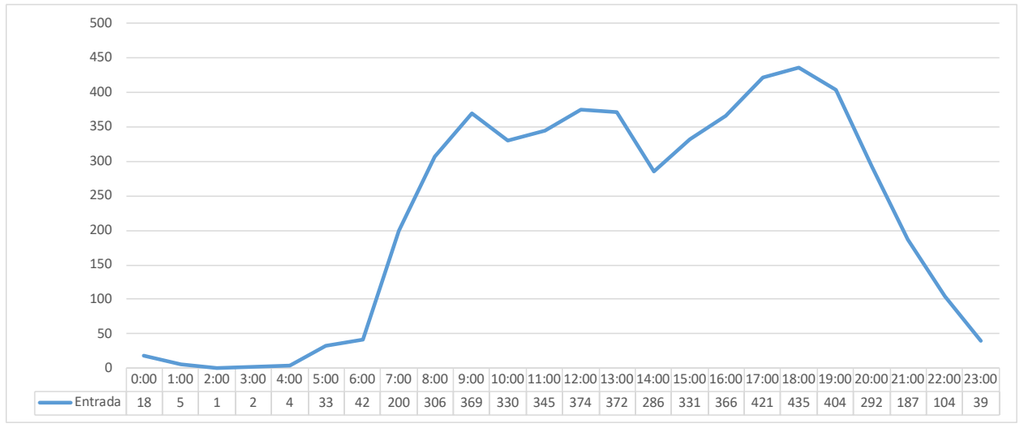


Ilustración 58. Ubicación del aforo 4. Imagen tomada en Avenida Castellón. Fuente. Fotografía realizada el día del aforo.

Este aforo presenta una IMD algo superior a 5.000 veh/día en el sentido de entrada, ya que el sentido de salida no se ha aforado.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Entrada	18	5	1	2	4	33	42	200	306	369	330	345	374	372	286	331	366	421	435	404	292	187	104	39

Ilustración 59. IMD del aforo 4. Avenida Castellón. IMD en sentido de entrada a Vinaròs. Fuente. Elaboración propia

Del comportamiento del tráfico se observa que se producen tres puntas, pero poco pronunciadas, destacando la que se produce sobre las 18-19h con una punta de 450 veh/h.

Se observa que este vial se utiliza preferentemente como entrada, especialmente por las tardes.

Del análisis de la IMD se observa que los días laborales tienen un comportamiento muy distinto a los días festivos

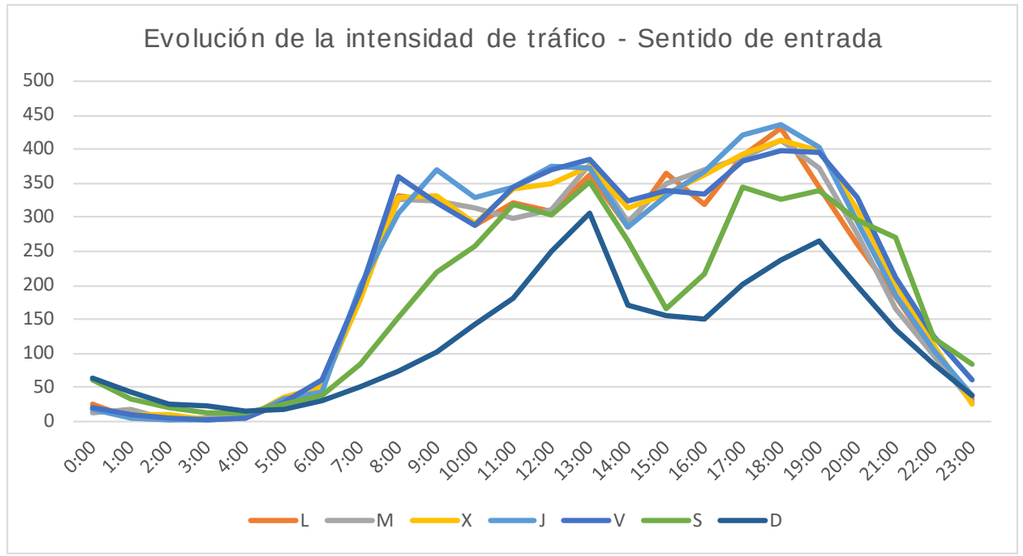


Ilustración 60. IMD de entrada por Avenida Castellón hacia el casco urbano de Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

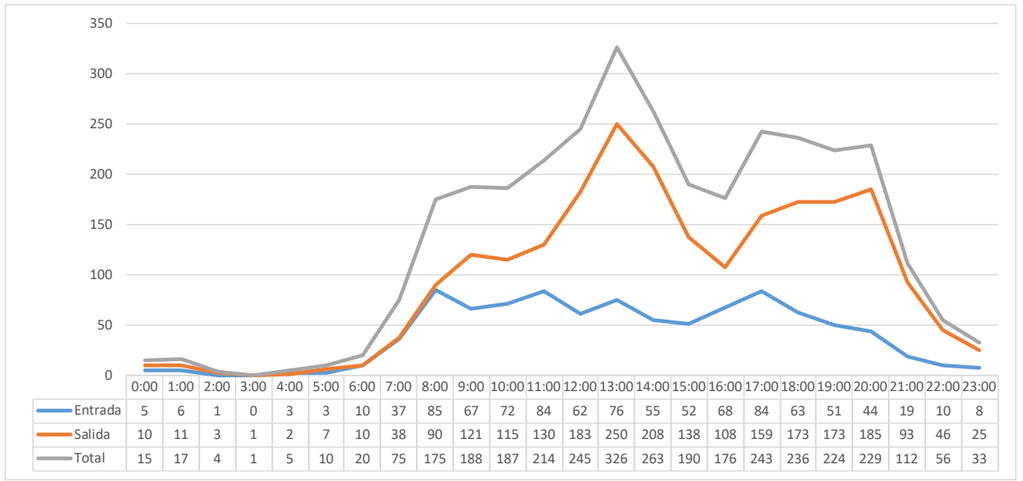
Aforo 5. Avenida Pau Béjar

La avenida Pau Béjar es la carretera de discurre por la costa sur desde el casco urbano hasta el barranco Salinas. Esta vía cuenta con una sección viaria de un carril por sentido. El aforo ha estado instalado desde el 13 al 20 de diciembre de 2018.



Ilustración 61. Ubicación del aforo 5. Imagen tomada en Avenida Pau Béjar. Fuente. Fotografía realizada el día del aforo

Este aforo presenta una IMD cercana a 3.200 veh/día. En sentido de entrada se han contabilizado cerca de 1.000 veh/día mientras que en sentido de salida se alcanzan algo más de 2.200 veh/día.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Entrada	5	6	1	0	3	3	10	37	85	67	72	84	62	76	55	52	68	84	63	51	44	19	10	8
Salida	10	11	3	1	2	7	10	38	90	121	115	130	183	250	208	138	108	159	173	173	185	93	46	25
Total	15	17	4	1	5	10	20	75	175	188	187	214	245	326	263	190	176	243	236	224	229	112	56	33

Ilustración 62. IMD del aforo 5. Avenida Pau Béjar. IMD según el sentido de circulación, en azul en sentido de entrada a Vinaròs y en naranja en sentido de salida. Fuente. Elaboración propia

En sentido de entrada a Vinaròs, se observa que se produce un flujo continuo que no llega a 100 vehículos a la hora mientras que en sentido de salida se observa una punta entre las 13-14h con cerca de 250 vehículos al día.

Se observa que este vial se utiliza preferentemente como salida, especialmente a mediodía.

Del análisis de la IMD se observa que los días laborales tienen un comportamiento muy distinto a los días festivos.



Ilustración 63. IMD de entrada por avenida Pau Béjar hacia casco urbano de Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

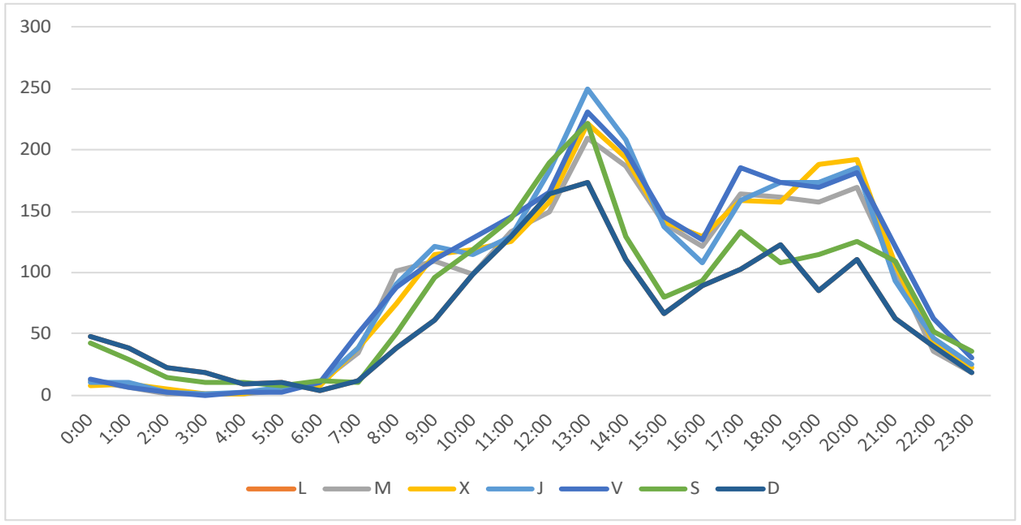


Ilustración 64. IMD de salida por avenida Pau Béjar desde casco urbano de Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

Se observa como en el sentido de salida, la intensidad de vehículos es prácticamente igual para los días laborables.

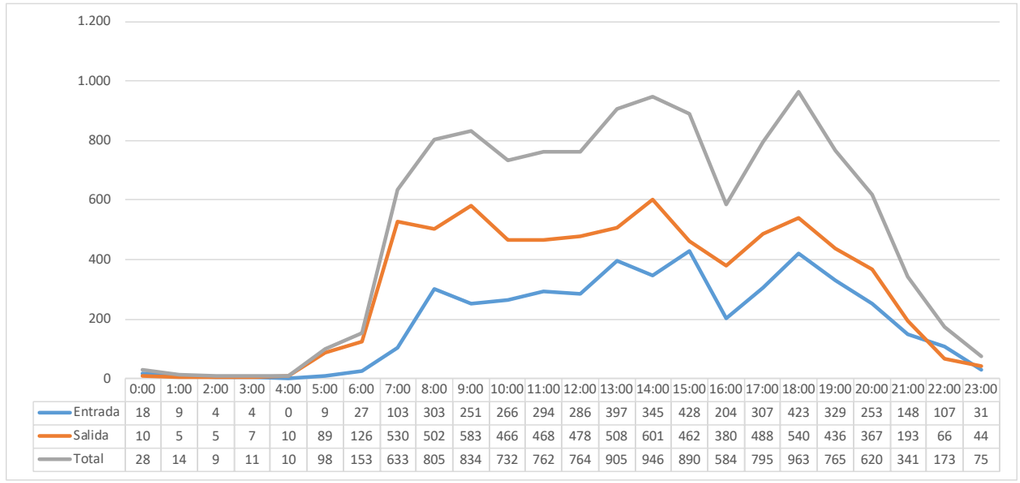
Aforo 6. Av. Pio XII

La avenida Pio XII es la vía de conexión entre el casco urbano y los equipamientos tales como la estación de tren, los institutos Leopoldo Querol y José Vilaplana y el hospital comarcal de Vinaròs. Además, es una de las salidas del casco urbano ya que conecta con la N340a en ambos sentidos sin giros indirectos, ya que dispone de un paso inferior sobre la misma. Esta vía cuenta con una sección viaria de un carril por sentido. El aforo ha estado instalado entre el 3 y 4 de diciembre de 2018.



Ilustración 65. Ubicación del aforo 6. Imagen tomada en Avenida Pio XII. Fuente. Fotografía GoogleMaps

Este aforo presenta una IMD cercana a 12.000 veh/día. En sentido de entrada se han contabilizado alrededor de 4.500 veh/día mientras que en sentido de salida se alcanzan cerca de 7.500 veh/día.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Entrada	18	9	4	4	0	9	27	103	303	251	266	294	286	397	345	428	204	307	423	329	253	148	107	31
Salida	10	5	5	7	10	89	126	530	502	583	466	468	478	508	601	462	380	488	540	436	367	193	66	44
Total	28	14	9	11	10	98	153	633	805	834	732	762	764	905	946	890	584	795	963	765	620	341	173	75

Ilustración 66. IMD del aforo 6. Avenida Pio XII. IMD según el sentido de circulación, en azul en sentido de entrada a Vinaròs y en naranja en sentido de salida. Fuente. Elaboración propia

En sentido de entrada a Vinaròs, se observa que se produce un flujo menor que de salida. Se producen dos picos, entre las 15-16h y entre las 18-19h con valores que rondan los 400 vehículos a la hora. En sentido de salida se observa una punta entre las 9-10h y entre las 14-15h con cerca de 600 vehículos a la hora. Se observa que este vial se utiliza preferentemente como salida. Del análisis de la IMD se observa que los días laborales aforados tienen un comportamiento similar.



Ilustración 67. IMD de entrada por avenida Pio XII hacia casco urbano de Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

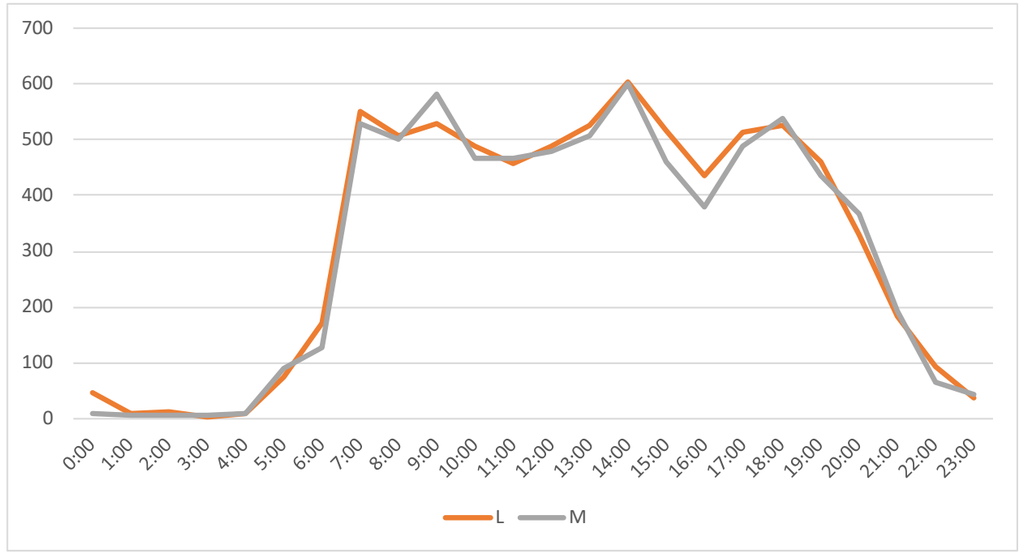


Ilustración 68. IMD de salida por avenida Pio XII desde casco urbano de Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

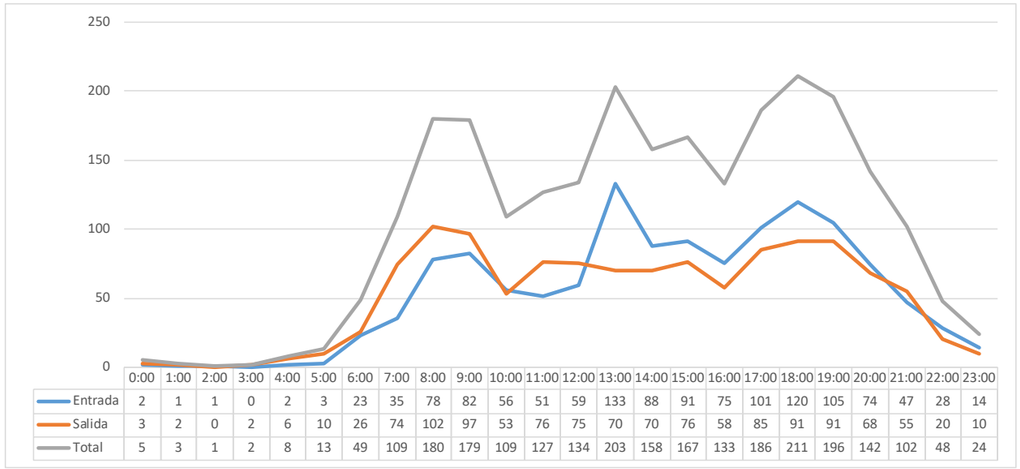
Aforo 7. Avenida Barcelona

La avenida Barcelona es una de las entradas desde la N340a al casco urbano. Da servicio a la zona norte y el acceso solo se permite de los vehículos que llegan en sentido sur por la N340a. El aforo ha estado instalado entre los días 13 y 19 de diciembre de 2018.



Ilustración 69. Ubicación del aforo 7. Imagen tomada en Av. Barcelona. Fuente. Fotografía realizada el día del aforo

Este aforo presenta una IMD de 2.500 veh/día. Tanto en sentido de entrada como de salida se han contabilizado alrededor de 1.250 veh/día.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Entrada	2	1	1	0	2	3	23	35	78	82	56	51	59	133	88	91	75	101	120	105	74	47	28	14
Salida	3	2	0	2	6	10	26	74	102	97	53	76	75	70	70	76	58	85	91	91	68	55	20	10
Total	5	3	1	2	8	13	49	109	180	179	109	127	134	203	158	167	133	186	211	196	142	102	48	24

Ilustración 70. IMD del aforo 7. Avenida Barcelona. IMD según el sentido de circulación, en azul en sentido de entrada a Vinaròs y en naranja en sentido de salida. Fuente. Elaboración propia

En sentido de entrada a Vinaròs, se observa que se produce un flujo similar que de salida. En la entrada se producen dos picos, entre las 13-14h y entre las 18-19h con valores que rondan los 125 vehículos a la hora. En sentido de salida se observa una intensidad más tendida a lo largo del día, sin ningún pico superior a los 100 vehículos a la hora.

Del análisis de la IMD se observa que los días laborales aforados tienen un comportamiento similar.

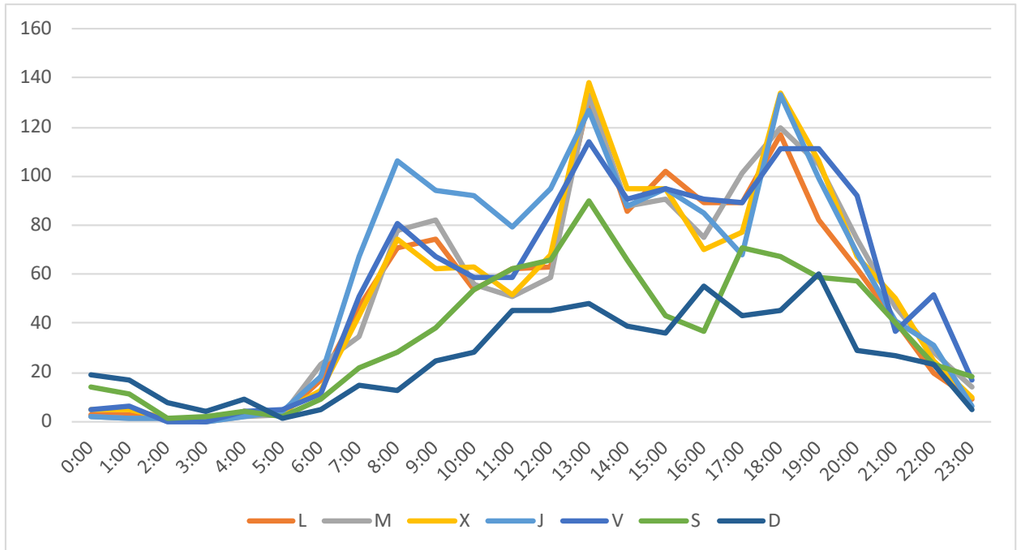


Ilustración 71. IMD de entrada por avenida Barcelona hacia casco urbano de Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

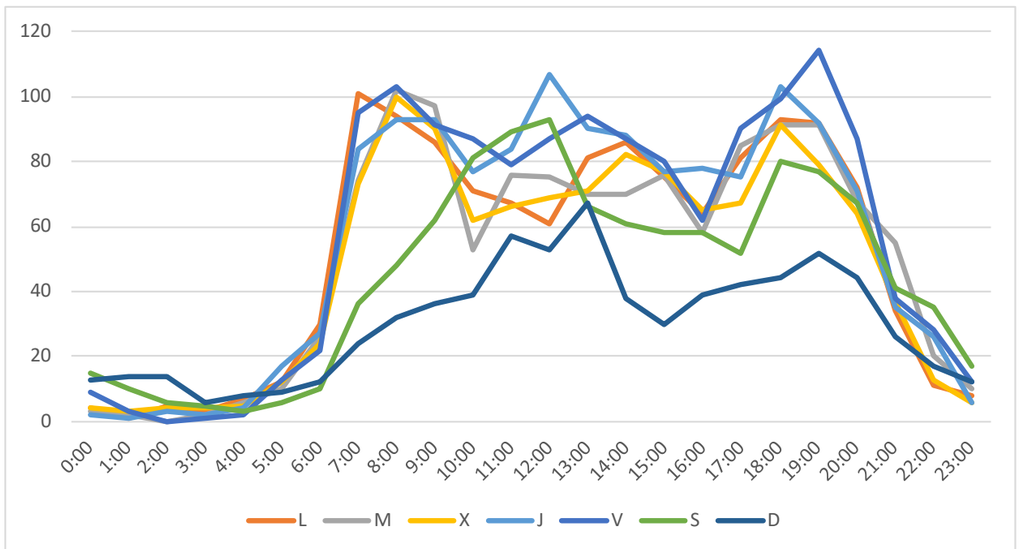


Ilustración 72. IMD de salida por avenida Barcelona desde casco urbano de Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

Aforo 8. Puente Carretera Costa Norte

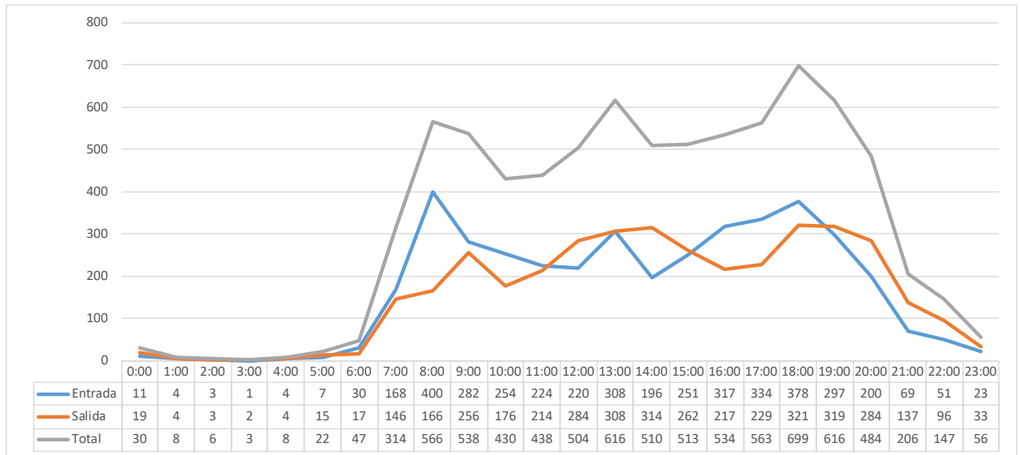
Este es el principal acceso que une costa norte con el casco urbano. El puente posee una sección de un carril por sentido. El aforo ha estado instalado entre los días 13 y 19 de diciembre de 2018.

Este aforo presenta una IMD de casi 8.000 veh/día. Tanto en sentido de entrada como de salida se han contabilizado alrededor de 4.000 veh/día.



Ilustración 73. Ubicación del aforo 8. Imagen tomada en puente Costa Norte. Fuente. Fotografía realizada el día del aforo

En sentido de entrada a Vinaròs, se observa que se produce un flujo similar que de salida. En la entrada se producen dos picos pronunciados, entre las 8-9h y entre las 18-19h con valores que rondan los 400 vehículos a la hora mientras que a mediodía se produce un pico de menor intensidad. En sentido de salida se observa una intensidad más tendida a lo largo del día, sin ningún pico destacable.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Entrada	11	4	3	1	4	7	30	168	400	282	254	224	220	308	196	251	317	334	378	297	200	69	51	23
Salida	19	4	3	2	4	15	17	146	166	256	176	214	284	308	314	262	217	229	321	319	284	137	96	33
Total	30	8	6	3	8	22	47	314	566	538	430	438	504	616	510	513	534	563	699	616	484	206	147	56

Ilustración 74. IMD del aforo 8. Puente Costa Norte. IMD según el sentido de circulación, en azul en sentido de entrada a Vinaròs y en naranja en sentido de salida. Fuente. Elaboración propia

Del análisis de la IMD se observa que los días laborales aforados tienen un comportamiento similar.

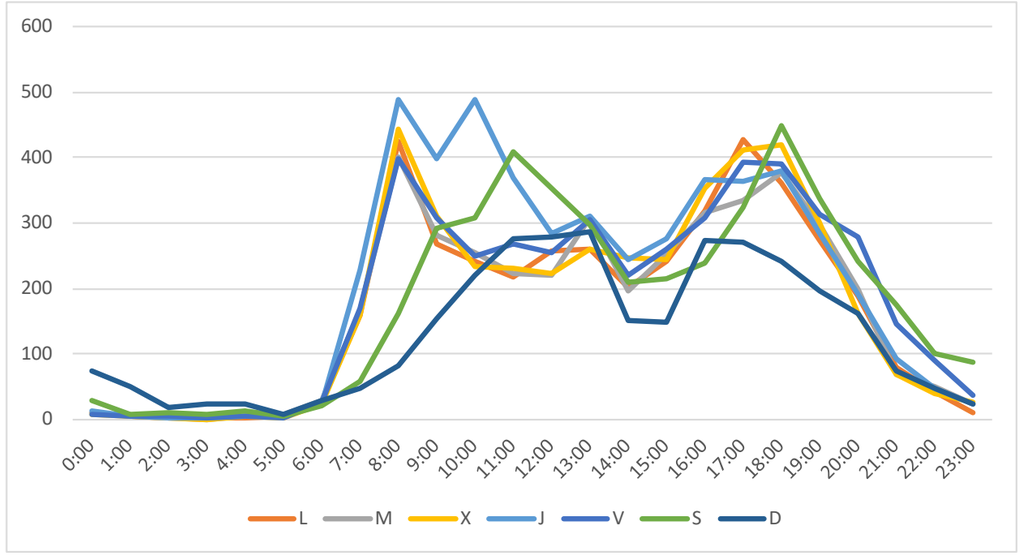


Ilustración 75. IMD de entrada por puente Costa Norte hacia casco urbano de Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

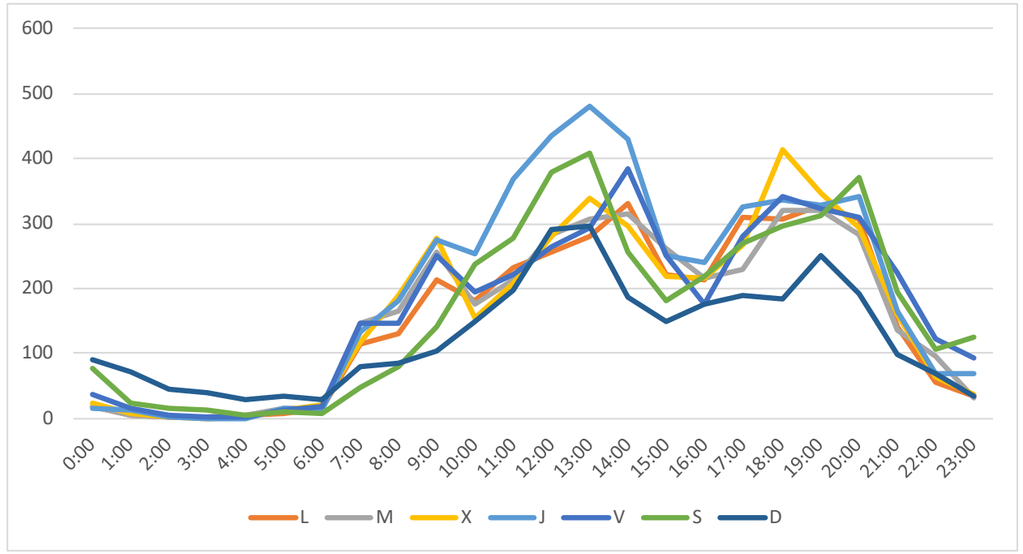


Ilustración 76. IMD de salida por puente Costa Norte desde casco urbano de Vinaròs. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

Aforos interiores

Aforo 9. San Cristóbal

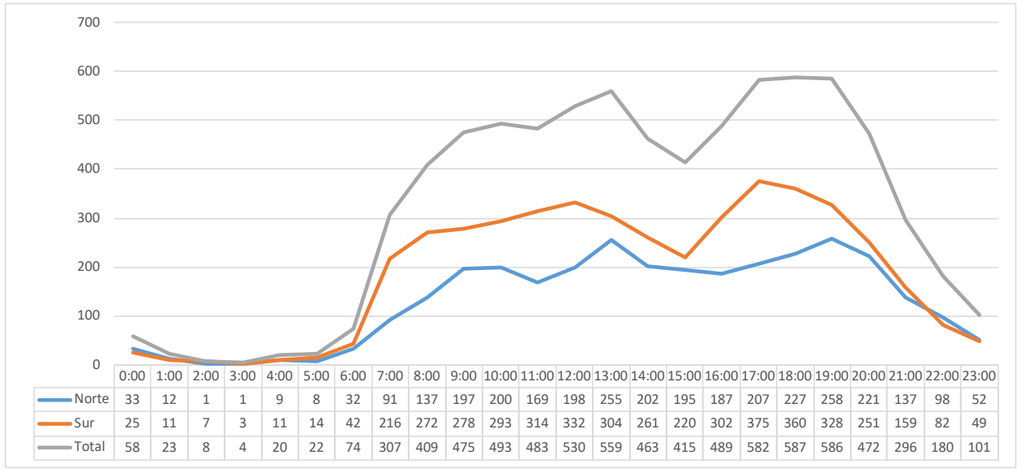
San Cristóbal es una de las principales vías del casco urbano. El aforo ha estado instalado entre los días 20 y 24 de febrero de 2019.

Este aforo presenta una IMD de más de 7.500 veh/día. En sentido sur se han contabilizado alrededor de 4.500 veh/día mientras que en sentido norte la intensidad desciende a 3.000 veh/día.



Ilustración 77. Ubicación del aforo 9. Imagen tomada en calle San Cristóbal. Fuente. Fotografía realizada el día del aforo

En este vial no se detectan grandes picos de intensidad, siendo el flujo de vehículos constante entorno a los 300 vehículos a la hora en sentido sur y a 200 vehículos a la hora en sentido norte.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Norte	33	12	1	1	9	8	32	91	137	197	200	169	198	255	202	195	187	207	227	258	221	137	98	52
Sur	25	11	7	3	11	14	42	216	272	278	293	314	332	304	261	220	302	375	360	328	251	159	82	49
Total	58	23	8	4	20	22	74	307	409	475	493	483	530	559	463	415	489	582	587	586	472	296	180	101

Ilustración 78. IMD del aforo 9. Calle San Cristóbal. IMD según el sentido de circulación, en azul en sentido norte y en naranja en sentido sur. Fuente. Elaboración propia

Del análisis de la IMD para distintos días de la semana se obtienen los siguientes resultados:



Ilustración 79. IMD en sentido norte en calle San Cristóbal. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

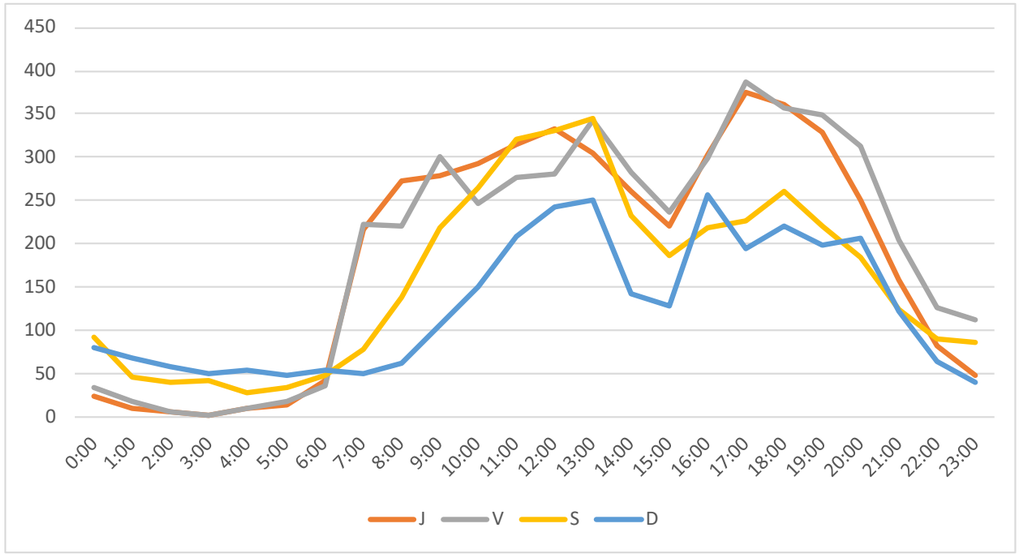


Ilustración 80. IMD en sentido sur en calle San Cristóbal. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

Aforo 10. San Gregorio

La calle San Gregorio es la continuación del vial costa norte para llegar al casco histórico. El aforo ha estado instalado entre los días 20 y 24 de febrero de 2019. Se ha medido en el tramo que es de un solo sentido.

La IMD de este vial supera los 2.500 vehículos al día siendo la intensidad punta de 200 vehículos a la hora.



Ilustración 81. Ubicación del aforo 10. Imagen tomada en calle San Gregorio. Fuente. Fotografía realizada el día del aforo

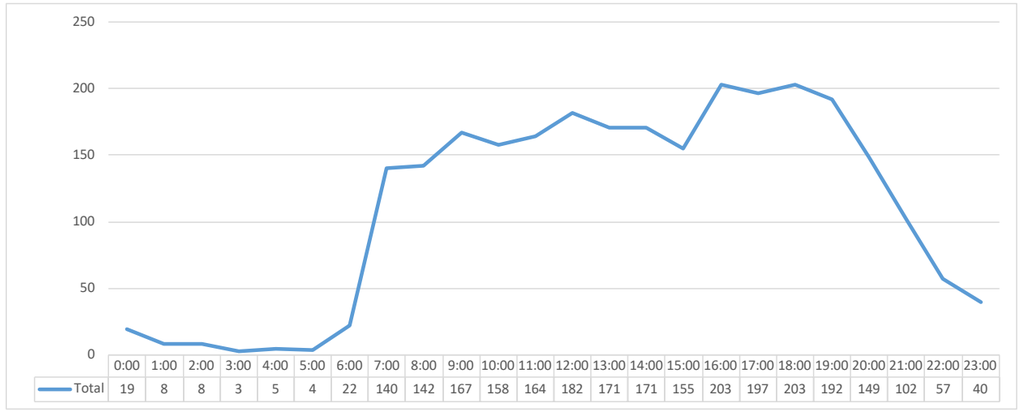


Ilustración 82. IMD del aforo 10. Calle San Gregorio. Fuente. Elaboración propia

Del análisis de la IMD para distintos días de la semana se obtienen los siguientes resultados:

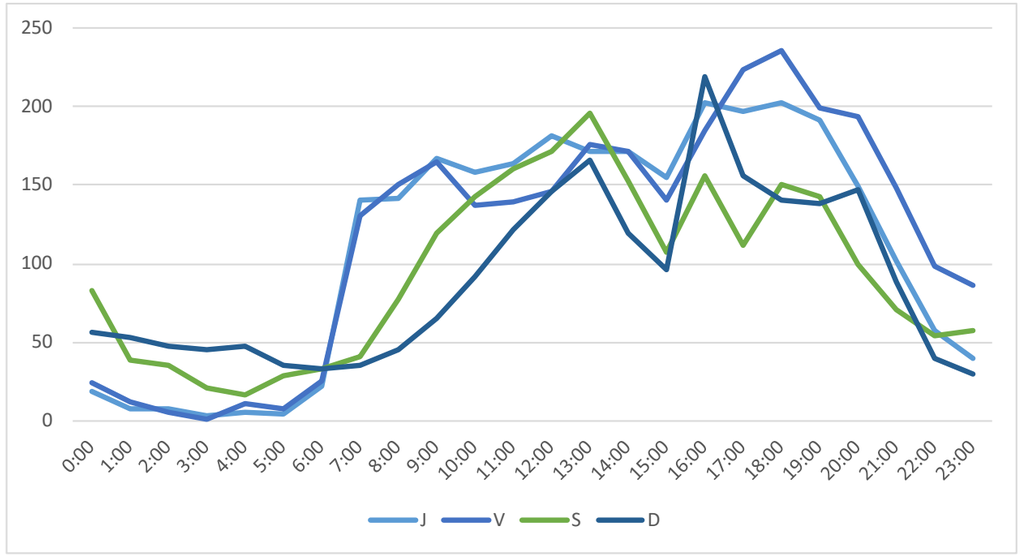


Ilustración 83. IMD en sentido norte en calle San Cristóbal. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

Aforo 11. C/ Puente

Calle Puente es uno de los accesos al casco histórico. El vial actual dispone de un carril por sentido. El aforo ha estado instalado entre los días 10 y 12 de marzo de 2019.

Este aforo presenta una IMD de cerca de 5.000 veh/día. En sentido entrada se han contabilizado alrededor de 2.500 veh/día mientras que en sentido salida la intensidad es mínimamente inferior, alcanzando los 2.300 veh/día.

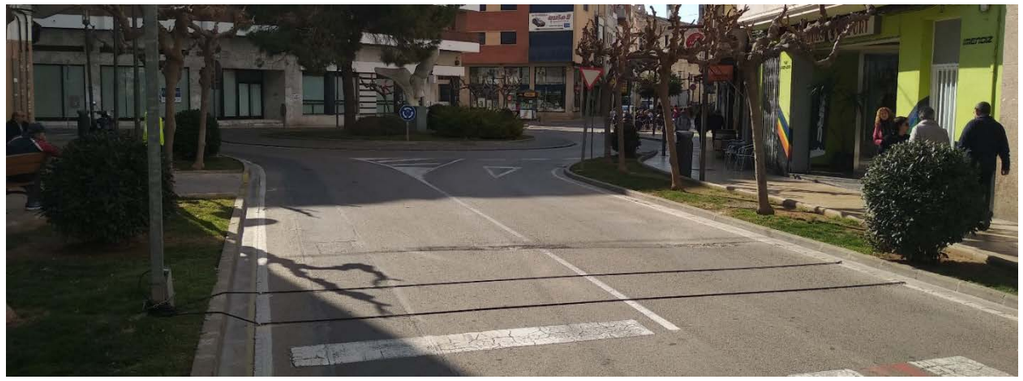
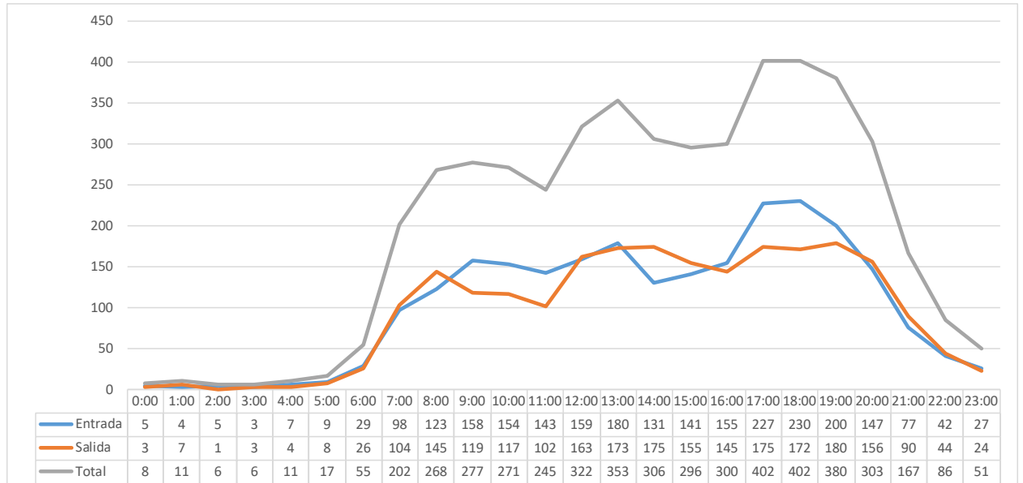


Ilustración 84. Ubicación del aforo 11. Imagen tomada en calle Puente. Fuente. Fotografía realizada el día del aforo

En este vial presenta unas intensidades en el sentido de entrada constantes a lo largo del día y únicamente destaca un pico prolongado entre las 17-19h en el que las intensidades superan los 200 vehículos a la hora. La hora punta se produce entre las 18-19h.

En sentido de salida, las intensidades son constantes a lo largo del día, oscilando entre los 100 y los 200 vehículos a la hora. La hora punta se produce entre las 19-20h.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Entrada	5	4	5	3	7	9	29	98	123	158	154	143	159	180	131	141	155	227	230	200	147	77	42	27
Salida	3	7	1	3	4	8	26	104	145	119	117	102	163	173	175	155	145	175	172	180	156	90	44	24
Total	8	11	6	6	11	17	55	202	268	277	271	245	322	353	306	296	300	402	402	380	303	167	86	51

Ilustración 85. IMD del aforo 11. Calle Puente. IMD según el sentido de circulación, en azul en sentido entrada y en naranja en sentido salida. Fuente. Elaboración propia

Del análisis de la IMD para distintos días de la semana se obtienen los siguientes resultados:

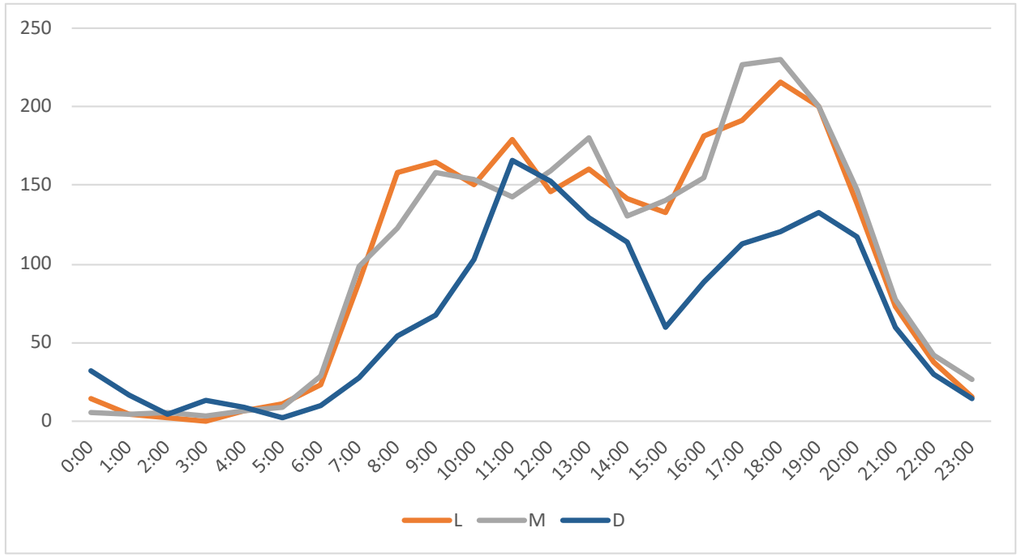


Ilustración 86. IMD en sentido entrada en calle Puente. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia



Ilustración 87. IMD en sentido de salida en calle Puente. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

Aforo 12. San Francisco

La calle San Francisco es uno de los ejes de entrada al casco urbana desde el sur. La vía presenta una sección variable a lo largo de su trazado. En el primer tramo que se va desde Febrer de la Torre hasta calle San Joaquín dispone de un carril en un único sentido y dispone de aparcamiento regulado en cordón a ambos lados. Desde calle San Joaquín hasta calle Pilar, la sección viaria es de dos carriles por sentido y aparcamiento regulado en uno de sus lados.

El aforo se ha ubicado en el segundo tramo tras la intersección con Av. País Valencià. Presenta una IMD de cerca de 8.000 veh/día. El aforo ha estado instalado entre los días 10 y 12 de marzo de 2019.

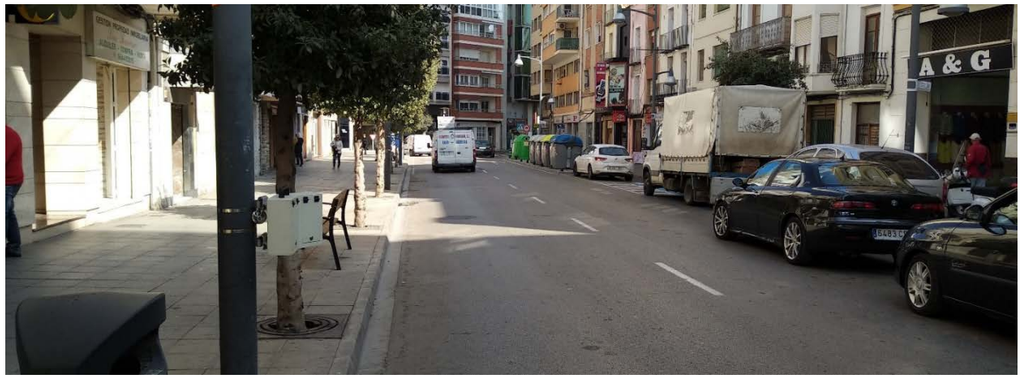
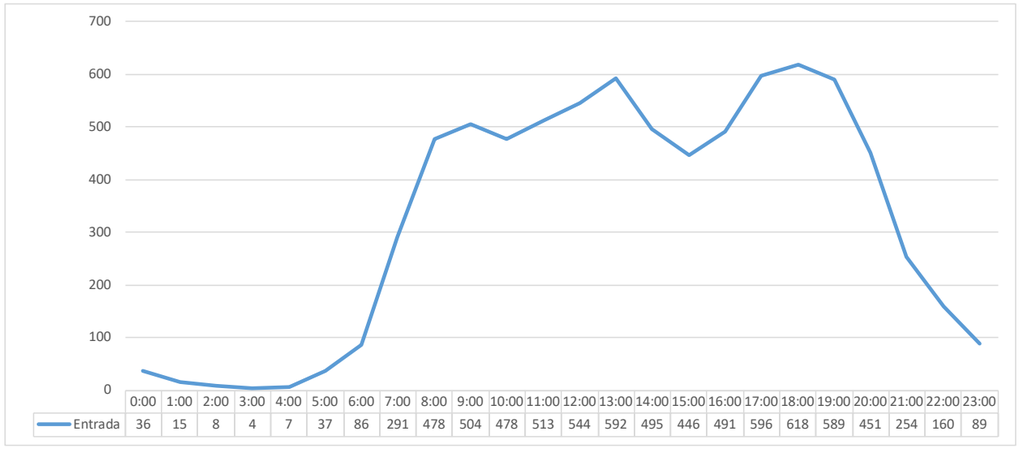


Ilustración 88. Ubicación del aforo 12. Imagen tomada en calle San Francisco. Fuente. Fotografía realizada el día del aforo

En este vial presenta unas intensidades constantes que oscilan alrededor de los 500 vehículos a la hora y cuenta con dos picos que alcanzan los 600 vehículos a la hora. La intensidad máxima se produce entre las 17-19h.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Entrada	36	15	8	4	7	37	86	291	478	504	478	513	544	592	495	446	491	596	618	589	451	254	160	89

Ilustración 89. IMD del aforo 12. Calle San Francisco. Fuente. Elaboración propia

Del análisis de la IMD para distintos días de la semana se obtienen los siguientes resultados:

Se puede observar que el comportamiento para los días laborales aforados es similar mientras que en fin de semana el comportamiento es sustancialmente distinto.

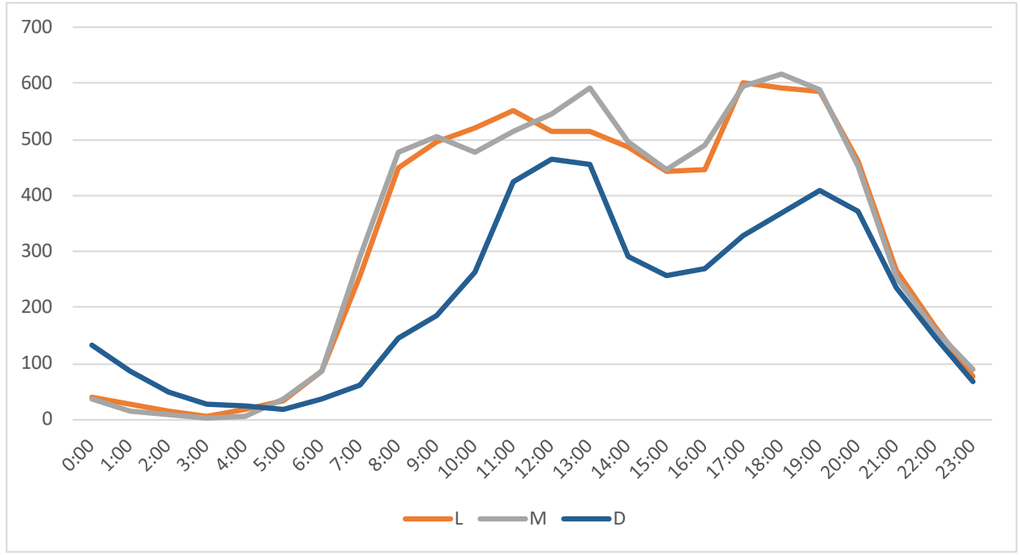


Ilustración 90. IMD en sentido de entrada en calle San Francisco. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

Aforo 13. Av. País Valencià

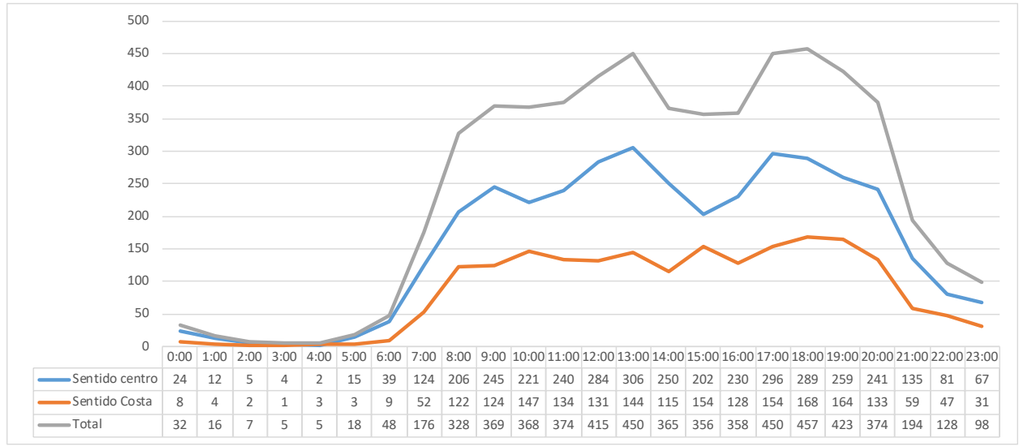
La Avenida País Valencià es una avenida de un carril por sentido que cuenta con aparcamiento regulado a ambos lados. Una de las bandas de aparcamiento es en cordón y la otra en batería, presentando la sección de la calle una anchura considerable.

El aforo se ha ubicado junto a la intersección con Doctor Fleming. Presenta una IMD de cerca de 6.000 veh/día. El aforo ha estado instalado entre los días 26 y 27 de febrero de 2019.



Ilustración 91. Ubicación del aforo 13. Imagen tomada en avenida Valencia. Fuente. Fotografía realizada el día del aforo

En este vial presenta unas intensidades constantes que oscilan alrededor de los 150 vehículos a la hora en sentido hacia la costa mientras que, en sentido hacia el centro, las intensidades son superiores, oscilando entre los 200-300 vehículos a la hora. La intensidad máxima se produce entre las 17-19h.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Sentido centro	24	12	5	4	2	15	39	124	206	245	221	240	284	306	250	202	230	296	289	259	241	135	81	67
Sentido Costa	8	4	2	1	3	3	9	52	122	124	147	134	131	144	115	154	128	154	168	164	133	59	47	31
Total	32	16	7	5	5	18	48	176	328	369	368	374	415	450	365	356	358	450	457	423	374	194	128	98

Ilustración 92. IMD en sentido sur en calle San Cristóbal. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

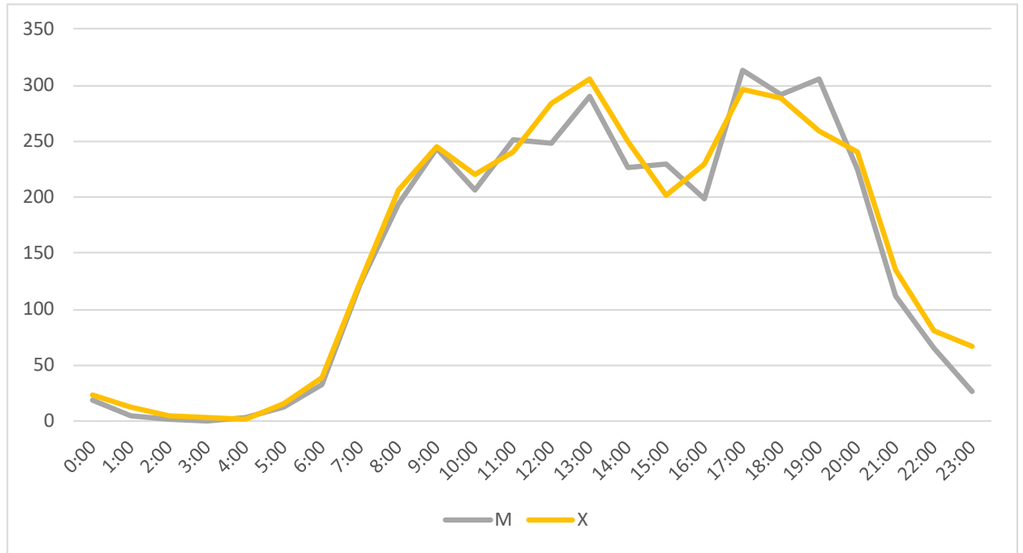


Ilustración 93. IMD en sentido centro por Avenida Valencia. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia



Ilustración 94. IMD en sentido costa por Avenida Valencia. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

Aforo 14. Av. Libertad

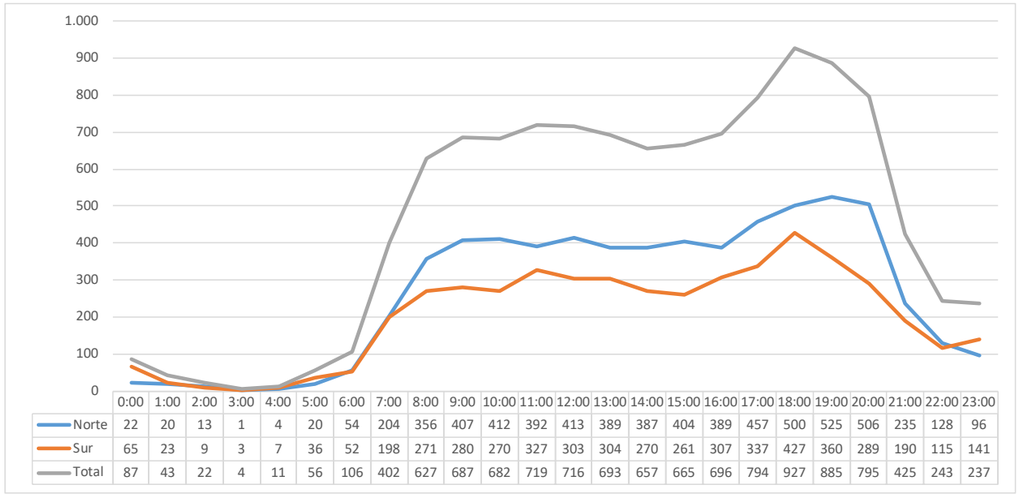
La Avenida Libertad es el principal conector interno de Vinaròs ya que vertebra el norte con el sur. El vial cuenta con un carril para cada sentido y con banda de aparcamiento en cordón a ambos lados.

El aforo se ha ubicado junto a los equipamientos educativos. La IMD supera los 11.000 vehículos al día. El aforo ha estado instalado entre los días 26 y 27 de febrero de 2019.



Ilustración 95. Ubicación del aforo 14. Imagen tomada en avenida Libertad. Fuente. Fotografía realizada el día del aforo

En este vial presenta unas intensidades en sentido norte que oscilan entre los 400-500 vehículos a la hora mientras que, en sentido sur, las intensidades son menores, oscilando entre los 300-400 vehículos a la hora. La intensidad máxima se produce entre las 17-19h.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Norte	22	20	13	1	4	20	54	204	356	407	412	392	413	389	387	404	389	457	500	525	506	235	128	96
Sur	65	23	9	3	7	36	52	198	271	280	270	327	303	304	270	261	307	337	427	360	289	190	115	141
Total	87	43	22	4	11	56	106	402	627	687	682	719	716	693	657	665	696	794	927	885	795	425	243	237

Ilustración 96. IMD del aforo 14. Avenida Libertad. IMD según el sentido de circulación, en azul en sentido norte y en naranja en sentido sur. Fuente. Elaboración propia

Del análisis de la IMD para distintos días de la semana se obtienen los siguientes resultados:

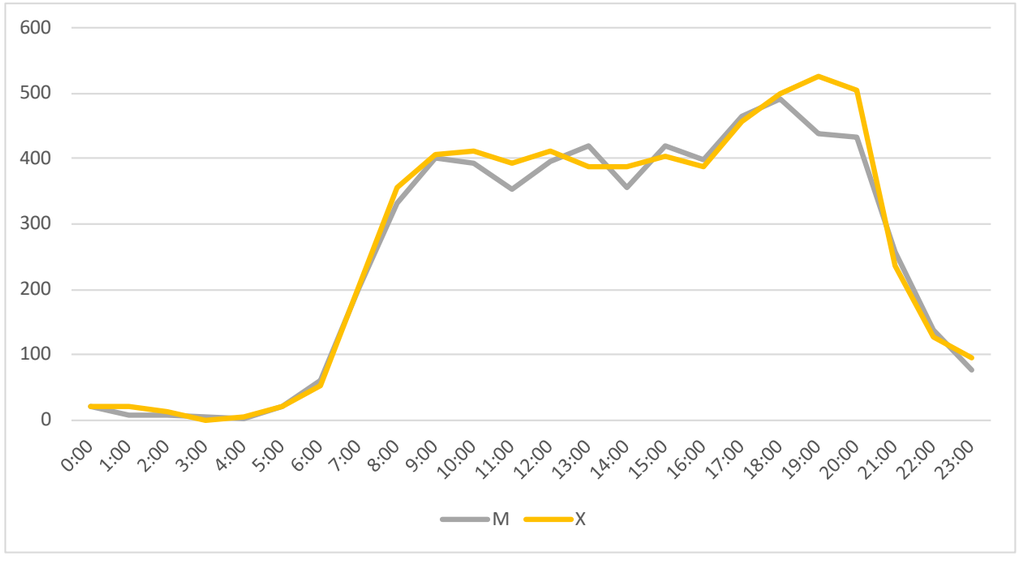


Ilustración 97. IMD en sentido norte por Avenida Libertad. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

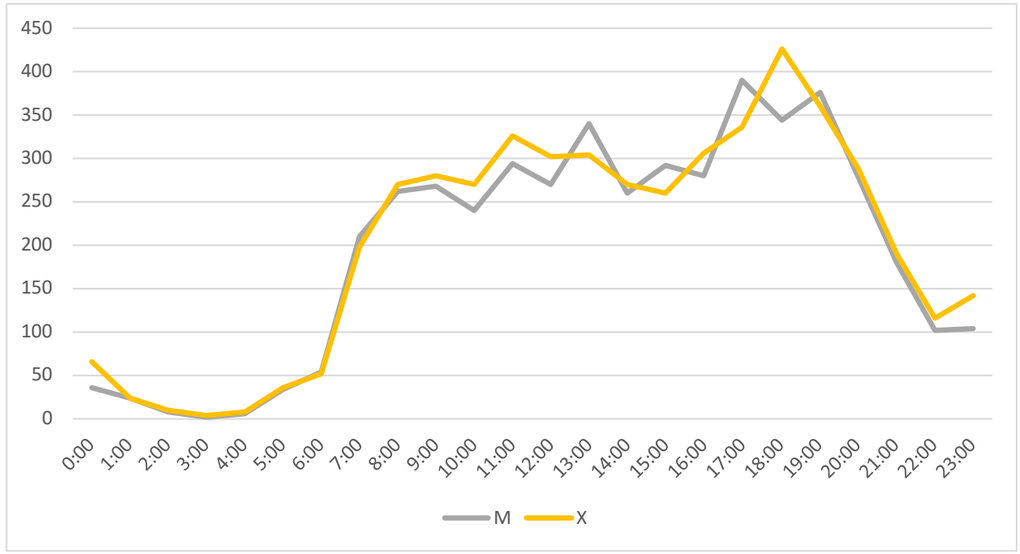
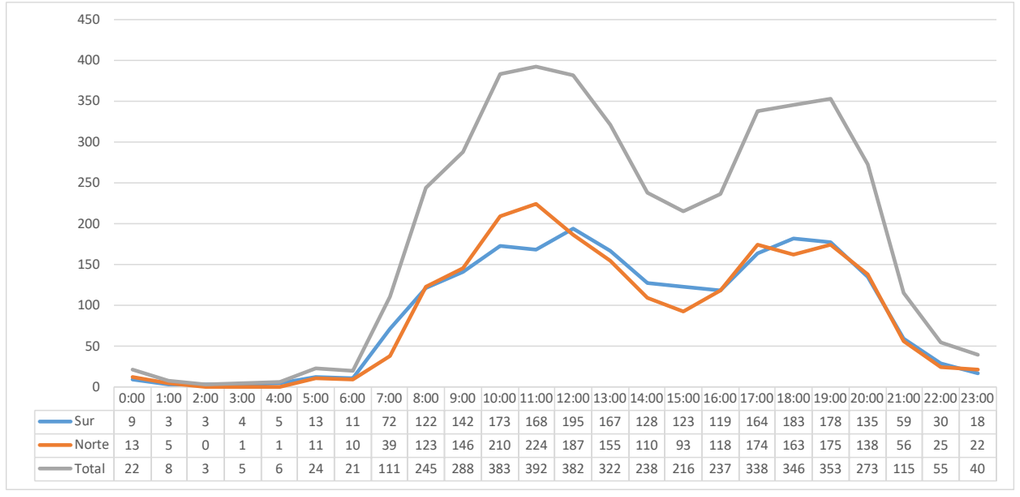


Ilustración 98. IMD en sentido sur por Avenida Libertad. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

Aforo 15. Passeig de Colón

El Passeig de Colón funciona como enlace por la costa entre la parte norte y sur de la ciudad. Desde que se cambió la sección viaria y ha pasado a ser un vial de plataforma única en uno de sus tramos y subterráneo en su parte final, el volumen de tráfico ha descendido.

El aforo ha estado instalado entre los días 21 y 28 de marzo de 2019. La IMD está alrededor de 4.500 vehículos al día, estando el tráfico muy equilibrado en ambos sentidos. La intensidad máxima en sentido norte se produce por las mañanas con alrededor de algo más de 200 vehículos por sentido.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Sur	9	3	3	4	5	13	11	72	122	142	173	168	195	167	128	123	119	164	183	178	135	59	30	18
Norte	13	5	0	1	1	11	10	39	123	146	210	224	187	155	110	93	118	174	163	175	138	56	25	22
Total	22	8	3	5	6	24	21	111	245	288	383	392	382	322	238	216	237	338	346	353	273	115	55	40

Ilustración 99. IMD del aforo 15. Passeig de Colón. IMD según el sentido de circulación, en azul en sentido entrada y en naranja en sentido salida. Fuente. Elaboración propia

Del análisis de la IMD para distintos días de la semana se obtienen los siguientes resultados:

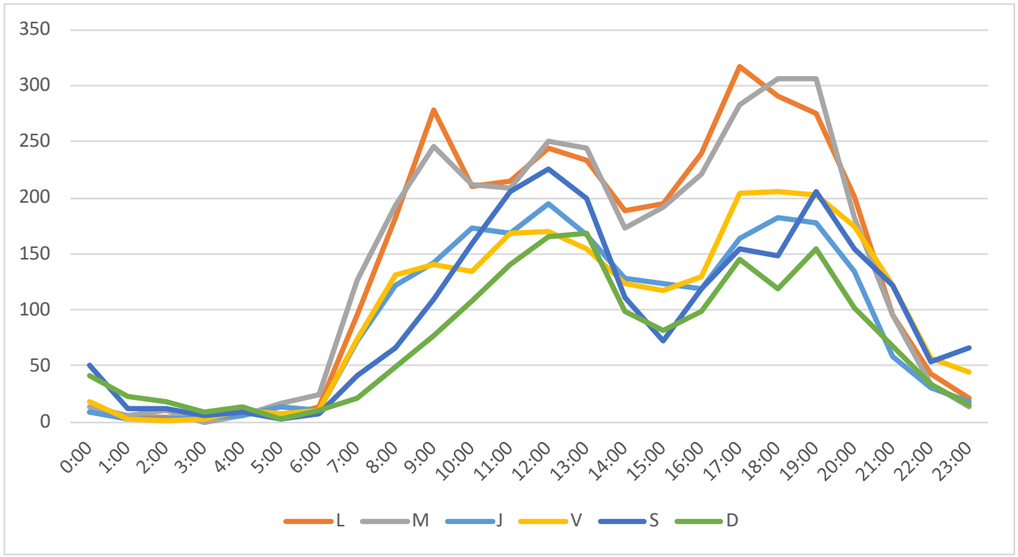


Ilustración 100. IMD en sentido norte por Passeig de Colón. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

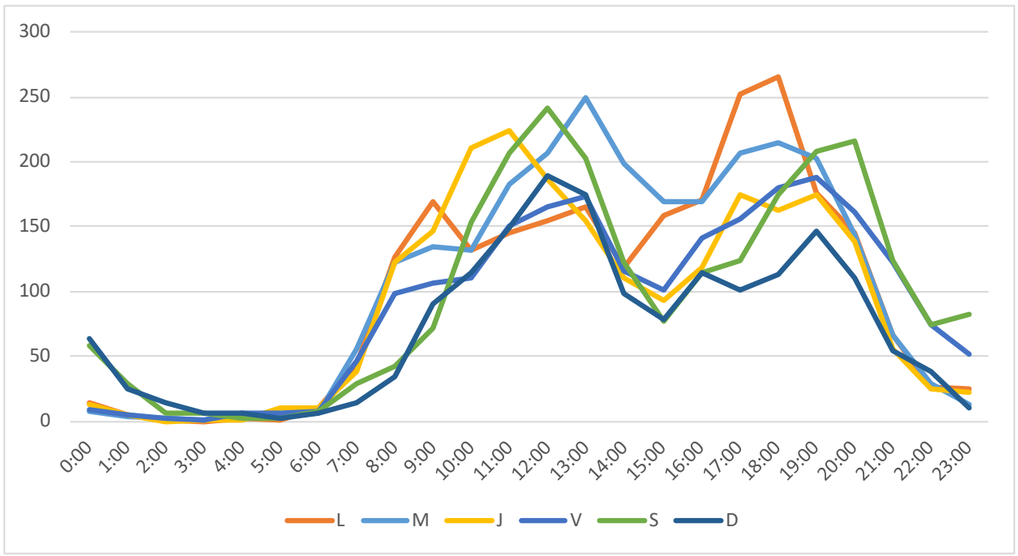


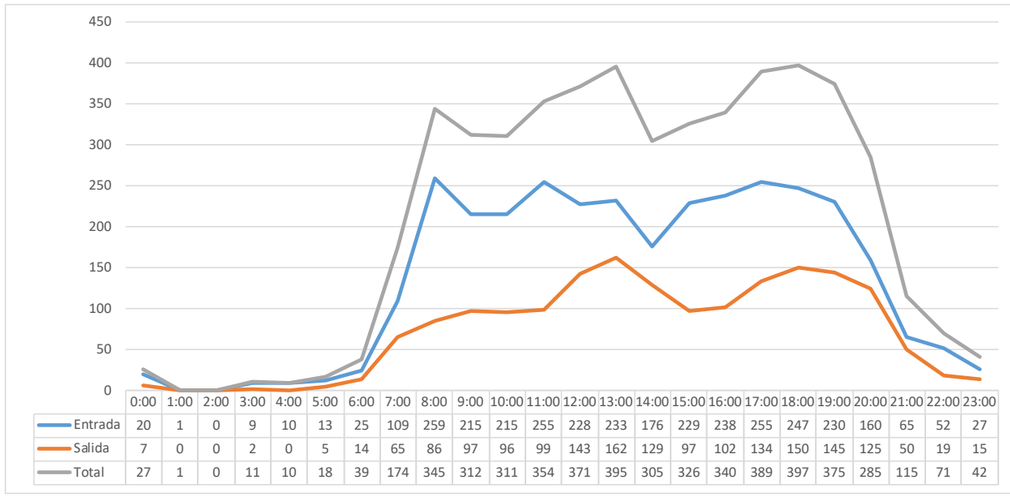
Ilustración 101. IMD en sentido sur por Passeig de Colón. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

Se observa que el lunes y el martes con sentido de circulación hacia el norte presenta una IMD superior al resto de días de la semana. Este comportamiento se debe a que durante estos días han estado llevando a cabo labores de reasfaltado en plaza Jovellanos y San Cristóbal, de modo que el centro se ha visto cortado al tráfico y se ha trasladado tanto a Av. Libertad como al Passeig de Colón.

Aforo 16. C/ Varadero

Este vial es el acceso sur al casco urbano por la costa. Ubicado junto a la plaza de toros, es el vial de acceso al puerto. En su primer tramo, donde la vía se denomina Calle del Músico Santos, posee una sección muy reducida con un carril por sentido.

El aforo ha estado instalado entre los días 10 y 12 de marzo de 2019. La IMD de este vial es de 5.000 veh/día, mayoritariamente se utiliza como acceso al puerto o incluso para cruzar de sur a norte por la costa.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Entrada	20	1	0	9	10	13	25	109	259	215	215	255	228	233	176	229	238	255	247	230	160	65	52	27
Salida	7	0	0	2	0	5	14	65	86	97	96	99	143	162	129	97	102	134	150	145	125	50	19	15
Total	27	1	0	11	10	18	39	174	345	312	311	354	371	395	305	326	340	389	397	375	285	115	71	42

Ilustración 102. IMD del aforo 16. Calle Varadero. IMD según el sentido de circulación, en azul en sentido entrada y en naranja en sentido salida. Fuente. Elaboración propia

En este vial presenta unas intensidades en sentido norte que oscilan entre los 200-250 vehículos a la hora mientras que, en sentido sur, las intensidades son menores, oscilando entre los 100-150 vehículos a la hora. La intensidad en sentido de entrada se mantiene muy constante a lo largo del día mientras que en sentido de salida se produce una punta sobre las 13-14h.

Del análisis de la IMD para distintos días de la semana se obtienen los siguientes resultados:

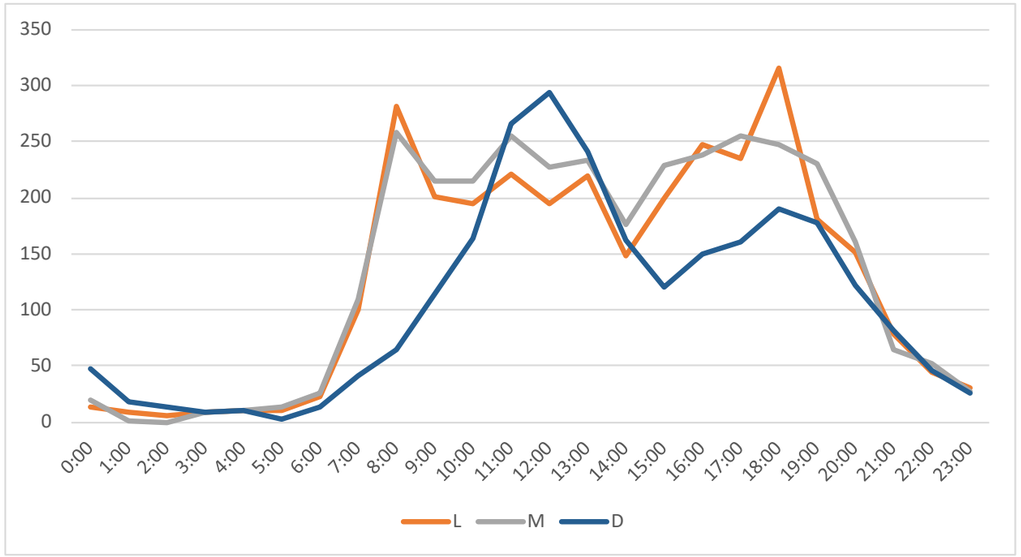


Ilustración 103. IMD en sentido entrada por calle Varadero. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

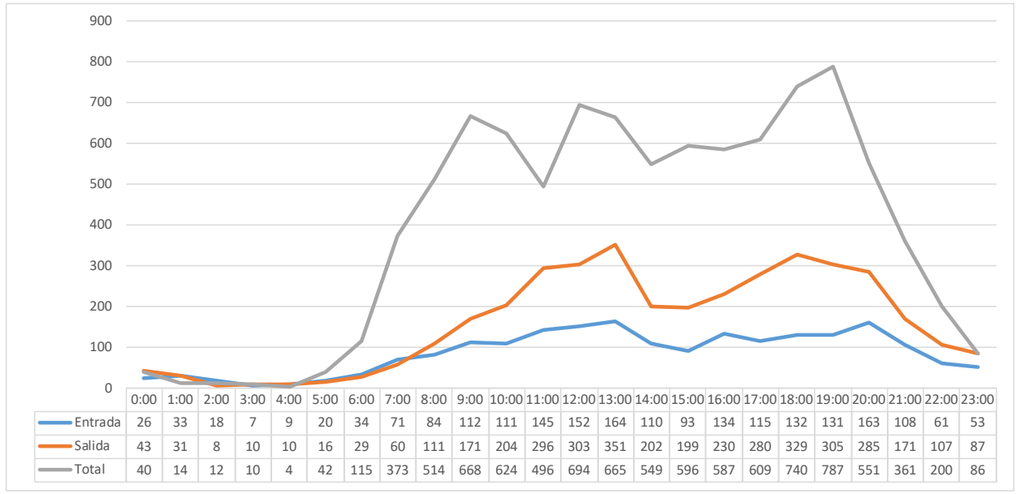


Ilustración 104. IMD en sentido salida por calle Varadero. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

Aforo 17. C/ Picasso

La calle Picasso en una de las calles que forman el eje norte-sur que vertebran la movilidad de Vinaròs. La IMD de este vial es de casi 10.000 veh/día, mayoritariamente se utiliza como salida desde el centro.

El aforo ha estado instalado entre los días 14 y 19 de marzo de 2019.



	0:00	1:00	2:00	3:00	4:00	5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
Entrada	26	33	18	7	9	20	34	71	84	112	111	145	152	164	110	93	134	115	132	131	163	108	61	53
Salida	43	31	8	10	10	16	29	60	111	171	204	296	303	351	202	199	230	280	329	305	285	171	107	87
Total	40	14	12	10	4	42	115	373	514	668	624	496	694	665	549	596	587	609	740	787	551	361	200	86

Ilustración 105. IMD del aforo 17. Calle Picasso. IMD según el sentido de circulación, en azul en sentido entrada y en naranja en sentido salida. Fuente. Elaboración propia

Se observa con claridad que el volumen de tráficos en sentido de salida supera claramente al sentido de entrada que presenta intensidades constantes entre 100-150 v/h a lo largo del día mientras que en sentido de salida la intensidad máxima supera los 300 v/h.

Del análisis de la IMD para distintos días de la semana se obtienen los siguientes resultados:

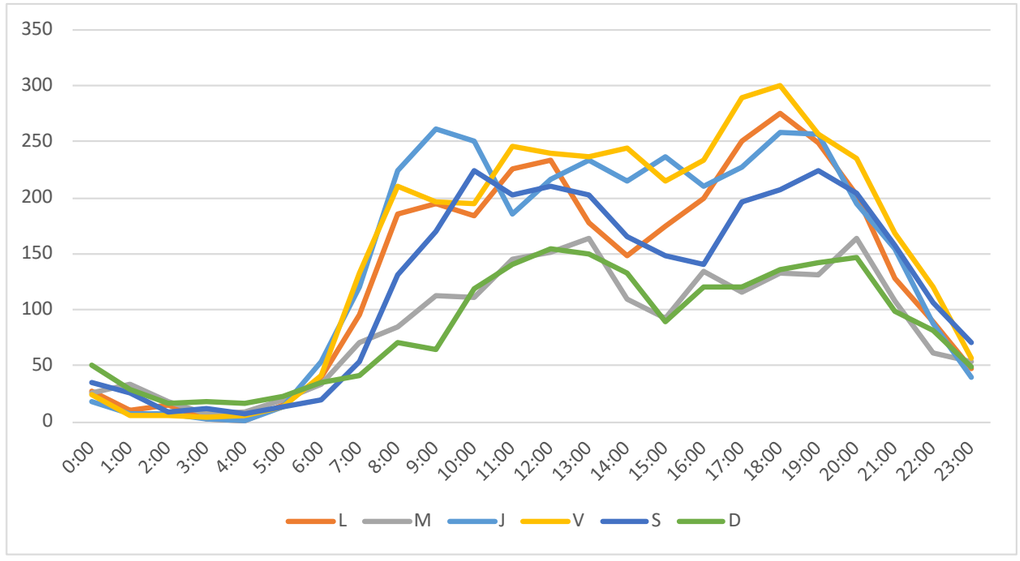


Ilustración 106. IMD en sentido entrada por calle Picasso. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

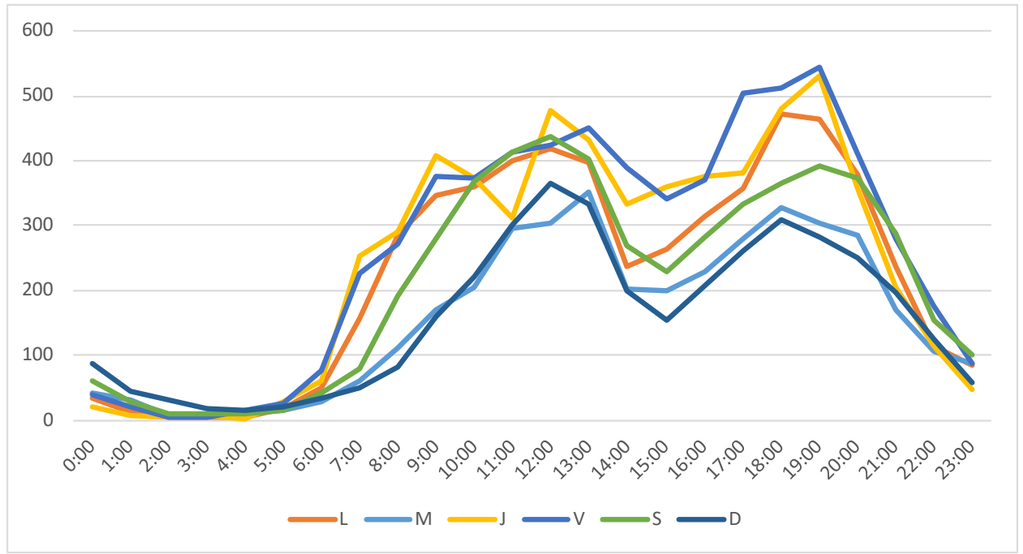


Ilustración 107. IMD en sentido salida por calle Picasso. IMD en distintos colores según el día de la semana. Fuente. Elaboración propia

En el análisis según los días de la semana cabe destacar que los resultados del martes son muy similares a los del Domingo debido a que el 19 de marzo es festivo.

4.4.4 Movilidad en transporte público

Transporte público interurbano

El transporte público interurbano se compone de ferrocarril y autobús. En el presente análisis no se dispone de información acerca del número de usuarios que hacen uso de la estación de tren de Vinaròs.

El sistema de transporte público de Vinaròs está compuesto por nueve líneas interurbanas, siendo la principal línea la que conecta los municipios de Peñíscola-Benicarló-Vinaròs con una frecuencia de 32 servicios diarios y que hace las funciones de bus urbano en Vinaròs ya que conecta el centro urbano con equipamientos como el hospital y la estación de tren. Todas estas líneas están operadas por Autos Mediterráneo y Hife.

Transporte público urbano

El transporte público urbano de Vinaròs se compone de un autobús que realiza el recorrido a lo largo de todo el término municipal con una frecuencia de 14 rutas por la Costa Norte y 6 rutas por la Costa Sur.

Según los datos aportados por la empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano del municipio, en el año 2018 se registraron un total de 72.485 viajes.

4.4.5 Movilidad activa

La movilidad activa está analizada en el documento llamado: Anexo Plan de Accesibilidad.

4.5 Análisis del tráfico

El estudio pretende mostrar el nivel de servicio de la intersección, es decir, en qué condiciones de se encuentra la intersección (si se producen colas, en qué momentos se producen, etc.). Este análisis inicial permitirá analizar de manera rápida si las propuestas que se lancen en el futuro, van a repercutir de forma favorable o desfavorable sobre dicha intersección. Este análisis inicial, que se ha realizado únicamente de una intersección, se puede ampliar al resto de intersecciones para analizar las futuras propuestas.

4.5.1 Metodología

La metodología para realizar el estudio de tráfico se muestra en el siguiente diagrama de bloques:

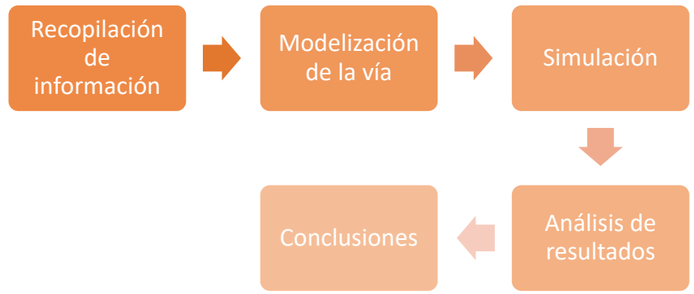


Ilustración 108. Metodología seguida para la elaboración del estudio de tráfico. Fuente: Elaboración propia

4.5.2 Recopilación de información

La recopilación de información se ha basado en la campaña de aforos.

4.5.3 Modelización de la vía

Para realizar el estudio de tráfico se ha utilizado un microsimulador que permite realizar análisis microscópicos que son análisis que muestran con detalle el comportamiento de los vehículos en la red viaria. Para ello elaboramos el modelo matemático conceptual del sistema viario a analizar, que necesita tres bloques de datos:

- Geometría del sistema viario a simular.
- Condiciones de operación del sistema viario que vienen dadas por las normas de circulación generales y la señalización particular del sistema; básicamente las velocidades máximas permitidas en los diferentes elementos, giros o movimientos permitidos/ no permitidos y control semafórico.
- Datos del tráfico que circulará por el sistema viario; volumen de vehículos por hora que entran al sistema y trayectorias que siguen, determinadas conociendo o estimando los porcentajes de giro.

4.5.4 Simulación

El análisis se ha realizado mediante un programa de simulación de tráfico. En este caso, se ha utilizado AIMSUN, que es un programa desarrollado en España.

Para cada escenario que queramos simular deberemos introducir estos tres bloques de datos. El modelo nos dará como resultado el tiempo de demora y el nivel de flujo/capacidad, y en función de los mismos, el nivel de servicio del sistema.

En ingeniería de tráfico el estado del tráfico en una carretera, en una calle o en un sistema viario se determina mediante el concepto "nivel de servicio". La forma de obtenerlo es diferente según se trate del análisis de un elemento aislado del sistema viario o de un sistema completo, e igualmente diferente para cada uno de los elementos que componen un sistema viario; autovía o autopista, carretera convencional de un carril por sentido, calle o arteria urbana, intersección semaforizada o no semaforizada, rotondas, enlaces viarios a distinto nivel, etc….

Además, para definir la metodología de cálculo o estimación del nivel de servicio también se diferencia entre tráfico ininterrumpido, propio de carretas y autovías de longitud suficiente, del tráfico interrumpido, propio de zonas urbanas (sistema viario) e intersecciones aisladas (elemento del sistema).

Por ejemplo, para un tramo de autovía de dos carriles por sentido de longitud suficiente con condiciones de tráfico ininterrumpido, el nivel de servicio para cada sentido se obtiene en función de la densidad de vehículos por Km. En cambio, para un tramo de carretera convencional de un carril por sentido, aunque el tráfico también es ininterrumpido, el nivel de servicio es más complejo de obtener y depende de más parámetros; velocidad media del viaje, porcentaje de tiempo circulando detrás de otro vehículo (sin poder circular a la velocidad máxima permitida) versus tiempo circulando libremente (el conductor elige la velocidad a la que circula dentro de los límites permitidos).

Para tráfico interrumpido la metodología de obtención del nivel de servicio es más compleja todavía. Por ejemplo, para cualquier tipo de intersección de calles urbanas (cruce semaforizado o no, rotondas etc…) viene definido por el tiempo de demora, que viene a indicar la diferencia entre el tiempo que tardaría un vehículo en hacer un recorrido cualquiera en condiciones de circulación libre (sin tráfico o con poco tráfico) y el que realmente tarda en condiciones reales.

La referencia bibliográfica en ingeniería de tráfico a nivel internacional, y también en España, es el Manual de Capacidad de carreteras, de la Junta de investigación del transporte de Los Estados Unidos (http://hcm.trb.org/).

El término de nivel de servicio fue introducido por el manual de capacidad Highway Capacity Manual (HCM), el cual utiliza 6 niveles: A, B, C, D, E y F. El significado de cada nivel se indica a continuación:

- El nivel A indica condiciones de circulación libre y fluida, es decir, la velocidad de los vehículos es la que elige libremente el conductor.
- El nivel B es un estado de circulación estable a alta velocidad donde la velocidad de los vehículos más rápidos se ve influenciada por el resto de vehículos.
- El nivel C representa una circulación estable con la formación de colas poco consistentes y aumento de demoras en adelantamientos.
- El nivel D indica ya condiciones inestables con intensidad de vehículos intermitente y formación de colas en puntos localizados de la vía.
- El nivel E representa la situación al límite de la congestión, se forman colas largas de vehículos y la velocidad de los mismos es reducida y uniforme para todos.
- El nivel F indica circulación forzada, con circulación intermitente mediante parones y arrancadas sucesivas y formación de largas y densas colas.

En la siguiente tabla se muestra el nivel de servicio (Level of service, LOS) de una entrada de una intersección, en función de la demora.

Calidad de circulación	A	B	C	D	E	F
Tiempo de demora	< 10	oct-15	15 - 25	25 - 35	35 - 50	> 50

Tabla 4. Estados de calidad de la circulación según el tiempo de demora (en segundos)

En nuestro caso, se han simulado dos escenarios, uno para la hora punta de la mañana y otro para la hora punta de la tarde. A continuación, se presenta un resumen de los resultados de la simulación.

4.5.5 Análisis de los resultados

Aplicada la metodología sobre el modelo de Vinaròs centro, se han obtenido resultados óptimos para la hora punta, establecida en las 18.00h.

Se han detectado pequeñas congestiones a la hora de entrada-salida de los centros educativos ubicados en la Avenida Libertad que generan pequeñas colas en los accesos a las rotondas de calle Pilar y cruce con Camí Fondo.

A pesar de que no se generan grandes colas, sí se observa un nivel de servicio elevado en el análisis de la capacidad de las vías. Existen varias calles-vías que están cerca del límite de su capacidad en las horas punta y se debe a su sección viaria. Estas calles son Pilar, San Cristóbal y un tramo de Avenida Libertad.

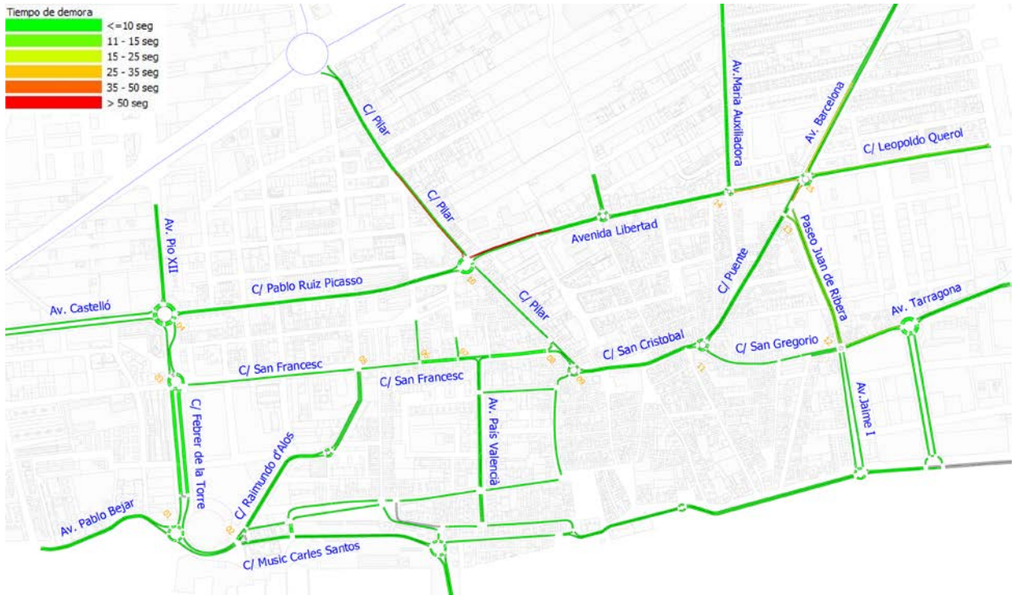


Ilustración 109. Simulación del estado actual. Análisis del tiempo de demora. Fuente. Elaboración propia

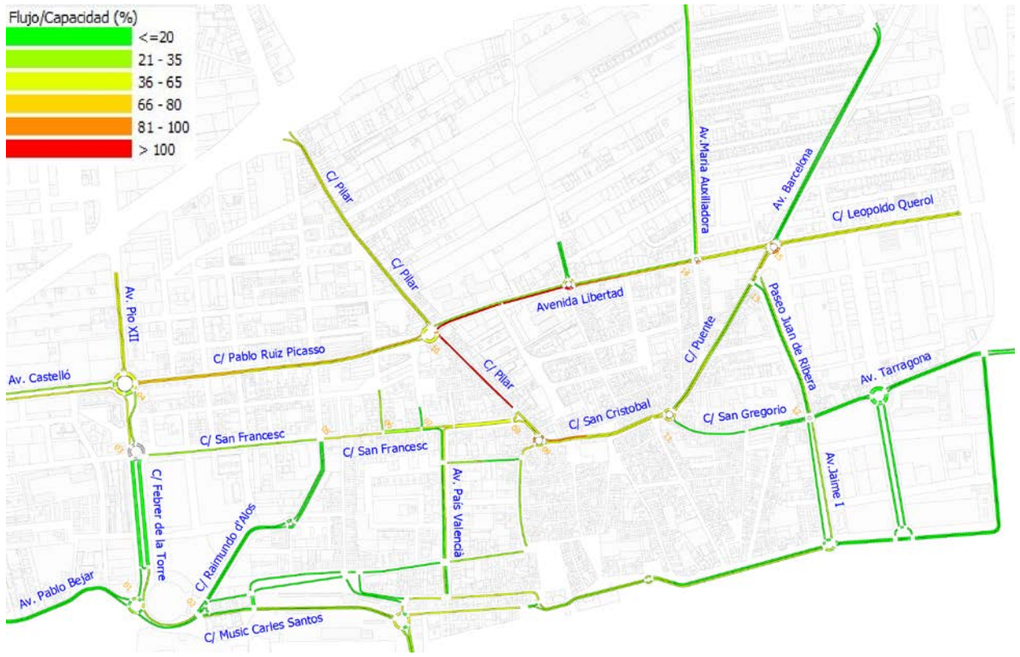


Ilustración 110. Simulación del estado actual. Análisis del flujo/capacidad. Fuente. Elaboración propia

4.6 Análisis del estacionamiento

4.6.1 Parking público subterráneo

4.6.1.1 Estacionamiento de rotación

En la localidad de Vinaròs existe un total de cuatro parkings subterráneos que están gestionados de forma pública. De éstos, dos aparcamientos se destinan de forma exclusiva a rotación, uno de ellos está reservado exclusivamente a residentes y el otro combina ambos usos. En la siguiente tabla se muestra la empresa concesionaria del servicio de gestión de cada uno de los parkings públicos del municipio:

Parkings subterráneo de gestión pública		
Denominación	**Uso**	**Concesionaria**
Parking Passeig de Colom	Rotación	HINOBEPA
Parking Plaza San Antonio	Rotación	HINOBEPA
Parking Plaza Río Cuarto	Reservado	HINOBEPA
Parking Tres Reyes	Mixto	Parking Tres Reyes C.B.

Tabla 5. Parkings de gestión pública. Fuente: Elaboración propia.

Se analizan, a continuación, las plazas de estos parkings destinadas a rotación.

Parkings subterráneos de gestión pública. Nº de plazas							
Denominación	**Zona**	**Distrito**	**Vía**	**Embarazadas**	**PMR**	**Plazas normales**	**Total Plazas**
Parking Passeig de Colom	Zona Centro	Casco Histórico 2.3	Passeig de Colom	2	7	175	184
Parking Plaza San Antonio	Zona Centro	Casco Histórico	Pz. San Antonio	2	4	142	148
Parking Tres Reyes	Zona Centro	Casco Histórico 2.3	Parking Tres Reyes	0	2	33	35

Tabla 6. Aparcamientos de rotación. Fuente. Elaboración propia

En la tabla anterior se puede observar que la totalidad de las plazas destinadas a aparcamientos de rotación en parkings subterráneo se ubican en la Zona Centro del municipio. Mientras el Parking de Plaza San Antonio se encuentra ubicado en el distrito del Centro Histórico, los parkings de Passeig Colom y Tres Reyes se ubican en el distrito denominado 'Casco Histórico 2.3'.

La tarifa aplicable a los tres parkings de rotación es de 0,02€/minuto.

En cuanto a la ocupación, mencionar que:

- En el parking Colom se encuentra entorno al 20% en invierno y al 80% en verano.
- En el parking de Plaza San Antonio la ocupación media es del 70% durante todo el año.
- No se tienen datos para el parking Tres Reyes.



Ilustración 111. Ubicación de los aparcamientos subterráneos. Fuente. Elaboración propia

4.6.1.2 Estacionamiento reservado

Como ya se ha comentado antes, el parking de la plaza Río Cuarto es de gestión pública y atiende a la particularidad de gestión de plazas reservadas.

Se analiza, a continuación, el número de plazas de este parking por tipología:

Parkings subterráneos de gestión pública. Nº de plazas							
Denominación	**Zona**	**Distrito**	**Vía**	**Policía**	**PMR**	**Plazas normales**	**Total Plazas**
Parking Plaza Rio Cuarto	Zona Centro	Casco Histórico 2.2	Pz. Rio Cuarto	12	2	57	71

Tabla 7. Plazas de estacionamiento reservado en Vinaròs. Fuente. Elaboración propia

Según la información facilitada por HINOBEPA, las mensualidades correspondientes a la reserva de una plaza son de 40€. La tasa de ocupación del parking es del 95%.

4.6.2 Estacionamiento de rotación en superficie

El núcleo urbano de Vinaròs cuenta, en la zona centro, con un gran número de plazas de aparcamiento que se encuentran reguladas por la Zona Azul. La empresa concesionaria de la gestión de la Zona es HINOBEPA.

La modalidad de regulación del estacionamiento mediante la **Zona Azul** se caracteriza porque en sus plazas se permite el estacionamiento de los vehículos durante un periodo de tiempo limitado, siendo el coste del estacionamiento variable en función del periodo a estacionar y de la zona. La zona azul tiene como objetivo aumentar la rotación de vehículos en el estacionamiento de la vía pública.

El horario de funcionamiento, de la zona azul en el municipio es de lunes a viernes de 9:00 a 13:30 y de 16:30 a 20:00, mientras que los sábados el horario es de 9.30 a 13.00. El estacionamiento en la zona azul es gratuito fuera de los horarios indicados anteriormente.

Por su parte, la tarifa mínima aplicable es de 10 céntimos y con esta se permite el estacionamiento durante un periodo de 15 minutos. El tiempo máximo de estacionamiento posible en la zona azul es de 120 minutos (2 horas), aplicándose una tarifa de 2€ a dicho servicio.

Zona azul	
Tiempo	Tarifa
15 minutos	0,10 €
30 minutos	0,40 €
60 minutos	1,00 €
120 minutos	2,00 €

Tabla 8. Tarifas del servicio de Zona Azul. Fuente: Ajuntament de Vinaròs

La ubicación de la zona azul guarda relación con la oferta de plazas de aparcamiento gratuito en superficie. Destaca que en la parte norte (derecha de la imagen), no existe aparcamiento regulado debido a la existencia de varias bolsas de aparcamiento sobre solares.

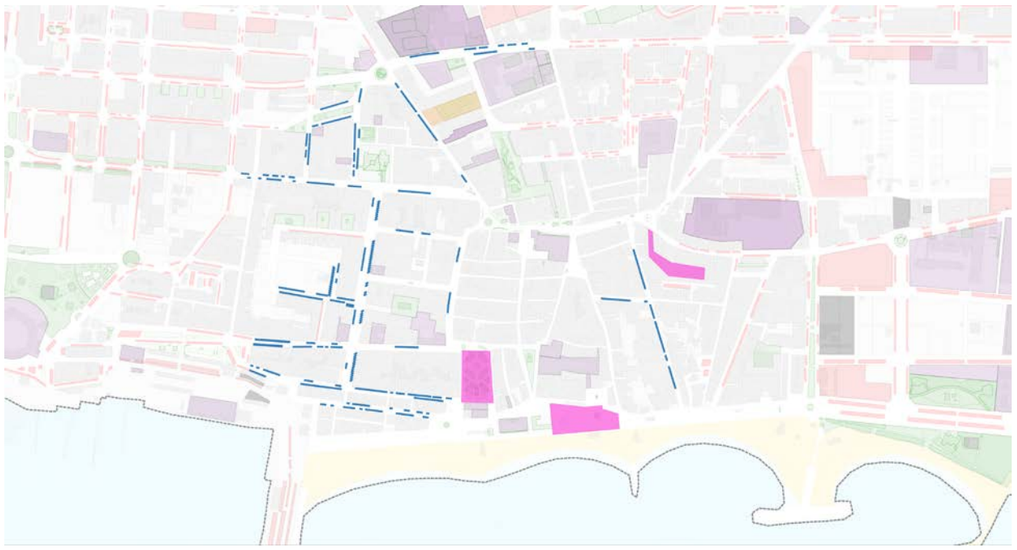


Ilustración 112. –ubicación del estacionamiento de rotación en superficie. Fuente. Elaboración propia

El número total de plazas de estacionamiento reguladas por la Zona Azul es de 506. Éstas se distribuyen como se indica en la siguiente tabla:

Zona / Distrito	Zona azul
Zona Centro	**506**
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	**401**
Av. del País Valencià	59
C. Arxipreste Bono	44
C. Costa y Borrás	39
C. de la Mare de Deu del Socors	15
C. Dr. Fleming	9
C. Hospital	30
C. Muralla	20
C. Ramón Llull	15
C. San Francisco	41
C. San Joaquín	11
C. Santa Magdalena	68
Pz. 1º de Mayo	50
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	**30**
Av. de la Libertad	10
C. de la Mare de Deu del Pilar	20
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	**51**
C. Remedio	11
C. San Pascual	40
Zona Centro-Ensanche 3.2	**24**
Av. de la Libertad	24
Total general	**506**

Tabla 9. Oferta de plazas de zona azul. Fuente: Elaboración propia.

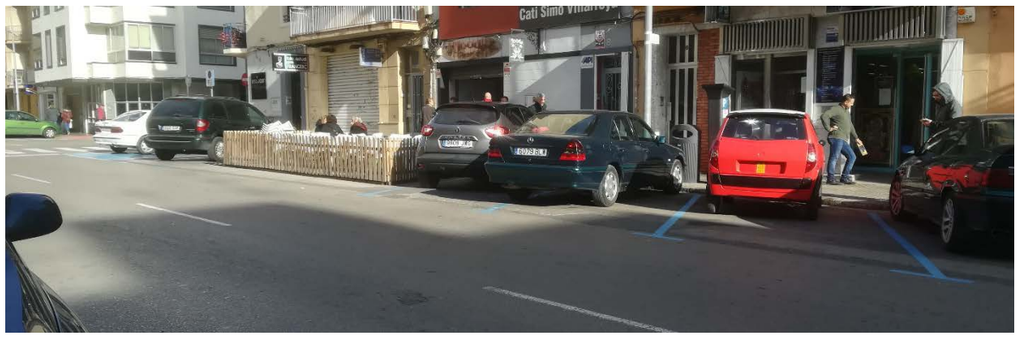


Ilustración 113. Zona azul en Av. del País Valencià. Fuente: Elaboración propia

Por su parte, la zona azul cuenta con 29 parquímetros, distribuidos como se indica en la siguiente tabla:

Zona / Distrito / Vía	Nº Parquímetros
Zona Centro	**29**
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	**24**
Av. País Valencià	5
C. Arcipreste Bono	3
C. Costa y Borràs	2
C. de la Mare de Déu del Pilar	1
C. de la Mare de Déu del Socors	1
C. Doctor Fleming	1
C. Hospital	1
C. Muralla	2
C. Ramón Llull	1
C. San Francisco	2
C. San Franciso	1
C. Santa Magdalena	4
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	**3**
C. Remei	1
C. San Pascual	2
Zona Centro-Ensanche 3.2	**2**
Av. Libertad	2
Total general	**29**

Tabla 10. Ubicación de los parquímetros para la zona azul. Fuente: Elaboración propia

4.6.3 Estacionamiento gratuito

4.6.3.1 Parking público gratuito en superficie

El municipio cuenta con varios parkings en superficie de carácter público y gratuito.

En total, la oferta de estacionamiento en parkings públicos y gratuitos asciende a 2.499 plazas y se distribuye como se muestra en la siguiente tabla:

Zona / Distrito	Parking público en superficie
Zona Centro	**1.921**
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	**319**
Puerto. C. Vardero	319
Zona Centro-Ensanche 3.1	**466**
Av. de Pau Béjar	70
Av. Pio XII	174
C. Aragón	86
C. Galicia	100
C. Iecla	36
Zona Centro-Ensanche 3.2	**315**
C. Camí Fondo 15	144
Carrer Camí Fondo	171
Zona Centro-Ensanche 3.4	**821**
Av. Tarragona	78
C. 29 de Septiembre	37
C. Leopoldo Querol	80
Passeig de J. Ribera	316
Passeig de Jaume I	310
Zona al oeste de la N-340a	**548**
Portal del Mediterráneo	**305**
Av. Gil de Atrocillo	305
Hospital - Estación FF.CC.	**171**
C. de la Estación	36
Hospital de Vinaròs	135
Juan XXIII	**72**
C. del Papa Wojtyla	40
Camí de les Capçades	32
Costa Norte	**30**
Les Deveses	**30**
Av. Franscisco José Balada	30
Total general	**2.499**

Tabla 11. Ofertas de plazas de aparcamiento en parking público gratuito. Fuente: Elaboración propia





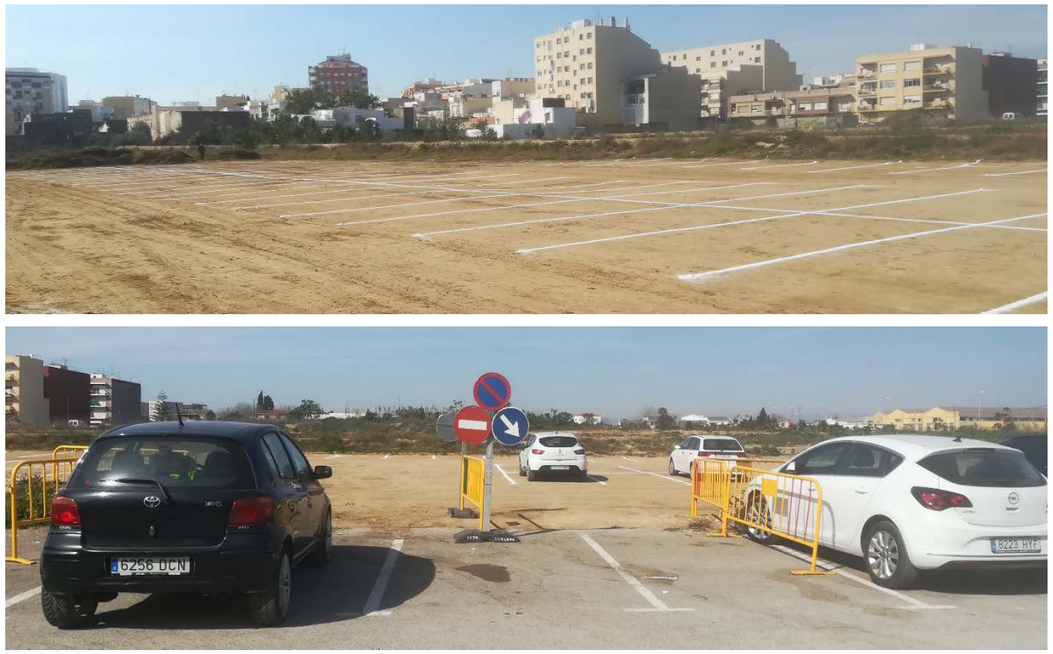


Ilustración 114. Parking Camí Fondo 15. De arriba abajo: 1 - Zona asfaltada y pintada; 2 – Zona asfaltada no pintada; 3 – Nueva ampliación no asfaltada y pintada; 4 – Conexión entre zonas. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 115. Parking en intersección entre C. del Papa Wojtyla con C. Proyecto 17. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 116. Parking estación FF.CC. Asfaltado no pintado. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 117. Parking público frente a hospital. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 118. Parking público frente a hospital. Superficie sin asfaltar. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 119. Parking público del hospital. Fuente: Elaboración propia

4.6.3.2 Solares utilizados temporalmente como parking público

Además, también se ha detectado la existencia de varios solares que, ante la falta de desarrollo urbanístico, han sido habilitados temporalmente para su uso como parking.

Este es el caso de la superficie no asfaltada ubicada en la C. Leopoldo Querol. Dicha superficie se encuentra sobre las parcelas con referencias catastrales 6238602BE8863N y 6139601BE8863N. Si bien este parking no está señalizado como tal, sí que dispone de accesos con la debida señalización horizontal.



Ilustración 120. Parking en calle Leopoldo Querol. No existe señalización de parking en los accesos. Señalización horizontal de acceso y salida. Fuente: Elaboración propia

El número de plazas de estacionamiento existentes en parkings no señalizados se estima en unas 363, todas ellas ubicadas en la zona centro del municipio, tal y como se observa en la siguiente tabla:

Zona / Distrito	Parking no señalizado
Zona Centro	**363**
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	**30**
C. del Varador	30
Zona Centro-Ensanche 3.2	**75**
C. José S. Fraga	75
Zona Centro-Ensanche 3.4	**258**
Av. de la Mediterrània	28
C. Leopoldo Querol	30
Passeig de Jaume I	200
Total general	**363**

Tabla 12. Ofertas de plazas de aparcamiento en solares habilitados temporalmente como parking público. Fuente: Elaboración propia

4.6.3.3 Aparcamiento gratuito en vía pública

El municipio de Vinaròs cuenta con aproximadamente 7.350 plazas de estacionamiento gratuito en la vía pública. Para contabilizarlas, se han considerado:

- Todas las plazas de estacionamiento disponibles en la Zona Centro, tanto aquellas que aparecen pintadas sobre el pavimento como las que no.
- Las plazas de estacionamiento disponibles en las Costas Norte y Sur que aparecen pintadas sobre el pavimento.

Los resultados del análisis se muestran, en este caso, únicamente por distritos.

Zona / Distrito	Nº Plazas de estacionamiento en vía pública
Zona Centro	**3.909**
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	303
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	225
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	185
Zona Centro-Ensanche 3.1	1.122
Zona Centro-Ensanche 3.2	433
Zona Centro-Ensanche 3.3	609
Zona Centro-Ensanche 3.4	1.032
Zona al oeste de la N-340a	**2.227**
Avda. Zaragoza	46
Portal del Mediterráneo	423
Hospital - Estación FF.CC.	272
Juan XXIII	869
María Auxiliadora	44
P.I. Carretera Ulldecona	573
Costa Sur	**406**
Cala Puntal	353
Les Salines	53
Costa Norte	**470**
La Barbiguera	20
Les Cales	25
Lo Saldonar	57
Lo Triador	133
Los Boverals	235
Total general	**7.012**

Tabla 13. Ofertas de plazas de aparcamiento gratuito en la vía pública. Fuente: Elaboración propia

Los resultados muestran que en la zona centro del municipio existe un total de 3.909 plazas de aparcamiento gratuito en vía pública.

En el resto de zonas, los valores indicados son de mínimos, al no contabilizarse las posibles plazas no pintadas sobre el pavimento.



Ilustración 121. Estacionamiento gratuito en vía pública. Calle María Auxiliadora. Fuente: Elaboración propia

4.6.3.4 Aparcamiento en grandes superficies comerciales

Son varias las grandes superficies comerciales existentes en el municipio, casi todas ellas ubicadas hacia el oeste de la N-340. Muchas de ellas cuentan con grandes bolsas de aparcamiento. Se han contabilizado las siguientes:

Zona / Distrito	Nº Plazas
Interior	**1.574**
Portal del Mediterráneo	**1.179**
Aki Bricolaje & Fosters Holliwood	133
Aldi	133
Carrefour	422
Centro Comercial	430
Decathlon	36
Mc Donald's	25
Juan XXIII	**17**
N-340	17
P.I. Carretera Ulldecona	**378**
Family Cash	297
Lidl	81
Costa Norte	**22**
Los Ameradors	**22**
Spar	22
Total general	**1.596**

Tabla 14. Ofertas de plazas de aparcamiento gratuito en grandes superficies comerciales. Fuente: Elaboración propia.

Además, estas grandes superficies cuentan con la siguiente oferta de estacionamiento reservado.

Zona / Distrito / Centro Comercial	Nº PMR
Interior	**67**
Portal del Mediterráneo	**60**
Aki Bricolaje & Fosters Holliwood	6
Aldi	16
Carrefour	20
Centro Comercial	15
Decathlon	3
P.I. Carretera Ulldecona	**7**
Family Cash	4
Lidl	3
Total general	**67**

Tabla 15. Oferta de plazas de estacionamiento reservado en grandes superficies comerciales. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 122. Parking público en Aki Bricolaje. Fuente: Elaboración propia.

4.6.4 Estacionamiento reservado

4.6.4.1 Análisis del número de plazas para estacionamiento reservado

El municipio cuenta con una serie de plazas reservada, de uso exclusivo para las siguientes tipologías de vehículos: PMR; Carga y Descarga, Taxi, Correos, Policía, Ambulancia - Sanitarios y Vehículos de Emergencia. La ubicación de estas plazas se indica en las siguientes tablas:

Tipo estacionamiento reservado	Zona Centro	Costa Norte	Interior	Total general
Ambulancia	11			11
Carga y Descarga	98			98
Cocemfe	1			1
Embarazadas	4			4
Familia numerosa			1	1
Hotel	2			2
Personal sanitario	14			14
PMR	129	4	98	231
Policía	19			19
Puerto	6			6
Taxi	11		5	16
Urgencias	5			5
Vehículos autorizados	15			15

Ilustración 123. Distribución de las plazas de estacionamiento reservado por zonas y tipologías. Fuente: Elaboración propia.

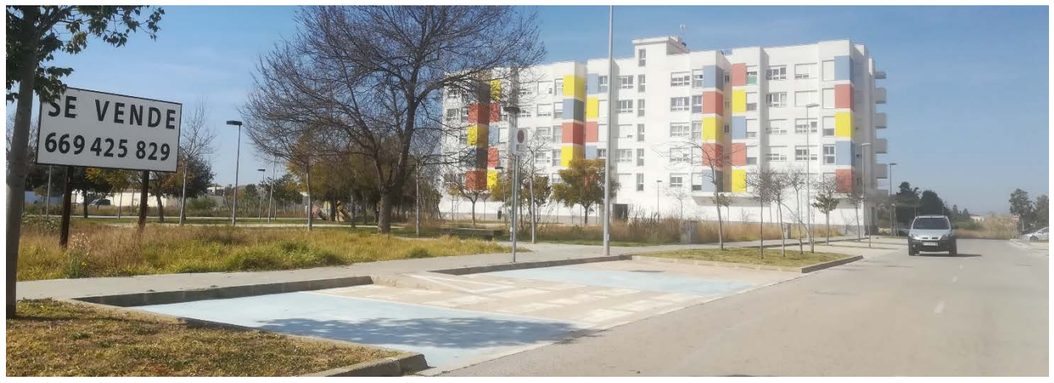


Ilustración 124. PMR en Calle UE-1 Sector Juan XXIII. Fuente: Elaboración propia

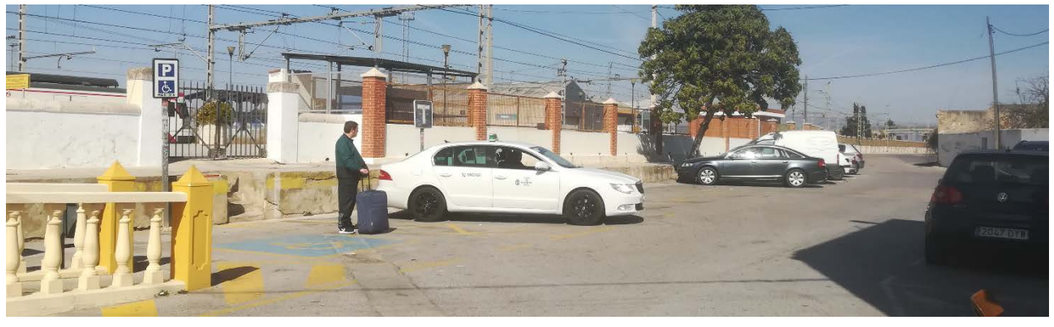


Ilustración 125. Estacionamiento reservado para vehículos de usuarios con movilidad reducida y para taxis en la estación de FF.CC. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 126. PMR ubicado en la C. Arcipreste Bono. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 127. PMR y plazas reservadas a urgencias en la C. Arcipreste Bono, junto al centro de salud. Fuente: Elaboración propia

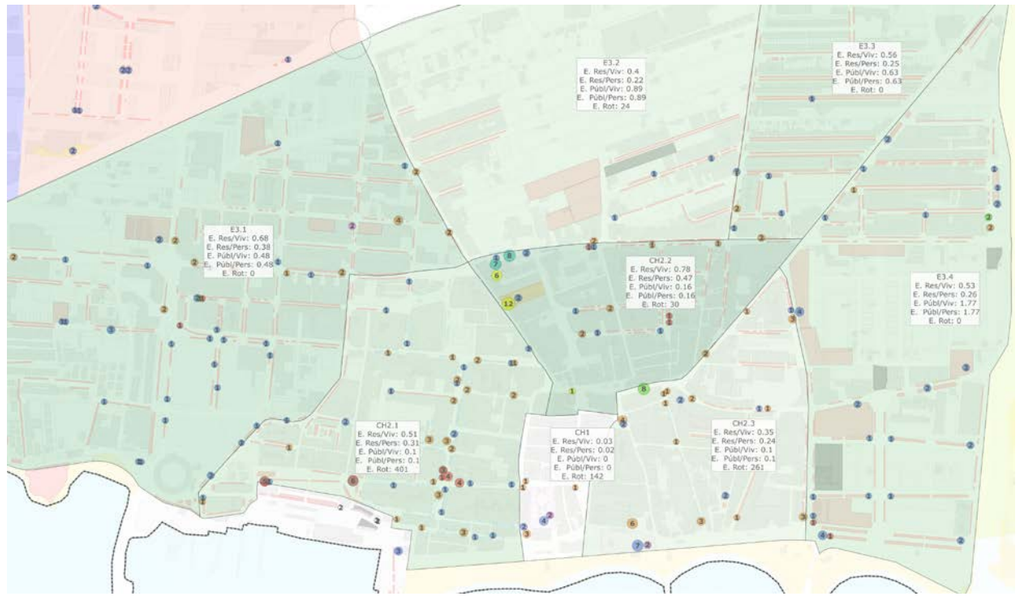


Ilustración 128. Distribución de plazas de estacionamiento. Fuente: Elaboración propia

Tipo estacionamiento reservado	Ambulancia	Carga y Descarga	Cocemfe	Embarazadas	Familia numerosa	Hotel	Personal sanitario	PMR	Policía	Puerto	Taxi	Urgencias	Vehículos autorizados	Total general
Costa Norte								**4**						**4**
Lo Triador								3						3
Los Boverals								1						1
Interior					**1**			**98**			**5**			**104**
Portal del Mediterráneo					1			62						63
Hospital - Estación FF.CC.								13			5			18
Juan XXIII								15						15
María Auxiliadora								1						1
P.I. Carretera Ulldecona								7						7
Zona Centro	**11**	**105**	**1**	**4**		**2**	**14**	**129**	**19**	**6**	**11**	**5**	**15**	**322**
Centro Histórico		10		2				6						18
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	4	32					14	24		6		5		85
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	3	6						10	19				15	53
Zona Centro-Casco Histórico 2.3		25		2				13			8			48
Zona Centro-Ensanche 3.1	2	23				2		34			1			62
Zona Centro-Ensanche 3.2		2	1					5						8
Zona Centro-Ensanche 3.3		4						4						8
Zona Centro-Ensanche 3.4	2	3						33			2			40
Total general	**11**	**105**	**1**	**4**	**1**	**2**	**14**	**231**	**19**	**6**	**16**	**5**	**15**	**430**

Ilustración 129. Distribución de las plazas de estacionamiento reservado por distritos y tipologías. Fuente: Elaboración propia.

4.6.5 Estacionamiento privado

También se ha llevado a cabo un análisis del estacionamiento privado existente en el municipio.

El desglose de los resultados del análisis por distritos se muestra a continuación:

Zonas / Distritos	Estacionamiento privado
Costa Norte	**3.913**
La Barbiguera	236
Les Cales	413
Les Deveses	190
Lo Saldonar	988
Lo Triador	548
Los Ameradors	445
Los Boverals	1.039
Sòl de Riu	54
Costa Sur	**1.088**
Cala Puntal	565
Les Salines	523
Interior	**674**
Avda. Zaragoza	24
Portal del Mediterráneo	27
Hospital - Estación FF.CC.	4
Juan XXIII	241
María Auxiliadora	278
P.I. Carretera Ulldecona	16
Residencial Ermita	84
Zona Centro	**7.069**
Centro Histórico	10
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	1.555
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	1.074
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	673
Zona Centro-Ensanche 3.1	2.212
Zona Centro-Ensanche 3.2	373
Zona Centro-Ensanche 3.3	537
Zona Centro-Ensanche 3.4	635
Total general	**12.744**

Tabla 16. Distribución de las plazas de estacionamiento privado por Zonas y Distritos. Fuente: Elaboración propia.

El estudio anterior arroja que:

- En la Zona Centro del municipio existe un total de 7.069 plazas de estacionamiento privado, siendo el distrito con mayor número de plazas el llamado 'Ensanche 3.1'.
- En la Costa Norte, el número de plazas de estacionamiento privado es de 3.913, ubicándose más de una cuarta parte de las mismas en 'Els Boverals'.
- La Costa Sur cuenta con un total de 1.088 plazas de estacionamiento privado, siendo la distribución equitativa entre Cala Puntal y Les Salines.
- En el interior hay un total de 674 plazas de estacionamiento privado. Los distritos de Juan XXIII y María Auxiladora suman el 77% de las plazas privadas de la zona.

4.6.6 Ratio de plazas de estacionamiento

En la actualidad existen dos tendencias contrapuestas a la hora de programar las plazas de estacionamiento fuera de la vía pública. Estas son:

- Planteamiento clásico: Generación de un número mínimo de plazas de estacionamiento, en la creencia de que siempre falta aparcamiento.
- Planteamiento sostenible: Generación de un número de plazas máximo y su vinculación a nuevos modos de transporte.

En este primer planteamiento se han encontrado tradicionalmente las ciudades españolas. En el caso particular de Madrid, se propone 1 plaza de aparcamiento/vivienda, siendo una de las ciudades con ratios más amplios de Europa.

Por su parte, Barcelona, a pesar de emplear un ratio de mínimos este se reduce a 1 plaza de aparcamiento/2-6 viviendas en función del área de las mismas, colocándose a la vanguardia de la gestión del estacionamiento junto a otras ciudades europeas.

De acuerdo al documento "De la disponibilidad a la regulación de espacios de estacionamiento: el cambio de políticas en las ciudades europeas".

"La idea de exigir mínimos de estacionamiento es que los nuevos desarrollos generarán desplazamientos en auto y demanda de cajones de estacionamiento. Se piensa que al exigir un mínimo de disponibilidad se transfiere la carga de crear nuevos espacios de estacionamiento a los constructores privados. Sin embargo, las previsiones para la demanda de estacionamiento no se basan en ningún algoritmo bien estudiado. La mayoría de los administradores del estacionamiento no pueden explicar el origen o el motivo de los requerimientos de estacionamiento para los edificios, que imponen costos de oportunidad a los desarrolladores que pudieran preferir utilizar los metros cuadrados para otros fines."

En Vinaròs, en relación a la gestión del estacionamiento privado, el artículo 5.129 "Dotación de aparcamientos en uso residencial" de las Ordenanzas generales de la edificación de su PGOU establece que:

"Se dispondrá como mínimo de las siguientes plazas de aparcamiento de automóvil para el uso residencial.

a) 1 plaza de aparcamiento por vivienda en residencial plurifamiliar, o cada 130 m^2 construidos de vivienda, excepto en solares con superficie inferior a 200 m^2 en que esta exigencia se podrá reducir hasta el 80% del número de viviendas, como máximo, siempre que las viviendas construidas sean vinculadas a su correspondiente plaza de aparcamiento en la forma establecida en el artículo 5.125 apartado 5 para plazas de aparcamiento fuera de la edificación.

b) 1 plaza por vivienda en residencial unifamiliar, residencial pareada y residencial en hilera.

c) Los parámetros anteriores no serán aplicables a edificios que cuenten con protección en el presente plan, que hagan imposible su cumplimiento."

Además, suele existir otros criterios asociados a otros usos del suelo como oficinas, edificios comerciales, industrias, centros de entretenimiento, hoteles, hospitales, etc.

En relación al estacionamiento en vía pública, mencionar que existe un conjunto de ciudades europeas que están adoptando una serie de políticas de estacionamiento para alcanzar objetivos como mejorar la calidad del aire, reducir la congestión del tráfico, lograr que las calles sean más habitables, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y liberar espacio en las calles para ciclovías y espacio público. Así lo revela el documento "De la disponibilidad a la regulación de espacios de estacionamiento: el cambio de políticas en las ciudades europeas".

Aquí se indica que, "*la ampliación de la oferta de espacios de estacionamiento gratuitos, baratos o en número excesivo --alguna vez considerada como necesaria para la vitalidad económica y la libertad de movilidad-- ha sido revalorada en toda Europa. Limitar la dotación de estacionamiento a niveles que las vialidades puedan soportar y que las normas de calidad del aire puedan justificar se está volviendo algo cada vez más común. Utilizar el cobro para provocar una mayor rotación de vehículos sobre la vía pública y asignar los escasos espacios de estacionamiento para aquellos que más lo necesitan se está convirtiendo en la norma. En general, la buena gestión del estacionamiento es reconocida como parte integral de las ciudades animadas y competitivas."*

En el caso particular de Reino Unido la normativa estipula para el estacionamiento en vía pública que *debe establecerse requerimientos máximos basados en lo que es apropiado localmente para reducir el uso del coche, promover el ciclismo y la caminata, reducir las emisiones de carbono, alcanzar estándares de calidad del aire, reducir la dispersión urbana, entre otros objetivos*

En esta primera fase de diagnóstico se ha determinado el ratio de estacionamiento en vía pública asociado al número de viviendas. Como estacionamiento público, no se han considerado las plazas destinadas a rotación, como zonas azules o plazas existentes en parkings de pago por minutos. En el análisis sí que se han tenido en cuenta las plazas de estacionamiento ubicadas en suelo urbanizable destinado a usos distintos al estacionamiento, al entenderse que estas bolsas de aparcamiento son utilizadas por la población. Por su parte, en Costa Norte y Sur no se han considerado aquellos espacios que no han sido marcados sobre el pavimento con pintura, de ahí que en estas zonas los resultados presenten valores un tanto bajos.

De este estudio se desprende que el ratio de estacionamiento privado no alcanza los objetivos establecidos en la normativa urbanística del municipio. Los ratios más bajos de estacionamiento privado por vivienda se encuentran en la zona del centro histórico, por ser esta la más antigua de la ciudad y desarrollarse con carácter previo a la aprobación del PGOU. En Costa Sur, el estacionamiento privado también resulta bajo en comparación con el ratio establecido por el PGOU mientras que este alcanza valores óptimos en el norte.

En comparación con la nueva legislación urbanística de Barcelona, ciudad a la vanguardia de la gestión del espacio público destinado al aparcamiento, los ratios son incluso elevados, pues mientras para la ciudad condal se proponen ratios de 1/6 a 1/2 en función del tipo de viviendas, aquí el ratio es superior a 1/2.

Los resultados del análisis se muestran en la siguiente tabla:

Zona/Distrito	Nº Viviendas	E. publ.	E. publ. / Viv.	E. priv.	E. priv. / Viv.	E. publ. + E. priv.	(E. publ. + E. priv.) / Viv.
Costa Norte	**4000**	**470**	**0,12**	**3913**	**0,98**	**4383**	**1,10**
La Barbiguera	306	20	0,07	236	0,77	256	0,84
Les Cales	279	25	0,09	413	1,48	438	1,57
Les Deveses	236		0,00	190	0,81	190	0,81
Lo Saldonar	958	57	0,06	988	1,03	1045	1,09
Lo Triador	635	133	0,21	548	0,86	681	1,07
Los Ameradors	407		0,00	445	1,09	445	1,09
Los Boverals	1176	235	0,20	1039	0,88	1274	1,08
Sòl de Riu	3		0,00	54	18,00	54	18,00
Costa Sur	**1644**	**406**	**0,25**	**1088**	**0,66**	**1494**	**0,91**
Cala Puntal	903	353	0,39	565	0,63	918	1,02
Les Salines	741	53	0,07	523	0,71	576	0,78
Interior	**868**	**2227**	**2,57**	**674**	**0,78**	**2901**	**3,34**
Avda. Zaragoza	48	46	0,96	24	0,50	70	1,46
Portal del Mediterráneo	21	423	20,14	27	1,29	450	21,43
Hospital - Estación FF.CC.	13	272	20,92	4	0,31	276	21,23
Juan XXIII	314	869	2,77	241	0,77	1110	3,54
María Auxiliadora	299	44	0,15	278	0,93	322	1,08
P.I. Carretera Ulldecona	52	573	11,02	16	0,31	589	11,33
P.I. Planes Altes Residencial Ermita Soterranyes	121		0,00	84	0,69	84	0,69
Zona Centro	**12704**	**5727**	**0,45**	**7069**	**0,56**	**12796**	**1,01**
Centro Histórico	406		0,00	10	0,02	10	0,02
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	3070	652	0,21	1555	0,51	2207	0,72
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	927	225	0,24	1074	1,16	1299	1,40
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	1940	185	0,10	673	0,35	858	0,44
Zona Centro-Ensanche 3.1	3276	1122	0,34	2212	0,68	3334	1,02
Zona Centro-Ensanche 3.2	927	823	0,89	373	0,40	1196	1,29
Zona Centro-Ensanche 3.3	963	609	0,63	537	0,56	1146	1,19
Zona Centro-Ensanche 3.4	1195	2111	1,77	635	0,53	2746	2,30
Total general	**19216**	**8830**	**0,46**	**12744**	**0,66**	**21574**	**1,12**

Tabla 17. Relación de plazas de estacionamiento / vivienda. Fuente: Elaboración propia.

Por su parte, el ratio de estacionamiento gratuito en vía pública presenta valores cercanos a 0,5 plazas/vivienda. En los distritos del centro histórico, este baja a valores comprendidos entre 0 – 0,24. Ello es debido a que al tratarse de barrios antiguos y de carácter histórico, se prioriza la movilidad en modos activos por lo que la oferta de este tipo de estacionamiento debe ser más reducida que en el resto de distritos, priorizando la rotación.

Atendiendo a la elevada afluencia de turistas durante los meses estivales, los cuales se desplazan principalmente en sus propios vehículos, las plazas de aparcamiento en la costa de Alcossebre pueden resultar insuficientes. Las nuevas políticas de fomento de una movilidad más sostenible deberán incidir en la necesidad de reducir la utilización de este medio de transporte en favor de medios de transporte público o de los denominados modos blandos (movilidad a pie o en bicicleta). A pesar de ello, deberá analizarse la necesidad de crear nuevas zonas de aparcamiento disuasorio cercanas al núcleo urbano de Alcossebre, dotándolas de conexión mediante transporte público e itinerarios ciclo-peatonales.

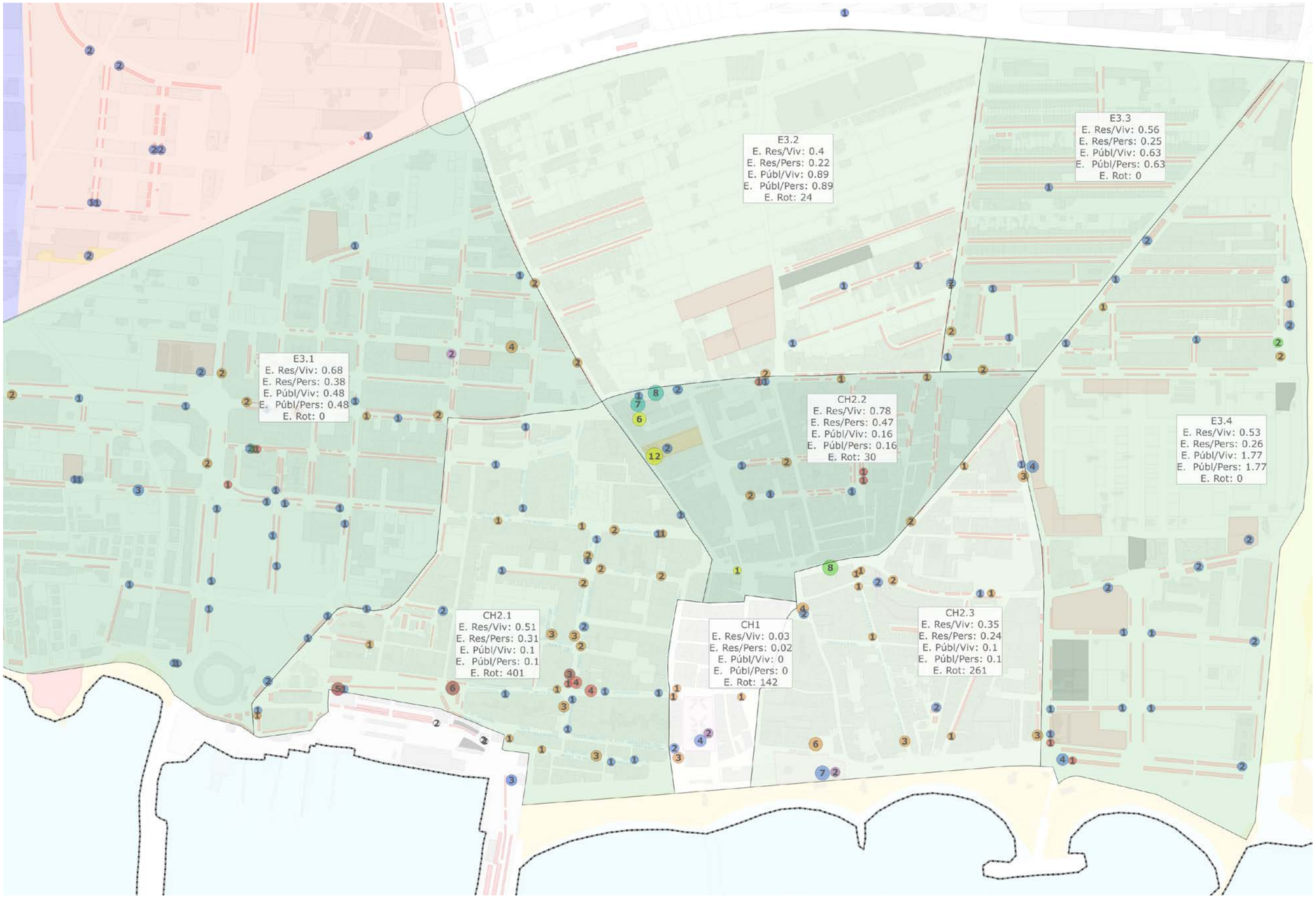


Ilustración 130. Plan de estacionamiento. Distribución de las plazas de estacionamiento en Casco Urbano. Fuente: Elaboración propia

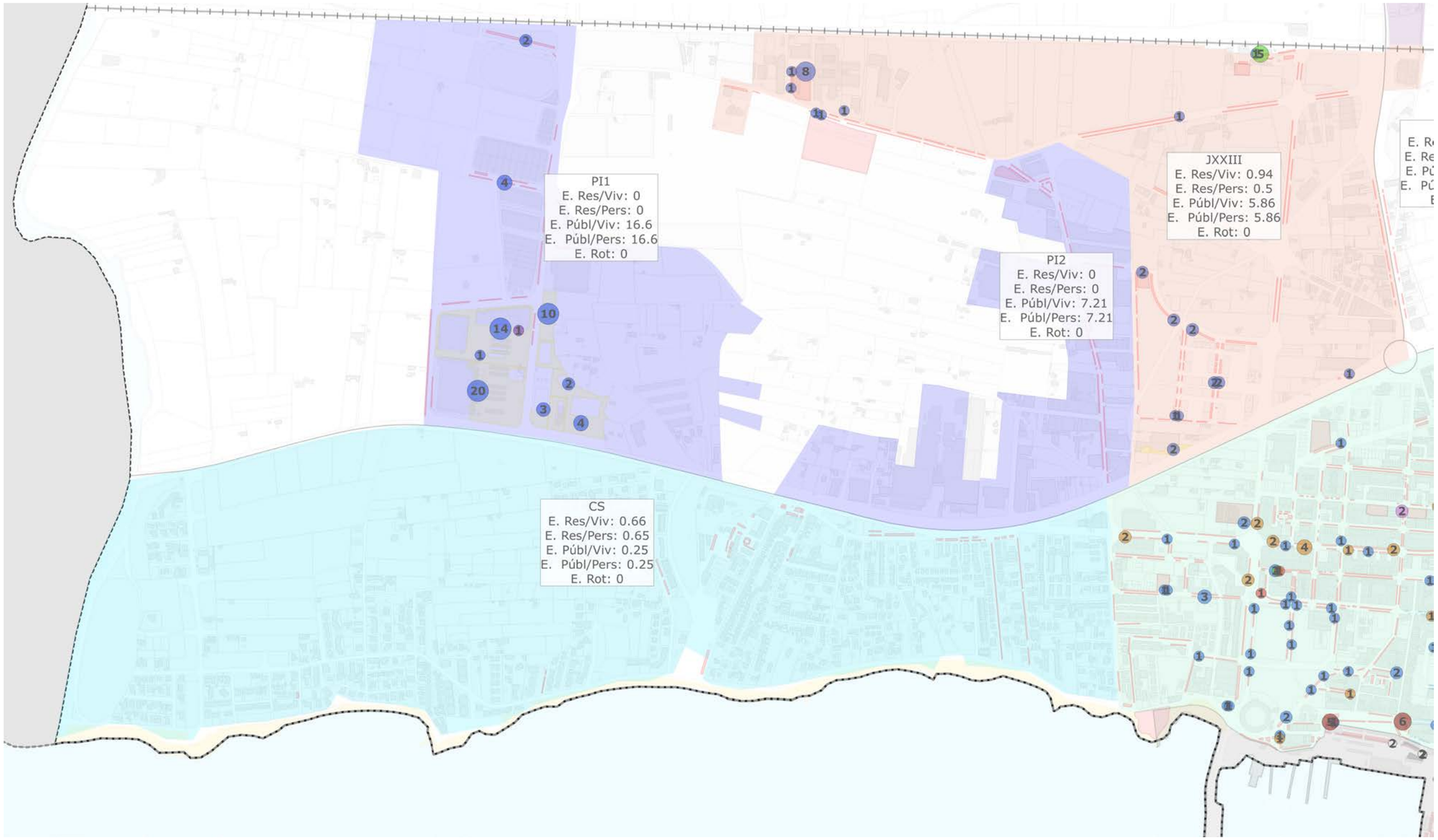


Ilustración 131. Plan de estacionamiento. Distribución de las plazas de estacionamiento en Costa Sur y zonas al oeste de la N-340a. Fuente: Elaboración propia

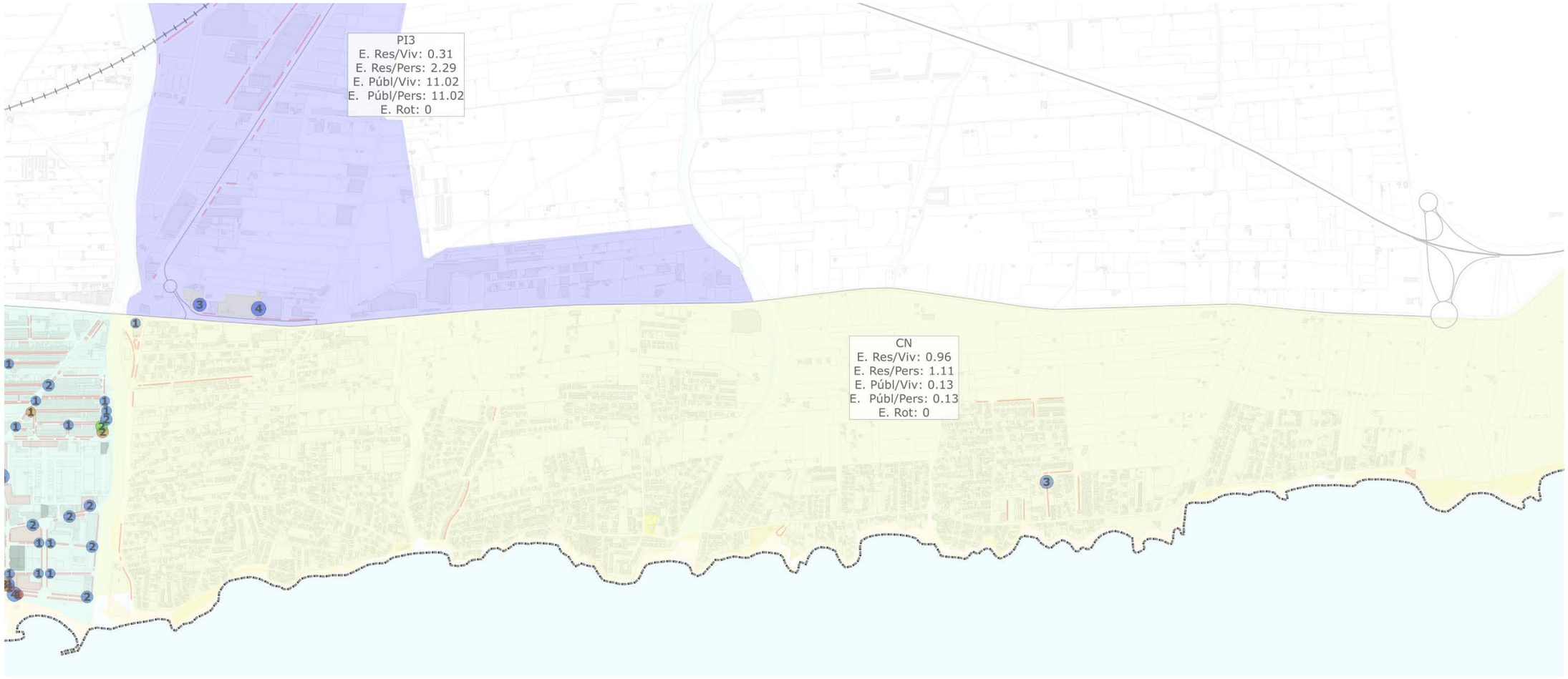


Ilustración 132. Plan de estacionamiento. Distribución de las plazas de estacionamiento en Costa Norte. Fuente: Elaboración propia

4.7 Análisis del flujo de mercancías y de la carga y descarga

La Distribución Urbana de Mercancías (DUM) es fundamental para el desarrollo económico, pero al mismo tiempo genera una serie de impactos negativos en la contaminación, la congestión, la seguridad vial y la ocupación de espacio urbano. Con la distribución urbana de mercancías se realiza la última actividad de la cadena de suministro, comúnmente denominada "distribución de última milla".

El funcionamiento y desarrollo de una ciudad no se puede entender sin el aprovisionamiento de productos por parte de la actividad comercial y los ciudadanos. Por tanto, este concepto adquiere una gran importancia, puesto que sin el suministro de bienes la ciudad no funcionaría tal como la conocemos hoy en día.

Para la distribución de mercancías, los esfuerzos normativos se han centrado en acotar los problemas generados por los vehículos (ruido, congestión y efectos medioambientales). Se han elaborado Ordenanzas Municipales regulando el peso máximo autorizado de carga y descarga, pero no se tiene en cuenta aspectos que afecten a las necesidades reales de la propia actividad económica y sostenible de las ciudades.

El objetivo principal de esta parte del Plan de Movilidad Urbana Sostenible es identificar las variables que afectan actualmente a la Distribución Urbana de Mercancías y definir un plan estratégico de actuación.

En primer lugar, definiremos la DUM como el conjunto de actividades de la logística de distribución comercial que son efectuadas en el interior del área urbana de una ciudad.

Las mercancías pueden clasificarse según la tipología de actividades a las que se destinan y su tratamiento en la circulación y el de la carga y descarga de la siguiente manera, que se ve representada en la siguiente figura:

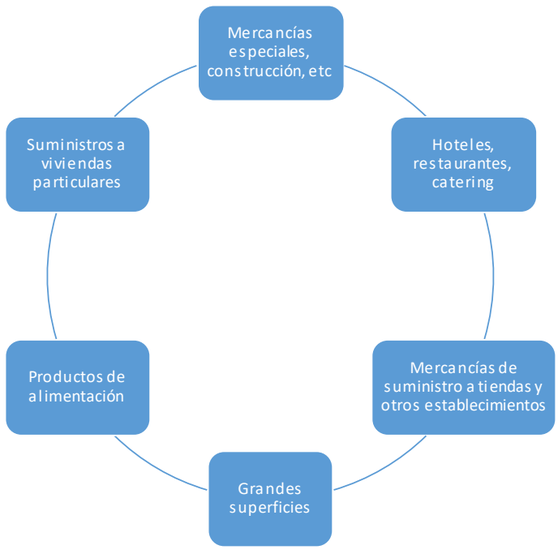


Ilustración 1. Clasificación de las mercancías según tipología de actividades

Los agentes y grupos sociales afectados por la DUM son:

1. *Operadores de transporte*: empresas que transportan carga dentro de la ciudad, tanto si el origen es la propia ciudad como si la mercancía proviene del exterior. Pueden ser:

- Distribuidores. El distribuidor se caracteriza por adquirir los productos (bebidas, alimentación, muebles, electrodomésticos, etc.) que comercializa a sus clientes. Se trata de empresas de capital familiar y carácter local-regional.
- Con medios propios del fabricante. El fabricante realiza la distribución de sus productos con estructura propia.
- Con medios propios del establecimiento (Servicio a domicilio). El comerciante realiza la distribución de sus productos al consumidor final mediante una estructura propia.
- Operadores Logísticos. El operador logístico se caracteriza por ofrecer otros servicios a sus clientes (almacenaje, preparación de pedidos, etc.). Este tipo de servicios son propios de empresas de gran tamaño.
- Empresas de Mensajería. Se trata de grandes empresas con elevado grado de subcontratación en el transporte urbano sobre pequeños transportistas (pequeñas empresas o autónomos).
- Autoaprovisionamiento tradicional. Lo realizan los establecimientos comerciales que se autoaprovisionan de mayoristas/distribuidores y mercados centrales.
- Autoaprovisionamiento organizado. Las principales empresas de distribución minorista han desarrollado sus propias plataformas para distribuir a sus centros comerciales. Para ello, disponen de total control sobre la cadena de distribución.

Además, hay que añadir que los diferentes operadores de transporte pueden realizar las operaciones con su propia estructura o subcontratando otras (empresas de transporte o autónomos), lo que multiplica aún más el número de agentes que intervienen.

2. *Receptores de mercancías*. Son los clientes y, por lo tanto, en un mercado competitivo ordenan las condiciones de la entrega.

3. *Vecinos*. Son los habitantes de la zona que se sienten afectados por las operaciones de carga y descarga y que padecen más directamente los efectos negativos de congestión, problemas de aparcamiento, contaminación ambiental, paisajística y cultura; estas dos últimas muy acusadas en los centros históricos.

4. *Visitantes*. Personas que acceden a los establecimientos a comprar o a trabajar. Su prioridad es la accesibilidad y dentro de ella el estacionamiento.

5. *La Administración*, que es la responsable de mediar entre todos los anteriores actores desde la perspectiva del bien común de todos los ciudadanos.

La DUM afecta a muchos colectivos y es difícil que la forma en que se lleve a cabo sea del agrado de todos. A su vez, la DUM se ve afectada por una serie de restricciones y problemas que suponen un obstáculo para la buena gestión de la misma es por ello, que es necesario estudiar la situación actual de la Distribución Urbana de Mercancías y proponer mejoras para gestionarla adecuadamente.

4.7.1 Movilidad de vehículos pesados

4.7.1.1 Parque móvil

De acuerdo a la información publicada en el Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, el parque de vehículos en Vinaròs ascendía, en 2017 a 21.695 unidades. Del total, camiones y furgonetas, representan un 14. Ello se puede observar en la siguiente gráfica:

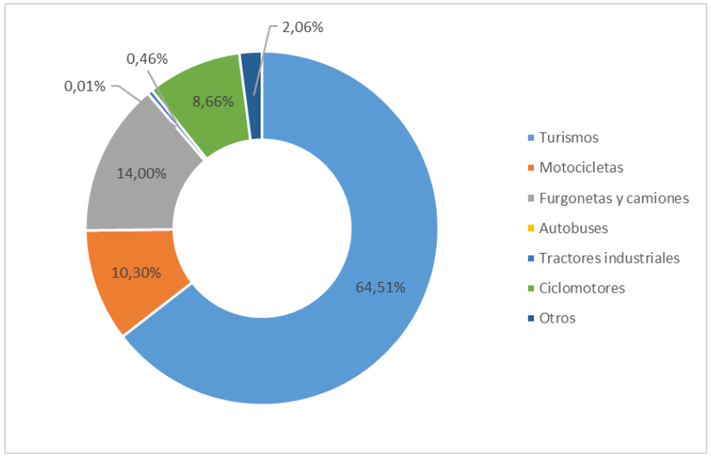


Ilustración 133. Parque de vehículos Vinaròs. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística.

4.7.1.2 Análisis de la carga y descarga

Zonas actuales de Carga y Descarga

En este punto se presenta la distribución actual de las plazas de carga y descarga del municipio de Vinaròs.

Análisis de las plazas de carga y descarga	
Zona / Distrito	**Nº de Plazas**
Zona Centro	**105**
Centro Histórico CH1	10
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	32
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	6
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	25
Zona Centro-Ensanche 3.1	23
Zona Centro-Ensanche 3.2	2
Zona Centro-Ensanche 3.3	4
Zona Centro-Ensanche 3.4	3
Total plazas de carga y descarga	**105**

Tabla 18. Distribución de las plazas de carga y descarga en el municipio de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia

Como se puede observar, todas las plazas de carga y descarga se encuentran ubicadas en la Zona Centro del municipio. En función del distrito, el horario de limitación de la actividad de carga y descarga varía. Se muestran aquí varias imágenes con la señalización de la carga y descarga en el área de acceso restringido:



Ilustración 134. Presencia de barrera levadiza en acceso a Plaza Parroquial desde C. San Cristòfol. Prohibición de acceso a zona centro excepto a vehículos de carga y descarga. Fuente: Elaboración propia





Ilustración 135. Carga y Descarga en el área de acceso restringido a vehículos autorizados de la Zona Centro. Foto superior: Acceso desde C. Mayor. Foto inferior: Acceso desde Passeig Colom. Fuente: Elaboración propia

Así pues, se puede ver que en dicha área la actividad de carga y descarga está limitada al horario de 7:30h - 10:30h y 15:30h – 17.30h. Fuera de esta zona la señalización observada indica que la actividad de carga y descarga se permite entre las 08:00h y las 20:00h.



Ilustración 136. Carga y Descarga en la Calle Sant Gregori. Fuente: Google Maps

Relación de comercios

También se presenta, a continuación, el inventario de comercios existente en cada zona:

Zona	Nº Actividades
Costa Norte	**4**
Lo Saldonar	2
Los Boverals	2
Costa Sur	**21**
Cala Puntal	17
Les Salines	4
Interior	**36**
Avda. Zaragoza	1
Carrefour	4
Juan XXIII	14
P.I. Carretera Ulldecona	15
P.I. Planes Altes	1
Residencial Ermita	1
Zona Centro	**670**
Centro Histórico	103
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	237
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	80
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	125
Zona Centro-Ensanche 3.1	72
Zona Centro-Ensanche 3.2	26
Zona Centro-Ensanche 3.3	7
Zona Centro-Ensanche 3.4	20
Total general	**731**

Tabla 19. Inventario de comercios existentes en el municipio de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la Red de Comercios de la Comunitat Valenciana

En la tabla anterior se puede observar que el 65% de los comercios existentes se ubican en la Zona Centro del municipio. Así pues, existe una polarización evidente de la actividad comercial hacia esta zona, que deberá considerarse en el análisis de la movilidad de la logística urbana.

Análisis de la cobertura de las plazas de carga y descarga para la distribución urbana de mercancías

Con esta información, se ha llevado a cabo un análisis de la cobertura de las plazas de carga y descarga sobre los comercios. En este análisis, se ha considerado que la máxima distancia óptima entre un punto de carga y descarga y un comercio es de 50m, siendo distancias de hasta 100m aceptables (aunque mejorables). Distancias superiores a 100m se consideran inaceptables[1].

Análisis de la cobertura de las plazas de carga y descarga sobre los comercios							
Zona/Distrito	Plazas CyD	Total comercios	Ratio Comercios / CyD	Comercios a d<50m		Comercios a d<100m	
				Valor absoluto	%	Valor absoluto	%
Costa Norte	**0**	**4**	**-**	**0**	**0,00%**	**0**	**0,00%**
Interior	**0**	**36**	**-**	**0**	**0,00%**	**0**	**0,00%**
Costa Sur	**0**	**17**	**-**	**0**	**0,00%**	**1**	**5,88%**
Cala Puntal	0	17	-	0	0,00%	1	5,88%
Les Salines	0	4	-	0	0,00%	0	0,00%
Zona Centro	**105**	**670**	**6,38**	**317**	**47,31%**	**533**	**79,55%**
Centro Histórico CH1	10	103	10,30	38	15,53%	69	37,86%
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	32	237	7,41	148	62,45%	213	89,87%
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	6	80	13,33	22	27,50%	54	67,50%
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	25	125	5,00	50	36,80%	111	68,00%
Zona Centro-Ensanche 3.1	23	72	3,13	40	55,56%	51	70,83%
Zona Centro-Ensanche 3.2	2	26	13,00	11	42,31%	23	88,46%
Zona Centro-Ensanche 3.3	4	7	1,75	4	57,14%	5	71,43%
Zona Centro-Ensanche 3.4	3	20	6,67	4	20,00%	7	35,00%
Total	**105**	**731**	**6,96**	**317**	**43,37%**	**534**	**73,05%**

Nota 1: En la tabla anterior, d = distancia entre comercios y alguna plaza de carga y descarga.

Nota 2: En los distritos no mostrados, la cobertura es del 0%.

Tabla 20. Análisis de la cobertura de las plazas de carga y descarga por zona y distrito. Fuente: Elaboración propia.

El primer dato relevante que se extrae al observar la tabla anterior es que todas las plazas de carga y descarga del municipio se encuentran ubicadas en la Zona Centro del municipio. De estas, solo una tiene incidencia sobre un comercio ubicado en el exterior de la Zona Centro, que se encuentra en el distrito de Cala Puntal, en Costa Sur.

En consecuencia, se analiza de forma pormenorizada lo que sucede en la Zona Centro, excluyéndose el resto de zonas en las que se ha dividido el municipio del análisis al no existir en ellas plazas de carga y descarga, por lo que se entiende que, en la actualidad, tampoco existe la necesidad de las mismas.

[1] Romano Alho & de Abreu e Silva, 2014

Se ha analizado el ratio 'comercios/plazas de carga y descarga' y se observa que este es del o 6,38 en la Zona Centro. Ello quiere decir que una plaza de carga y descarga sirve a aproximadamente un total de seis comercios. A nivel distrital, este ratio sus valores más bajos en los distritos ensanche 3.3 y ensanche 3.1 (1,75 y 3,13, respectivamente) y sus valores más alto en los distritos Casco Histórico 2.2 y Ensanche 3.2 (13,33 y 13,00 comercios/carga y descarga).

Por otro lado, comentar que el 47% de los comercios ubicados en la Zona Centro se encuentra a menos de 50m de una plaza de carga y descarga. Ello quiere decir que en prácticamente la mitad de los comercios de la Zona Centro la cobertura lineal[2] resulta óptima. En los distritos que conforman el Casco Histórico, con la excepción del distrito Casco Histórico 2.1 (62% de cobertura óptima), los resultados de la cobertura lineal son los más bajos de la zona. Este hecho es especialmente relevante en el distrito del Centro Histórico CH1, donde solo el 16% de los 103 comercios que existen se encuentran a una distancia óptima de algún punto de carga y descarga.

Los resultados también muestran que el 80% de las plazas de la Zona Centro se encuentran ubicadas a una distancia aceptable de un punto de carga y descarga. Dentro de la Zona Centro, nuevamente, es en el distrito del Centro Histórico donde esta estadística resulta más baja, siendo del 38%. En el distrito Casco Histórico 2.1, por su parte, el 90% de los comercios presentan coberturas lineales aceptables.

Comentar que la pobreza de los resultados de cobertura lineal presentados en el distrito del Centro Histórico resulta entendible una vez analizadas sus características, pues su entramado viario está conformado por vías peatonales de estrecha sección donde no existe espacio para la colocación de plazas de carga y descarga.

Atendiendo a la valoración realizada, uno de los objetivos del PMUS consistirá en tratar de mejorar los ratios anteriores para mejorar la distribución urbana de mercancías. Todo ello sin que resulte en perjuicio para la ciudadanía.

Por último, comentar también que es una práctica muy habitual la ocupación indebida de las zonas de carga y descarga por parte de los usuarios del vehículo privado. Este hecho, pues, debe tratar de corregirse con la implementación del presente PMUS.

4.7.2 Inventario de los polígonos industriales

Los puntos de atracción-generación de movilidad de los vehículos de transporte de mercancías pesadas son las naves ubicadas en los polígonos industriales del interior del municipio. En Vinaròs existen en la actualidad cuatro polígonos industriales. Estos son:

Inventario de polígonos Industriales			
Nombre del P. I.	Zona	Distrito	Código
P.I. Portal del Mediterráneo	Interior	Portal del Mediterráneo	I6
P.I. Capçades	Interior	Juan XXIII	I5
P.I. Planes Altes	Interior	P.I. Planes Altes	I9
P.I. Ctra. Ulldecona	Interior	P.I. Ctra. Ulldecona	I1

Tabla 21. Inventario de polígonos industriales de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia

Los polígonos industriales de Portal del Mediterráneo, Capçades y Ctra. De Ulldecona, se sitúan al oeste del eje de la N-340a; mientras que el polígono industrial de Planes Altes se encuentra en la N-238, cercano al núcleo urbano de Ulldecona. En consecuencia, el acceso del tráfico pesado en el núcleo urbano de Vinaròs es limitado.

[2] Entendemos por cobertura lineal la cobertura asociada de forma exclusiva a la distancia de un comercio con respecto a una plaza de carga y descarga, no considerando las características dimensionales o geométricas de la propia plaza).

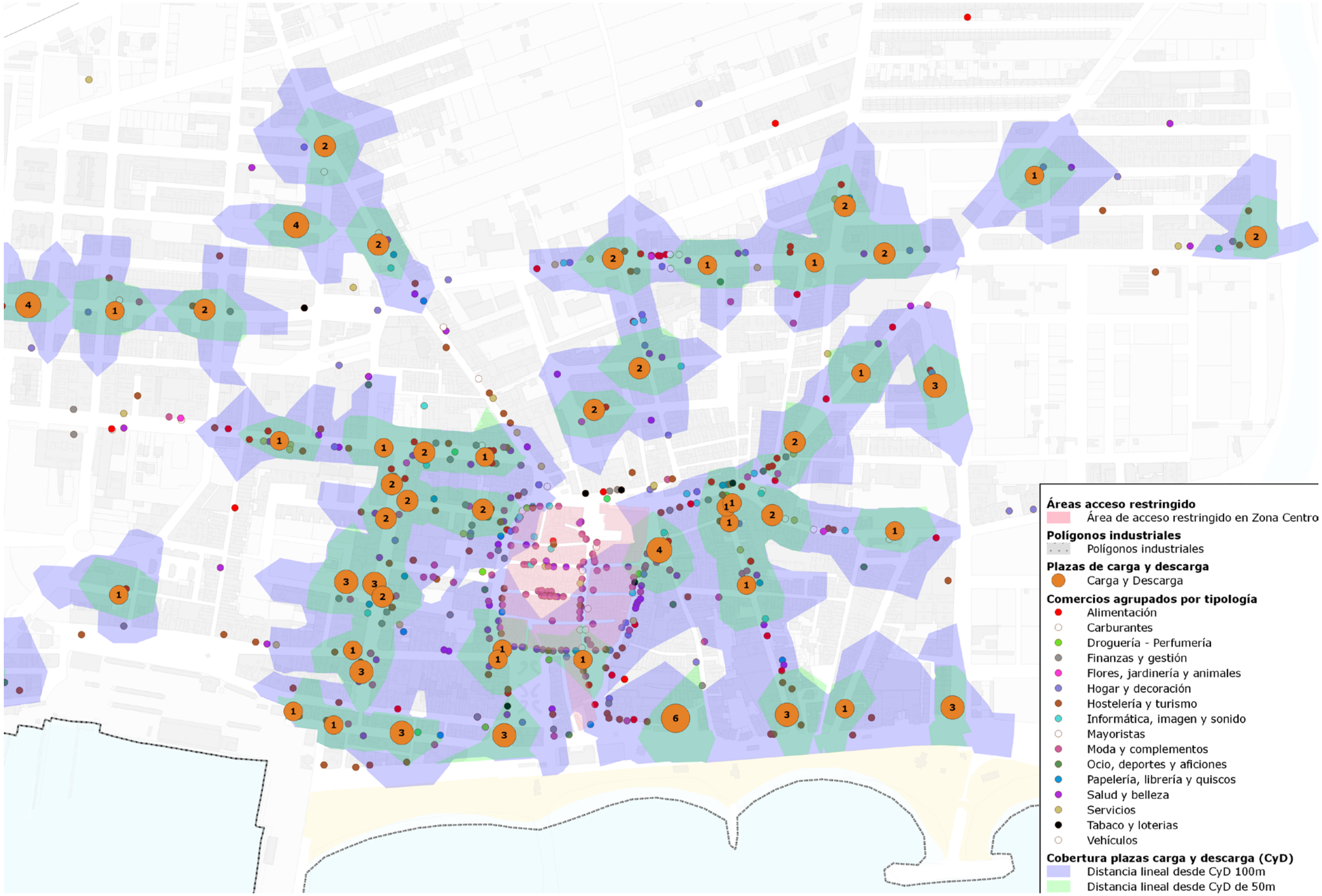


Ilustración 137. Análisis de la actividad logística. Relación de plazas de carga y descarga, comercios y polígonos industriales en Vinaròs. Zona Centro. Fuente: Elaboración propia.

4.8 Análisis del transporte público

4.8.1 Transporte ferroviario

Vinaròs se encuentra ubicado en una zona de afección de la Red de Media Distancia de Renfe, en la zona de Levante, tal y como se muestra en la siguiente imagen.

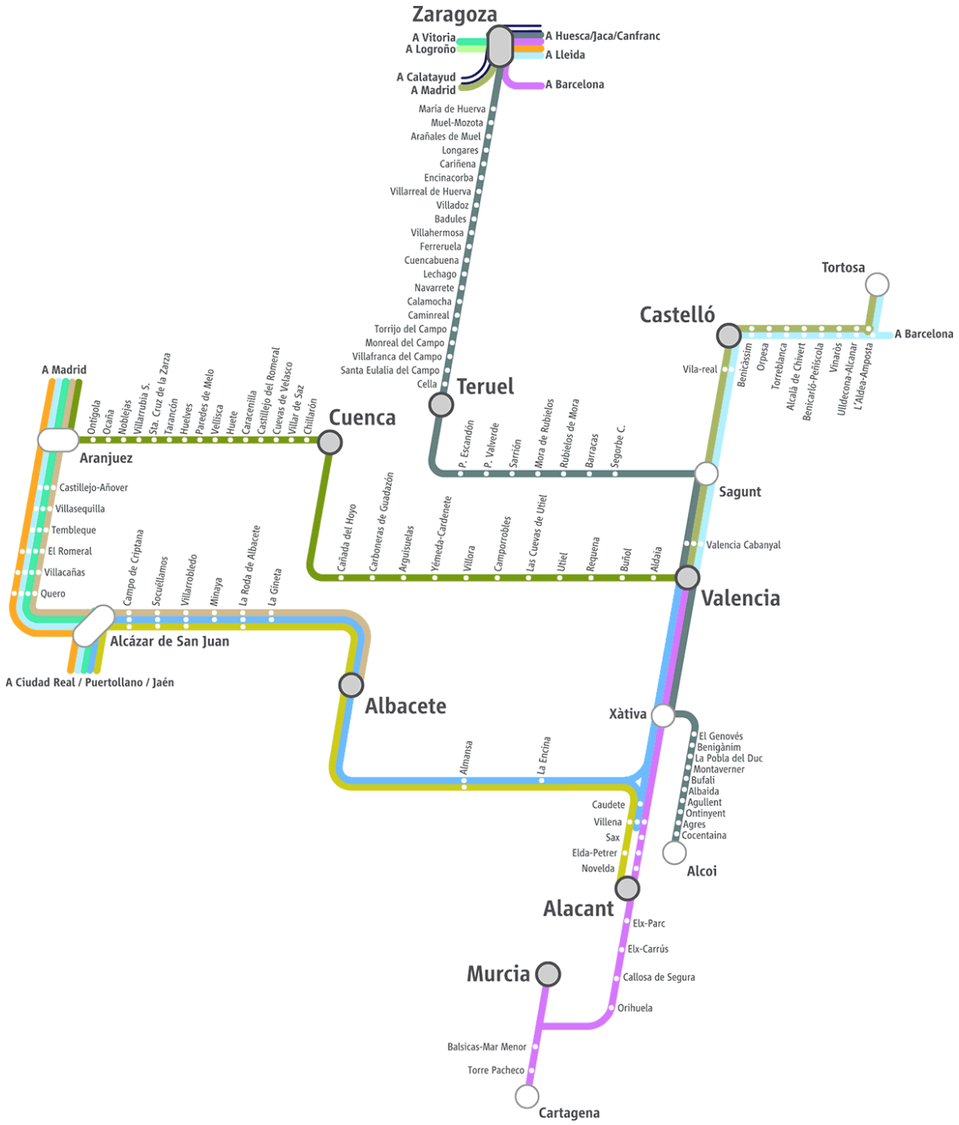
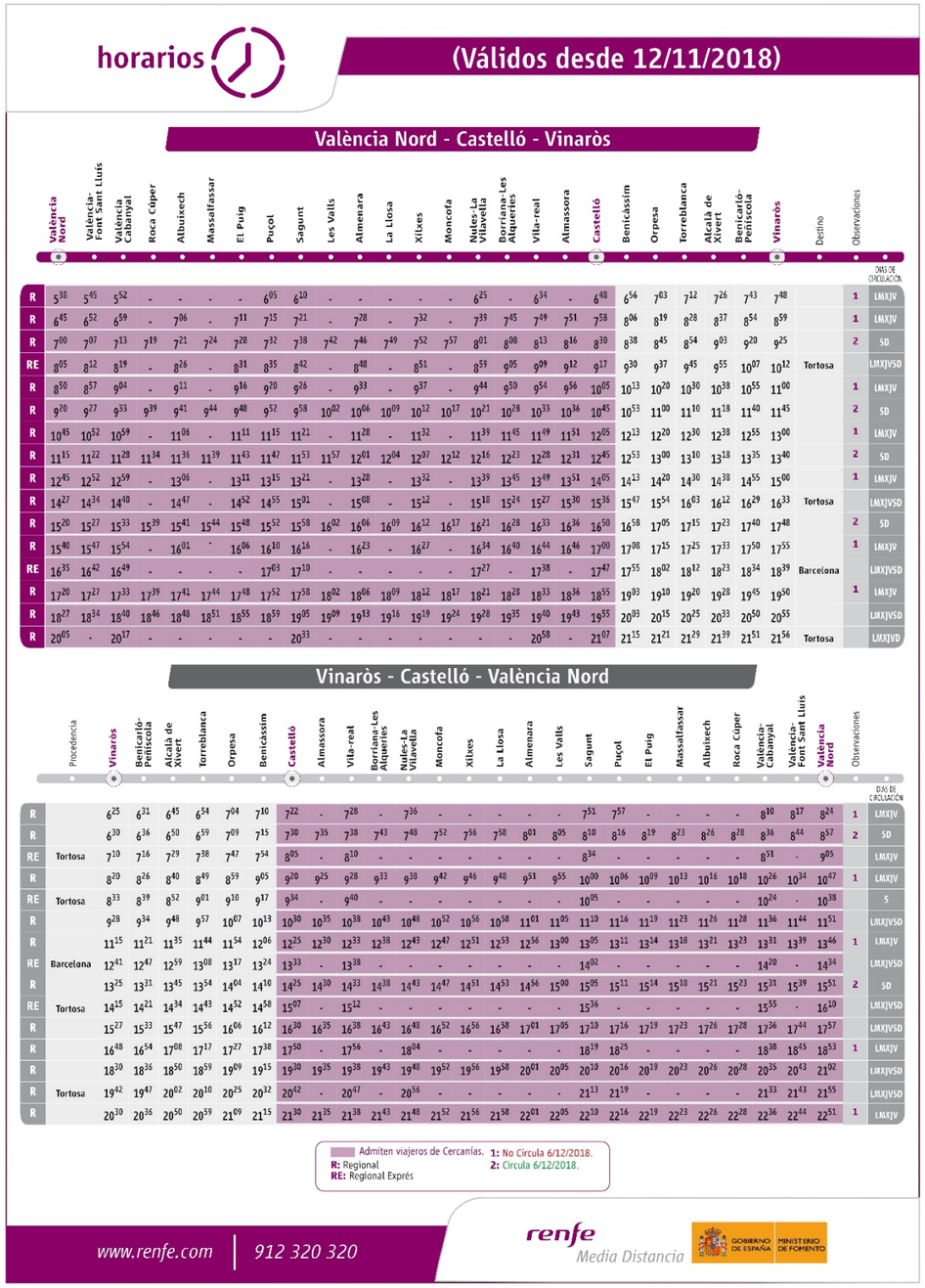


Ilustración 138. Resumen de los servicios de la infraestructura ferroviaria en Vinaròs. Fuente: Renfe

Recientemente también se ha habilitado el servicio de cercanías correspondiente a la línea C6 que une Vinaròs con las estaciones de Castellón y Valencia Norte.


horarios (Válidos desde 12/11/2018)

València Nord - Castelló - Vinaròs

	València Nord	València-Font Sant Lluís	València Cabanyal	Roca Cúper	Albuixech	Massalfassar	El Puig	Puçol	Sagunt	Les Valls	Almenara	La Llosa	Xilxes	Moncofa	Nules-La Vilavella	Borriana-Les Alqueries	Vila-real	Almassora	Castelló	Benicàssim	Orpesa	Torreblanca	Alcalà de Xivert	Benicarló-Peñíscola	Vinaròs	Destino	Observaciones	DIAS DE CIRCULACIÓN	
R	5:38	5:45	5:52	-	-	-	-	6:05	6:10	-	-	-	-	-	6:25	-	6:34	-	6:48	6:56	7:03	7:12	7:26	7:43	7:48			1	LMXJV
R	6:45	6:52	6:59	-	7:06	-	7:11	7:15	7:21	-	7:28	-	7:32	-	7:39	7:45	7:49	7:51	7:58	8:06	8:19	8:28	8:37	8:54	8:59			1	LMXJV
R	7:00	7:07	7:13	7:19	7:21	7:24	7:28	7:32	7:38	7:42	7:46	7:49	7:52	7:57	8:01	8:08	8:13	8:16	8:30	8:38	8:45	8:54	9:03	9:20	9:25			2	SD
RE	8:05	8:12	8:19	-	8:26	-	8:31	8:35	8:42	-	8:48	-	8:51	-	8:59	9:05	9:09	9:12	9:17	9:30	9:37	9:45	9:55	10:07	10:12	Tortosa			LMXJVSD
R	8:50	8:57	9:04	-	9:11	-	9:16	9:20	9:26	-	9:33	-	9:37	-	9:44	9:50	9:54	9:56	10:05	10:13	10:20	10:30	10:38	10:55	11:00			1	LMXJV
R	9:20	9:27	9:33	9:39	9:41	9:44	9:48	9:52	9:58	10:02	10:06	10:09	10:12	10:17	10:21	10:28	10:33	10:36	10:45	10:53	11:00	11:10	11:18	11:40	11:45			2	SD
R	10:45	10:52	10:59	-	11:06	-	11:11	11:15	11:21	-	11:28	-	11:32	-	11:39	11:45	11:49	11:51	12:05	12:13	12:20	12:30	12:38	12:55	13:00			1	LMXJV
R	11:15	11:22	11:28	11:34	11:36	11:39	11:43	11:47	11:53	11:57	12:01	12:04	12:07	12:12	12:16	12:23	12:28	12:31	12:45	12:53	13:00	13:10	13:18	13:35	13:40			2	SD
R	12:45	12:52	12:59	-	13:06	-	13:11	13:15	13:21	-	13:28	-	13:32	-	13:39	13:45	13:49	13:51	14:05	14:13	14:20	14:30	14:38	14:55	15:00			1	LMXJV
R	14:27	14:34	14:40	-	14:47	-	14:52	14:55	15:01	-	15:08	-	15:12	-	15:18	15:24	15:27	15:30	15:36	15:47	15:54	16:03	16:12	16:29	16:33	Tortosa			LMXJVSD
R	15:20	15:27	15:33	15:39	15:41	15:44	15:48	15:52	15:58	16:02	16:06	16:09	16:12	16:17	16:21	16:28	16:33	16:36	16:50	16:58	17:05	17:15	17:23	17:40	17:48			2	SD
R	15:40	15:47	15:54	-	16:01	-	16:06	16:10	16:16	-	16:23	-	16:27	-	16:34	16:40	16:44	16:46	17:00	17:08	17:15	17:25	17:33	17:50	17:55			1	LMXJV
RE	16:35	16:42	16:49	-	-	-	17:03	17:10	-	-	-	-	-	-	17:27	-	17:38	-	17:47	17:55	18:02	18:12	18:23	18:34	18:39	Barcelona			LMXJVSD
R	17:20	17:27	17:33	17:39	17:41	17:44	17:48	17:52	17:58	18:02	18:06	18:09	18:12	18:17	18:21	18:28	18:33	18:36	18:55	19:03	19:10	19:20	19:28	19:45	19:50			1	LMXJV
R	18:27	18:34	18:40	18:46	18:48	18:51	18:55	18:59	19:05	19:09	19:13	19:16	19:19	19:24	19:28	19:35	19:40	19:43	19:55	20:03	20:15	20:25	20:33	20:50	20:55				LMXJVSD
R	20:05	-	20:17	-	-	-	-	20:33	-	-	-	-	-	-	-	-	20:58	-	21:07	21:15	21:21	21:29	21:39	21:51	21:56	Tortosa			LMXJVD

Vinaròs - Castelló - València Nord

	Procedencia	Vinaròs	Benicarló-Peñíscola	Alcalà de Xivert	Torreblanca	Orpesa	Benicàssim	Castelló	Almassora	Vila-real	Borriana-Les Alqueries	Nules-La Vilavella	Moncofa	Xilxes	La Llosa	Almenara	Les Valls	Sagunt	Puçol	El Puig	Massalfassar	Albuixech	Roca Cúper	València-Cabanyal	València-Font Sant Lluís	València Nord	Observaciones	DIAS DE CIRCULACIÓN	
R		6:25	6:31	6:45	6:54	7:04	7:10	7:22	-	7:28	-	7:36	-	-	-	-	-	7:51	7:57	-	-	-	-	8:10	8:17	8:24		1	LMXJV
R		6:30	6:36	6:50	6:59	7:09	7:15	7:30	7:35	7:38	7:43	7:48	7:52	7:56	7:58	8:01	8:05	8:10	8:16	8:19	8:23	8:26	8:28	8:36	8:44	8:57		2	SD
RE	Tortosa	7:10	7:16	7:29	7:38	7:47	7:54	8:05	-	8:10	-	-	-	-	-	-	-	8:34	-	-	-	-	-	8:51	-	9:05			LMXJV
R		8:20	8:26	8:40	8:49	8:59	9:05	9:20	9:25	9:28	9:33	9:38	9:42	9:46	9:48	9:51	9:55	10:00	10:06	10:09	10:13	10:16	10:18	10:26	10:34	10:47		1	LMXJV
RE	Tortosa	8:33	8:39	8:52	9:01	9:10	9:17	9:34	-	9:40	-	-	-	-	-	-	-	10:05	-	-	-	-	-	10:24	-	10:38			S
R		9:28	9:34	9:48	9:57	10:07	10:13	10:30	10:35	10:38	10:43	10:48	10:52	10:56	10:58	11:01	11:05	11:10	11:16	11:19	11:23	11:26	11:28	11:36	11:44	11:51			LMXJVSD
R		11:15	11:21	11:35	11:44	11:54	12:06	12:25	12:30	12:33	12:38	12:43	12:47	12:51	12:53	12:56	13:00	13:05	13:11	13:14	13:18	13:21	13:23	13:31	13:39	13:46		1	LMXJV
RE	Barcelona	12:41	12:47	12:59	13:08	13:17	13:24	13:33	-	13:38	-	-	-	-	-	-	-	14:02	-	-	-	-	-	14:20	-	14:34			LMXJVSD
R		13:25	13:31	13:45	13:54	14:04	14:10	14:25	14:30	14:33	14:38	14:43	14:47	14:51	14:53	14:56	15:00	15:05	15:11	15:14	15:18	15:21	15:23	15:31	15:39	15:51		2	SD
RE	Tortosa	14:15	14:21	14:34	14:43	14:52	14:58	15:07	-	15:12	-	-	-	-	-	-	-	15:36	-	-	-	-	-	15:55	-	16:10			LMXJVSD
R		15:27	15:33	15:47	15:56	16:06	16:12	16:30	16:35	16:38	16:43	16:48	16:52	16:56	16:58	17:01	17:05	17:19	17:26	17:19	17:23	17:26	17:28	17:36	17:44	17:57			LMXJVSD
R		16:48	16:54	17:08	17:17	17:27	17:38	17:50	-	17:56	-	18:04	-	-	-	-	-	18:19	18:25	-	-	-	-	18:38	18:45	18:53		1	LMXJV
R		18:30	18:36	18:50	18:59	19:09	19:15	19:30	19:35	19:38	19:43	19:48	19:52	19:56	19:58	20:01	20:05	20:19	20:26	20:19	20:23	20:26	20:28	20:35	20:43	21:02			LMXJVSD
R	Tortosa	19:42	19:47	20:02	20:10	20:25	20:32	20:42	-	20:47	-	20:56	-	-	-	-	-	21:13	21:19	-	-	-	-	21:33	21:43	21:55			LMXJVSD
R		20:30	20:36	20:50	20:59	21:09	21:15	21:30	21:35	21:38	21:43	21:48	21:52	21:56	21:58	22:01	22:05	22:10	22:16	22:19	22:23	22:26	22:28	22:36	22:44	22:51		1	LMXJV

Admiten viajeros de Cercanías.
R: Regional
RE: Regional Exprés
1: No Circula 6/12/2018.
2: Circula 6/12/2018.

www.renfe.com | 912 320 320

renfe Media Distancia GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DE FOMENTO

Ilustración 139. Oferta de la red de transporte ferroviario. Red de cercanías. Fuente: Renfe

Renfe no ha proporcionado datos en relación a los viajeros de esta línea, por lo que no ha podido llevarse a cabo un análisis adecuado del servicio ofrecido por la línea de cercanías.

Por otro lado, la red de media distancia ofrece servicio hasta Tortosa. Este presenta las siguientes frecuencias los días laborales:



IDA

VINAROS A TORTOSA

Fecha: DD/MM/AAAA 02/04/2019

Salida	Llegada	Duración	Servicio
06.53	07.34	41 min.	R. EXPRES
10.13	10.50	37 min.	R. EXPRES
16.34	17.20	46 min.	REGIONAL
18.40	19.26	46 min.	R. EXPRES
21.57	22.33	36 min.	R. EXPRES

IDA

TORTOSA A VINAROS

Fecha: DD/MM/AAAA 02/04/2019

Salida	Llegada	Duración	Servicio
06.35	07.09	34 min.	R. EXPRES
12.01	12.41	40 min.	R. EXPRES
13.38	14.14	36 min.	R. EXPRES
19.02	19.41	39 min.	REGIONAL
22.05	22.45	40 min.	R. EXPRES

Ilustración 140. Oferta de la red de transporte ferroviario de media distancia. Conexión con Tortosa. Fuente: Renfe

Renfe no ha proporcionado datos en relación a los viajeros de esta línea, por lo que no ha podido llevarse a cabo un análisis adecuado del servicio ofrecido por la línea de media distancia.

4.8.2 Red interurbana de autobuses

Las empresas de los servicios de transporte interurbano que operan en el municipio de Vinaròs son dos; Autos Mediterráneo y Hife.

Las líneas sobre las que estas empresas tienen concesiones son:

Línea	Operador
Vinaròs - Castellón	Autos Mediterráneo
Vinaròs - Benicarló - Peñíscola	Autos Mediterráneo
Vinaròs - Morella	Autos Mediterráneo
Vinaròs - Catí	Autos Mediterráneo
Vinaròs - Rossell	Hife
Vinaròs - Castellón	Hife
Vinaròs - Valencia	Hife
Vinaròs - Tortosa	Hife
Vinaròs - Barcelona	Hife

Tabla 22. Características de la oferta de servicio de transporte público interurbano. Fuente: Ayuntamiento de Vinaròs y Autos Mediterráneo.

Actualmente, estas concesiones están siendo revisadas y no quedarán completamente definidas hasta pasados unos meses. En el presente diagnóstico, pues, se procederá al exclusivamente al análisis de la oferta del servicio de transporte público interurbano existente en la actualidad.

4.8.2.1 Características generales de las concesiones de transporte público interurbano

Las características generales que definen las concesiones de Autos Mediterráneo son la que se indican a continuación:

Línea		Días Laborales			Días Festivos		
Línea	Origen - Destino	Frecuencias	H. primer servicio	H. último servicio	Frecuencias	H. primer servicio	H. último servicio
Vinaròs - Castellón	Vinaròs - Castellón	6	6:30	22:00	5	8:30	22:00
	Castellón - Vinaròs	6	6:20	20:00	4	8:50	20:00
Vinaròs - Benicarló - Peñíscola	Vinaròs - Ben - Peñíscola	32	6:30	22:00	32	6:30	22:00
	Peñíscola - Ben - Vinaròs	32	7:30	23:00	32	7:30	23:00
Vinaròs - Morella	Vinaròs - Morella	2	8:00	16:00			
	Morella - Vinaròs	2	7:50	15:45			
Vinaròs - Catí	Vinaròs (salidas)*	4	8:00	18:15			
	Vinaròs (llegadas)**	4	6:30	17:00			

**Fin línea: 2 veces Sant Mateu, 1 vez Xert, 1 vez Catí*

***Origen línea: 1 vez Catí, 3 veces Sant Mateu*

Tabla 23. Características de la oferta de servicio de transporte público interurbano operado por Autos Mediterráneo. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos proporcionados por Autos Mediterráneo

Por su parte, las características generales que definen las concesiones de Hife son las siguientes:

Línea		Días Laborales		
Línea	Origen - Destino	Frecuencias	H. primer servicio	H. último servicio
Vinaròs - Rossell	Vinaròs - Tortosa	2	12:30	16:45
	Rossell - Vinaròs	2	6:00	6:45
Vinaròs - Castellón	Vinaròs - Castellón	1	7:20	-
	Vinaròs - Castellón	2	15:15	15:30
Vinaròs - Valencia	Vinaròs - Valencia	1	7:20	-
	Valencia - Vinaròs	2	13:30	14:15*

**Transbordo en Castellón UJI*

Línea		Días Laborales			Sábados, Domingos y festivos		
Línea	Origen - Destino	Frecuencias	H. primer servicio	H. último servicio	Frecuencias	H. primer servicio	H. último servicio
Vinaròs - Tortosa	Vinaròs - Tortosa	20	4:25	20:45	19	4:25	22:00
	Tortosa - Vinaròs	19	6:00	23:15	14	6:00	23:15

Línea		Días Laborales			Sábados			Domingos		
Línea	Origen - Destino	Frecuencias	H. primer servicio	H. último servicio	Frecuencias	H. primer servicio	H. último servicio	Frecuencias	H. primer servicio	H. último servicio
Vinaròs - Barcelona	Vinaròs - Barcelona	10	4:25	19:45	6	6:55	19:30	6	6:55	19:30
	Barcelona - Vinaròs	10	8:30	21:30	6	7:45	21:30	6	11:00	21:30

NOTA: Los horarios que se muestran en la línea Vinaròs – Castellón son los que se corresponden a la parada en la estación de autobuses de Castellón

Tabla 24. Características de la oferta de servicio de transporte público interurbano operado por Hife. Fuente: Hife.

Concesiones Hife

Línea interurbana Vinaròs – Rossell

La línea que conecta las localidades de Vinaròs y Rossell tiene dos variantes:

- La primera variante, tiene paradas en Ulldecona, Sant Juan del Pas, El Castell, San Rafael, Els Valentins y La Sénia antes de llegar a su destino final.
- La segunda variante, tiene paradas en Amposta, Sant Carles de la Ràpita, Alcanar (*platja*), Les Cases d'Alcanar, Alcanar, Ulldecona, Sant Juan del Pas, Castell y La Sénia.

Se muestra, a continuación, una ilustración con las diferentes paradas y horarios del servicio.



Ilustración 141. Horarios línea Rossell – Vinaròs. Fuente: Elaboración propia a partir de búsqueda realizada en www.hife.es

Esta línea opera únicamente los días laborales. Cuenta con dos servicios de ida de Rossell a Vinaròs durante las primeras horas del día (06:00 y 06:45). En sentido inverso también existen dos viajes programados. Las salidas desde Vinaròs se producen a las 12.30h y 16.45h.

Comentar que tanto el primer servicio de ida como el último de vuelta permiten enlazar con la única línea de transporte interurbano de Hife que une Vinaròs con Castellón y Valencia.

Tarifas

Se ha visitado la página web de la empresa Hife para conocer las tarifas aplicables al servicio de transporte interurbano que opera entre Rossell y Vinaròs. Los resultados de la búsqueda para un título de viaje sencillo se muestran en la siguiente tabla:

Línea Vinaròs - Rossell	
Destino	**Tarifa estándar**
Rossell	3,85 €
La Sénia	3,30 €
Els Valentins	2,55 €
San Rafael del Río	2,30 €
Sant Joan del Pas	1,90 €
Ulldecona	1,75 €
Vinaròs	2,00 €

Tabla 25. Tarifas aplicables al servicio de transporte interurbano entre Vinaròs y Tortosa con origen o destino las paradas de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia a partir de búsqueda realizada en www.hife.es

Por otro lado, se ha revisado la posible existencia de descuentos aplicables a billetes de ida y vuelta. El resultado ha sido negativo.

En la web, sin embargo, sí que se observa la existencia de descuentos aplicables a los usuarios familia numerosa o monoparental mostrando el carnet acreditativo. Los descuentos aplicables son del 20% con carácter general y de hasta un 50% con carácter especial. La web informa que estos descuentos no son acumulables a otros descuentos aplicables sobre el precio de la tarifa.

Comentar también que Hife cuenta con una tarjeta de descuento para usuarios habituales del servicio. Para el trayecto analizado, sin embargo, no se observan descuentos en el precio del ticket por ser poseedor de dicha tarjeta.

Usuarios del servicio

Desafortunadamente, no ha sido posible obtener la información relativa a los usuarios del servicio de esta línea, por lo que no se ha podido llevar a cabo ningún análisis al respecto.

Línea interurbana Vinaròs – Valencia

La línea que conecta Valencia con Vinaròs tiene paradas en Sagunto, Almenara, La Llosa, Xilxes, Nules, Alquerías, Vila – Real, Castelló (plaza del País Valencià), Castellón (estación de autobuses), Benicàssim, Oropesa del Mar, Cabanes N-340, Torreblanca N-340, Alcossebre Empalme N-340, Alcalà de Xivert, Santa Magdalena de Pulpis, Peñíscola (empalme) y Benicarló.

Se muestra, a continuación, una ilustración con las diferentes paradas y horarios del servicio.



Tabla 26. Servicio de transporte público interurbano entre Valencia y Vinaròs. Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados en la web de Hife www.hife.es

Esta línea opera únicamente los días laborales. Cuenta con un servicio de ida y dos de vuelta.

Tarifas

Se ha visitado la página web de la empresa Hife para conocer las tarifas aplicables al servicio de transporte interurbano que opera entre Valencia y Vinaròs. Los resultados de la búsqueda para un título de viaje sencillo se muestran en la siguiente tabla:

Línea Vinaròs - Valencia	
Destino	**Tarifa estándar**
Valencia	14,00 €
Sagunt	11,15 €
Almenara	10,20 €
La Llosa	10,00 €
Xilxes	9,85 €
Nules	No publicado
Alquerías	No publicado
Vila-real	No publicado
Castelló	6,80 €
Benicàssim	6,05 €
Oropesa	5,20 €
Cabanes N-340	4,75 €
Torreblanca	3,80 €
Alcossebre	3,15 €
Alcala de Xivert	2,70 €
Santa Magdalena de Pulpis	1,85 €
Peñíscola - Ciudad Jardín	No publicado
Benicarló	No publicado

Tabla 27. Tarifas aplicables al servicio de transporte interurbano entre Vinaròs y Tortosa con origen o destino las paradas de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia a partir de búsqueda realizada en www.hife.es

Por otro lado, Hife ofrece descuentos para aquellos usuarios que compren un título de viaje de ida y vuelta, ascendiendo el montante del billete a 25,20€.

También existen descuentos para familia numerosa. Los descuentos aplicables son del 20% con carácter general y de hasta un 50% con carácter especial. La web informa que estos descuentos no son acumulables a otros descuentos aplicables sobre el precio de la tarifa.

Comentar también con la *Tarjeta de descuento* es posible obtener un título de viaje por 11,90€ para el servicio consultada.

Por último, tal y como publica en su web, Hife ofrece también la posibilidad de obtener descuentos mediante la utilización del *Bono Virtual* utilizado para la compra directa en la web. En la consulta realizada, con este descuento el precio del billete ascendería a un total de 12,60€.

Usuarios del servicio

Desafortunadamente, no ha sido posible obtener la información relativa a los usuarios del servicio de esta línea, por lo que no se ha podido llevar a cabo ningún análisis al respecto.

Línea interurbana Vinaròs – Castellón

Existe una línea interurbana operada por Hife entre las localidades de Vinaròs y Castellón con parada única en Benicarló. Dicha línea opera únicamente los días laborales y tiene una sola frecuencia por sentido. La salida de Vinaròs la efectúa a las 7:20 para llegar a la capital de la Plana Alta a las 9:00. En sentido inverso, la salida desde la estación de autobuses de Castellón se efectúa a las 15:30 para llegar a Vinaròs a las 16:40.

VINARÒS - CASTELLÓ PLAZA DEL PAÍS VALENCIÀ

- **7:20** - VINARÒS
- 7:35 - BENICARLÓ
- **9:00** - CASTELLÓ PLAZA DEL PAÍS VALENCIÀ

CASTELLÓ PLAZA DEL PAÍS VALENCIÀ - VINARÒS

- **15:00** - CASTELLÓ PLAZA DEL PAÍS VALENCIÀ
- 15:15 - CASTELLÓ ESTACIÓN DE AUTOBUSES
- 15:25 - BENICÀSSIM
- 15:40 - OROPESA PLAZA DE TOROS
- 15:45 - CABANES N-340
- 16:00 - TORREBLANCA N-340
- 16:05 - ALCOSSEBRE EMPALME N-340
- 16:10 - ALCALA DE XIVERT
- 16:20 - SANTA MAGDALENA
- 16:25 - EMPALME PEÑÍSCOLA CIUDAD JARDÍN
- 16:30 - BENICARLÓ
- **16:45** - VINARÒS

VINARÒS - CASTELLÓ ESTACIÓN DE AUTOBUSES

- **7:20** - VINARÒS
- 7:20 - EMPALME PEÑÍSCOLA CIUDAD JARDÍN
- 7:35 - BENICARLÓ
- 7:55 - SANTA MAGDALENA
- 8:15 - ALCALA DE XIVERT
- 8:20 - ALCOSSEBRE EMPALME N-340
- 8:30 - TORREBLANCA N-340
- 8:35 - CABANES N-340
- 8:40 - OROPESA PLAZA DE TOROS
- 8:50 - BENICÀSSIM
- **9:25** - CASTELLÓ ESTACIÓN DE AUTOBUSES

CASTELLÓ ESTACIÓN DE AUTOBUSES - VINARÒS

- **15:15** - CASTELLÓ ESTACIÓN DE AUTOBUSES
- 15:25 - BENICÀSSIM
- 15:40 - OROPESA PLAZA DE TOROS
- 15:45 - CABANES N-340
- 16:00 - TORREBLANCA N-340
- 16:05 - ALCOSSEBRE EMPALME N-340
- 16:10 - ALCALA DE XIVERT
- 16:20 - SANTA MAGDALENA
- 16:25 - EMPALME PEÑÍSCOLA CIUDAD JARDÍN
- 16:30 - BENICARLÓ
- **16:45** - VINARÒS

CASTELLÓ ESTACIÓN DE AUTOBUSES - VINARÒS

- **15:30** - CASTELLÓ ESTACIÓN DE AUTOBUSES
- 16:20 - BENICARLÓ
- **16:40** - VINARÒS

Tabla 28. Servicio de transporte público interurbano entre Castellón y Vinaròs. Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados en la web de Hife www.hife.es

Tarifas

Un título de viaje sencillo entre las localidades de Castellón y Vinaròs cuesta un total de 6,80€.

Sin embargo, Hife ofrece descuentos para aquellos usuarios que compren un título de viaje de ida y vuelta, ascendiendo el montante del billete a 12,90€.

También existen descuentos para familia numerosa. Los descuentos aplicables son del 20% con carácter general y de hasta un 50% con carácter especial. La web informa que estos descuentos no son acumulables a otros descuentos aplicables sobre el precio de la tarifa.

Comentar también con la *Tarjeta de descuento* es posible obtener un título de viaje por 6,12€ para el servicio consultada.

Por último, tal y como publica en su web, Hife ofrece también la posibilidad de obtener descuentos mediante la utilización del *Bono Virtual* utilizado para la compra directa en la web. En la consulta realizada, con este descuento el precio del billete ascendería a un total de 6,82€.

Línea interurbana Tortosa – Vinaròs

La línea interurbana que conecta las localidades de Tortosa y Vinaròs tiene parada en Campredo, el *peatge* de Aldea, l'Aldea, Hostal, Amposta, La Ràpita, Alcanar (*platja*), Les Cases, Alcanar y Vinaròs.

En la página 76 se encuentra la Ilustración 142 donde se muestran las características del servicio.

Tarifas

Se ha visitado la página web de la empresa Hife para conocer las tarifas aplicables al servicio de transporte interurbano que opera entre Tortosa y Vinaròs. Los resultados de la búsqueda para un título de viaje sencillo se muestran en la siguiente tabla:

Línea Vinaròs - Tortosa	
Destino	**Tarifa estándar**
Tortosa	4,75 €
Campredo	4,75 €
peatge de Aldea	3,45 €
l'Aldea	3,45 €
Hostal	3,45 €
Amposta	2,90 €
La Ràpita	2,00 €
Alcanar (platja)	1,75 €
Les Cases	1,75 €
Alcanar	1,75 €

Tabla 29. Tarifas aplicables al servicio de transporte interurbano entre Vinaròs y Tortosa con origen o destino las paradas de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia a partir de búsqueda realizada en www.hife.es

Por otro lado, se ha revisado la posible existencia de descuentos aplicables a billetes de ida y vuelta. El resultado ha sido negativo.

En la web, sin embargo, sí que se observa la existencia de descuentos aplicables a los usuarios familia numerosa o monoparental mostrando el carnet acreditativo. Los descuentos aplicables son del 20% con carácter general y de hasta un 50% con carácter especial. La web informa que estos descuentos no son acumulables a otros descuentos aplicables sobre el precio de la tarifa.

Por otro lado, Hife también cuenta con una tarjeta de descuento para usuarios habituales del servicio. En el trayecto entre Vinaròs y Tortosa, por ejemplo, el precio del ticket con dicha tarjeta se reduce desde los 4,75€ hasta los 4,39€ para el servicio consultado.

Usuarios del servicio

Desafortunadamente, no ha sido posible obtener la información relativa a los usuarios del servicio de esta línea, por lo que no se ha podido llevar a cabo ningún análisis al respecto.

Línea interurbana Barcelona – Vinaròs

La línea interurbana que conecta las localidades de Barcelona y Vinaròs tiene entre sus paradas l'Aldea (intercambiador), l'Aldea, Amposta, Sant Carles de la Ràpita, les cases d'Alcanar y Alcanar.

Esta línea opera tanto en días laborales como domingos y festivos.

La Ilustración 143, en la página 76 del presente documento, muestra los horarios del servicio de transporte público interurbano de la línea que une Vinaròs con Barcelona.

Tarifas

Las tarifas de todos los destinos de esta línea, con la excepción de Barcelona, ya han sido analizados en el estudio de la línea Tortosa – Peñíscola. En consecuencia, solo se cita, a continuación, la tarifa aplicable entre Vinaròs y Barcelona, que es de 25,45€ según los datos publicados en la web.

Por otro lado, Hife ofrece descuentos para aquellos usuarios que compren un título de viaje de ida y vuelta, ascendiendo el montante del billete a 39,05€.

También existen descuentos para familia numerosa. Los descuentos aplicables son del 20% con carácter general y de hasta un 50% con carácter especial. La web informa que estos descuentos no son acumulables a otros descuentos aplicables sobre el precio de la tarifa.

Comentar también con la *Tarjeta de descuento* es posible obtener un título de viaje por 10,28€ para el servicio consultada.

Por último, tal y como publica en su web, Hife ofrece también la posibilidad de obtener descuentos que oscilan entre el 40% y el 55% mediante la utilización del *Bono Virtual,* bono para la compra directa en la web.

Usuarios del servicio

Desafortunadamente, no ha sido posible obtener la información relativa a los usuarios del servicio de esta línea, por lo que no se ha podido llevar a cabo ningún análisis al respecto.

SALIDAS DESDE TORTOSA → AMPOSTA → LA RÀPITA → ALCANAR → VINARÒS

Dilluns a divendres feiners

	GA6	*			*		*			5	*				*	3		*			*				*		*	5
TORTOSA	6:00	6:30	7:00	8:00	8:30	9:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	14:00	14:25	14:30	14:45	15:30	16:30	16:45	18:00	18:30	19:00	19:00	19:45	20:30	21:15	22:30	23:15
CAMPREDO	6:05		7:05	8:05		9:05		11:05		12:05		13:05	14:05				15:35		16:50	18:05				19:50		21:20		23:20
ALDEA PEATGE	NC		NC	NC		NC		NC		12:10		NC	NC				NC		NC	NC				NC		NC		23:30
L'ALDEA	6:15		7:15	8:15		9:15		11:15	1	12:15		13:15	14:15	2			15:45		17:05	18:15		2		20:05		21:30		23:35
HOSTAL	6:20		7:20	8:20		9:20		11:20		12:20		13:20	14:20			3	15:50		17:10	18:20				20:10		21:35		23:40
AMPOSTA	6:30	6:50	7:30	8:30	8:50	9:30	10:50	11:30	12:00	12:30	12:50	13:30	14:30	14:45	14:50		16:00	16:50	17:20	18:30	18:50	19:30		20:20	20:50	21:50	22:50	23:45
LA RÀPITA	6:45	7:00	7:45	8:45	9:00	9:45	11:00	11:45	12:15	12:45	13:00	13:45	14:45	15:00	15:00		16:15	17:00	17:35	18:45	19:00	19:45	4	20:35	21.00	22:05	23:00	0:00
ALCANAR (platja)	6:50		7:50	8:50		9:50		11:50	12:20	12:50		13:50	14:50	15:05			16:20		17:40	18:50		19:50		20.40		22:10		0:10
LES CASES	6:55	7:10	8:00	9.00	9:10	10.00	11:10	12.00	12:30	13.00	13:10	14.00	15:00	NC	15:10		16:30	17:10	17:50	19:00	19:10	20:00		20:50	21:10	22:20	23:10	0:15
ALCANAR	7:00	7:15	8.05	9:05	9:15	10.05	11:15	12.05	12:35	13:05	13:15	14.05	15:05	NC	15:15	16:00	16:35	17:15	18:00	19:05	19:15	20:05		20:55	21:15	22:25	23:15	0:25
VINARÒS	7:20		8:20	9:20		10:20		12:20	12:50	13:20		14:20	15:20	15:30		16:25	16:50		18:20	19:20		20:20		21:10		22:40		0:40
BENICARLO	7:35													15:40			17:00		-	19:30		20:30		21:20		22:50		0:50
PEÑISCOLA														15:55			17:15		18:55				19:50					1:05

Dissabtes, diumenges i festius

TORTOSA — AMPOSTA — LA RAPITA — ALCANAR — VINAROS

	GA6	*		*		B	*		*		B		*		*		*			A,5	*		*	A
TORTOSA	6:00	6:30	7:00	8:30	9:00	10:15	10:30	11:00	12:30	13:30	14:00	14:25	14:30	15:00	16:30	17:30	18:30	19:00	19:00	20:15	20:30	21:15	22:30	23.15
CAMPREDO	6:05		7:05		9:05	10:20		11:05		13:35	14:05			15:05		17:35		19:05		20:20		21:20		23:20
ALDEA PEATGE	NC		NC		NC	10:30		NC		NC	NC			NC		NC		NC		20:30		21:30		23:25
L'ALDEA	6:15		7:15		9:15	10:35		11:15		13:45	14:15	2		15:15		17:45		19:15		20:35		21:35		23:30
HOSTAL	6:20		7:20		9:20	10:40		11:20		13:50	14:20			15:20		17:50		19:20		20:40		21:40		23:35
AMPOSTA	6:30	6:50	7:30	8:50	9:30	10:45	10:50	11:30	12:50	14:00	14:30	14:45	14:50	15:30	16:50	18:00	18:50	19:30		20:50	20:50	21:50	22:50	23:45
LA RÀPITA	6:45	7:00	7:45	9:00	9:45	11:00	11:00	11:45	13:00	14:15	14:45	15:00	15:00	15:45	17:00	18:15	19:00	19:45	4	21:05	21.00	22:05	23:00	0:00
ALCANAR (platja)	6:50		7:50		9:50	11:05		11:50		14:20	14:50	15:05		15:50		18:20		19:50		21:10		22:10		0:05
LES CASES	6:55	7:10	8:00	9:10	10:00	11:15	11:10	12:00	13:10	14:30	15:00	NC	15:10	16:00	17:10	18:30	19:10	20:00		21:20	21:10	22:20	23:10	0:15
ALCANAR	7:00	7:15	8:05	9:15	10:05	11:25	11:15	12:05	13:15	14:35	15:05	NC	15:15	16:05	17:15	18:35	19:15	20:05		21:25	21:15	22:25	23:15	0:25
VINARÒS	7:20		8:20		10:20	11:35		12:20		14:50	15:20	15:30		16:20		18:50		20:20		21:40		22:40		0:40
BENICARLO	7:35											15:40		16:45				20:30		21:50		22:50		0:50
PEÑISCOLA												15:55							19:50					1:05

1 = per Vinallop — 2 = per la carroba — 3 = per Ulldecona — 4 = per autopista — 5 Enllaç BCN — 6 Enllaç Valencia

G= No circula en festivos de la Comunidad Valenciana — A= Diumenges i festius NO circula — B= Dissabtes NO circula — * EXPRES.CAT — NC- No circula

www.hife.es
902 119 814

SALIDAS DESDE VINARÒS → ALCANAR → LA RÀPITA → AMPOSTA → TORTOSA

Dilluns a divendres feiners

	1	6,1			*			3	*		1	*		1	*	1	5 I 6		*		G	*			*	1		*	*
PEÑISCOLA				6:30														15:00						18:15					
BENICARLO		5:40		6:40														15:10			16:30			18:25			20:30		
VINARÒS	4:25	5:55	6:45	7:00		7:45	8:45	8:45		9:45	10:45		11:45	12:45		13:45	14:45	15:30		15:45	16:45		17:45	18:45		19:45	20:45		
ALCANAR	4:40	6:10	7:00	7:10	7:30	8:00	9:00	9:00	9:30	10:00	11:00	11:30	12:00	13:00	13:30	14:00	15:00	NC	15:30	16:00	17:00	17:30	18:00	19:00	19:30	20:00	21:00	21:30	23:30
LES CASES	4:45	6:15	7:05	7:15	7:35	8:05	9:05		9:35	10:05	11:05	11:35	12:05	13:05	13:35	14:05	15:05	NC	15:35	16:05	17:05	17:35	18:05	19:05	19:35	20:05	21:05	21:35	23:35
ALCANAR (platja)	4:50	6:20	7:10	7:20		8:10	9:10			10:10	11:10		12:10	13:10		14:10	15:10	15:40		16:10	17:10		18:10	19:10		20:10	21:10		
LA RÀPITA	5:00	6:30	7:20	7:30	7:45	8:20	9:20	3	9:45	10:20	11:20	11:45	12:20	13:20	13:45	14:20	15:20	15:50	15:45	16:20	17:20	17:45	18:20	19:20	19:45	20:20	21:20	21:45	23:45
AMPOSTA	5:20	6:50	7:40	7:45	7:55	8:40	9:40		9:55	10:40	11:40	11:55	12:40	13:40	13:55	14:40	15:40	16:00	15:55	16:40	17:40	17:55	18:40	19:40	19:55	20:40	21:40	21:55	23:55
HOSTAL	5:25	6:55	7:50			8:50	9:50			10:50	11:50		12:50	13:50		14:50	15:50			16:50	17:50		18:50	19:50		20:50	21:50		
L'ALDEA	5:27	6:57	7:55	2		8:55	9:55			10:55	11:55		12:55	13:55		14:55	15:55	2	2	16:55	17:55		18:55	19:55		20:55	21:55		
ALDEA PEATGE	5:30	7:05	NC			9:00	NC			NC	12:00		NC	14:00		NC	NC			NC	NC		NC	NC		21:00	NC		
CAMPREDO	5:35	7:10	8:00			9:00	10:00			11:00	12:05		13:00	14:05		15:00	16:00			17:00	18:00		19:00	20:00		21:05	22:00		
TORTOSA	5:40	7:15	8:10	8:15	8:15	9:10	10:10	10:05	10:15	11:10	12:10	12:15	13:10	14:10	14:15	15:10	16:10	16:40	16:15	17:10	18:10	18:15	19:10	20:10	20:15	21:10	22:10	22:15	0:15

Dissabtes diumenges i festius

VINARÒS — ALCANAR — LA RÀPITA — AMPOSTA — TORTOSA

	1		*	B		*	C,1	*			*	1		*	D,1	A	B	A G	*		B		B	*	B2	*	A	*
PEÑISCOLA		6:30											15:00															
BENICARLO		6:40											15:10				16:30	16:40		17:30		19:15					21:50	
VINARÒS	4:25	7:00		7:35	8:45		10:45		11:45	12:45		13:45	15:30		15:30	15:30	16:45	17:00		17:45	18:30	19:30	19:30		20:30		22:00	
ALCANAR	4:40	7:10	7:30	7:50	9:00	9:30	11:00	11:30	12:00	13:00	13:30	14:00	NC	15:30	15:45	NC	17:00	17:15	17:30	18:00	18:45	19:50	19:45	19:30	20:40	21:30	22:15	23:30
LES CASES	4:45	7:15	7:35	7:55	9:05	9:35	11:05	11:35	12:05	13:05	13:35	14:05	NC	15:35	15:50		17:05	17:20	17:35	18:05	18:50	19:55	19:50	19:35	20:45	21:35	22:20	23:35
ALCANAR (platja)	4:50	7:20		8:00	9:10		11:10		12:10	13:10		14:10	15:40		15:55		17:10	17:25		18:10	19:00	20:00	20:00		20:50		22:25	
LA RÀPITA	5:00	7:30	7:45	8:10	9:20	9:45	11:20	11:45	12:20	13:20	13:45	14:20	15:50	15:45	16:10	3	17:20	17:35	17:45	18:20	19:05	20:15	20:05	19:45	21:00	21:45	22:30	23:45
AMPOSTA	5:20	7:45	7:55	8:30	9:40	9:55	11:40	11:55	12:40	13:40	13:55	14:40	16:00	15:55	16:30		17:40	17:45	17:55	18:40	19:15	20:40	20:15	19:55	21:10	21:55	22:45	23:55
HOSTAL	5:25	7:50		8:35	9:50		11:50		12:50	13:50		14:50			16:35		17:50	17:55		18:50	19:25	20:50	20:25				22:55	
L'ALDEA	5:27	7:55		8:40	9:55		11:55		12:55	13:55		14:55	2		16:40		17:55	18:00		18:55	19:30	20:55	20:30				23:00	
ALDEA PEATGE	5:30	NC		8:45	NC		12:00		NC	14:00		NC			16:45		NC	NC		NC	NC	NC	NC				NC	
CAMPREDO	5:35	8:00		8:50	10:00		12:00		13.00	14:05		15:00			16:45		18:00	18:05		19:00	19:35	21:03	20:35				23:05	
TORTOSA	5:40	8:10	8:15	8:55	10:10	10:15	12:10	12:15	13:10	14:10	14:15	15:10	16:40	16:15	16:55	16:55	18:10	18:15	18:15	19:10	19:45	21:10	20:45	20:15	21:30	22:15	23:15	0:15

1 Enllaç linea BCN — 2 = Per la carroba — 3 = Per Ulldecona — 4 = Per autopista — 5 Enllaç Ulldecona — 6 Enllaç Lleida

A= Diumenges i festius NO circula — B= Dissabtes NO circula — C= Bcn dissabte, diumenge i festiu — D= BCN sols diumenges i festius — NC - No circula

G= No circula en festivos de la Comunidad Valenciana

* EXPRES.CAT

Horaris d'arribada aproximats depenent del tràfic

Horaris a partir de 14/07/2018

Ilustración 142. Horarios del servicio de transporte público interurbano entre Vinaròs y Tortosa. Fuente: Hife

- PENISCOLA → MONTSIA → BARCELONA

Dilluns a divendres feiners

VILA-REAL						7:25					13:00			
BENICASSIM						8:10					13:50			
OROPESA						8:25					14:10			
TORREBLANCA						NC					14:05			
ALCOSSEBRE						NC					14:15			
PENISCOLA				6:30		9:05					15:00			
BENICARLO		5:40		6:40		8:15					15:10	17:00		
VINAROS	4:25	5:55		6:55	7:35	8:25	9:45	10:45	12:45	13:45	15:20	17:15	19:45	
ALCANAR	4:40	6:10	6:45	7:10	7:50	8:40	10:00	11:00	13:00	14:00	15:30	17:30	20:00	
LES CASES	4:45	6:15	6:50	7:15	7:55	8:45	10:05	11:05	13:05	14:05	15:35	17:35	20:05	
LA RAPITA	5:00	6:30	7:05	7:30	8:10	9:05	10:20	11:20	13:20	14:20	15:50	17:50	20:20	
AMPOSTA	5:20	6:50	7:25	7:50	8:30	9:25	10:35	11:40	13:40	14:40	16:10	18:15	20:40	
L'ALDEA	5:25	6:55	7:35	7:55	8:35	9:35	10:45	11:55	13:55	14:55	16:25	18:25	20:55	
L'ALDEA (Intercanviador)	5:30	7:05	7:40	8:05	8:45	9:50	10:50	12:00	14:00	15:00	16:30	18:30	21:00	
BARCELONA AEROPORT	*7:20	*8:55	*9:30	*9:55	*10:35	*11:40	*12:50	*13:50	*15:50	*16:50	*18:20	*20:20	*22:50	
BARCELONA Palau Reial	7:30	9:05	9:40	10:05	10:45	11:50	13:00	14:00	16:00	17:00	18:30	20:30	23:00	
BARCELONA c/Numància	7:40	9:15	9:50	10:15	10:55	12:00	13:10	14:10	16:10	17:10	18:40	20:40	23:10	

Dissabtes feiners

VILA-REAL														
BENICASSIM														
OROPESA														
TORREBLANCA														
ALCOSSEBRE														
PENISCOLA				6:30									16:45	
BENICARLO				6:40									17:00	19:15
VINAROS	4:25			6:55	7:35	9:45	10:45	12:45	13:45	17:15	19:30			
ALCANAR	4:40	6:45		7:10	7:50	10:00	11:00	13:00	14:00	17:30	19:45			
LES CASES	4:45	6:50		7:15	7:55	10:05	11:05	13:05	14:05	17:35	19:50			
LA RAPITA	5:00	7:05		7:30	8:10	10:20	11:20	13:20	14:20	17:50	20:10			
AMPOSTA	5:20	7:25		7:50	8:30	10:35	11:40	13:40	14:40	18:15	20:30			
L'ALDEA	5:25	7:35		7:55	8:35	10:45	11:55	13:55	14:55	18:25	20:40			
L'ALDEA (Intercanviador)	5:30	7:40		8:05	8:45	10:50	12:00	14:00	15:00	18:30	20:50			
BARCELONA AEROPORT	*7:20	*9:30		*9:55	*10:35	*12:50	*13:50	*15:50	*16:50	*20:20	*22:40			
BARCELONA Palau Reial	7:30	9:40		10:05	10:45	13:00	14:00	16:00	17:00	20:30	22:50			
BARCELONA c/Numància	7:40	9:50		10:15	10:55	13:10	14:10	16:10	17:10	20:40	23:10			

Diumenges i festius

VILA-REAL								13:00		
BENICASSIM								13:50		
OROPESA								14:10		
TORREBLANCA								14:05		
ALCOSSEBRE								14:15		
PENISCOLA			6:30					15:00	16:45	
BENICARLO			6:40	9:35				15:10	17:00	19:15
VINAROS	4:25		6:55	9:45	10:45	12:45	13:45	15:30	17:15	19:30
ALCANAR	4:40	6:45	7:10	10:00	11:00	13:00	14:00	15:45	17:30	19:45
LES CASES	4:45	6:50	7:15	10:05	11:05	13:05	14:05	15:55	17:35	19:50
LA RAPITA	5:00	7:05	7:30	10:20	11:20	13:20	14:20	16:10	17:50	20:10
AMPOSTA	5:20	7:25	7:50	10:35	11:40	13:40	14:40	16:30	18:15	20:30
L'ALDEA	5:25	7:35	7:55	10:45	11:55	13:55	14:55	16:40	18:25	20:40
L'ALDEA (Intercanviador)	5:30	7:40	8:05	10:50	12:00	14:00	15:00	16:45	18:30	20:50
BARCELONA AEROPORT	*7:20	*9:30	*9:55	*12:50	*13:50	*15:50	*16:50	*18:35	*20:20	*22:40
BARCELONA Palau Reial	7:30	9:40	10:05	13:00	14:00	16:00	17:00	18:45	20:30	22:50
BARCELONA c/Numància	7:40	9:50	10:15	13:10	14:10	16:10	17:10	18:55	20:40	23:10

NC N C No Circula

IMPORTANT: BCN- Palau Reial (només amb venda anticipada)

Horaris d'arribada aproximats depenent del tràfic.

Horaris especials Nadal i fi d'any.

Arribada Aeroport-TERMINAL 1 (PLANTA 0 Andana 7 a 12)

*Enllaç Gava Mar (arribada aeroport + 15 min)

hife

Horaris

Vigents a partir 14/07/2018

Barcelona- BCN aeroport - Montsià - Peñíscola

www.hife.es
902 119 814

PENISCOLA → MONTSIA → BARCELONA

Dilluns a divendres feiners

VILA-REAL						7:25					13:00			
BENICASSIM						8:10					13:50			
OROPESA						8:25					14:10			
TORREBLANCA						NC					14:05			
ALCOSSEBRE						NC					14:15			
PENISCOLA				6:30		9:05					15:00			
BENICARLO		5:40		6:40		8:15					15:10	17:00		
VINAROS	4:25	5:55		6:55	7:35	8:25	9:45	10:45	12:45	13:45	15:20	17:15	19:45	
ALCANAR	4:40	6:10	6:45	7:10	7:50	8:40	10:00	11:00	13:00	14:00	15:30	17:30	20:00	
LES CASES	4:45	6:15	6:50	7:15	7:55	8:45	10:05	11:05	13:05	14:05	15:35	17:35	20:05	
LA RAPITA	5:00	6:30	7:05	7:30	8:10	9:05	10:20	11:20	13:20	14:20	15:50	17:50	20:20	
AMPOSTA	5:20	6:50	7:25	7:50	8:30	9:25	10:35	11:40	13:40	14:40	16:10	18:15	20:40	
L'ALDEA	5:25	6:55	7:35	7:55	8:35	9:35	10:45	11:55	13:55	14:55	16:25	18:25	20:55	
L'ALDEA (Intercanviador)	5:30	7:05	7:40	8:05	8:45	9:50	10:50	12:00	14:00	15:00	16:30	18:30	21:00	
BARCELONA AEROPORT	*7:20	*8:55	*9:30	*9:55	*10:35	*11:40	*12:50	*13:50	*15:50	*16:50	*18:20	*20:20	*22:50	
BARCELONA Palau Reial	7:30	9:05	9:40	10:05	10:45	11:50	13:00	14:00	16:00	17:00	18:30	20:30	23:00	
BARCELONA c/Numància	7:40	9:15	9:50	10:15	10:55	12:00	13:10	14:10	16:10	17:10	18:40	20:40	23:10	

Dissabtes feiners

VILA-REAL														
BENICASSIM														
OROPESA														
TORREBLANCA														
ALCOSSEBRE														
PENISCOLA				6:30									16:45	
BENICARLO				6:40									17:00	19:15
VINAROS	4:25			6:55	7:35	9:45	10:45	12:45	13:45	17:15	19:30			
ALCANAR	4:40	6:45		7:10	7:50	10:00	11:00	13:00	14:00	17:30	19:45			
LES CASES	4:45	6:50		7:15	7:55	10:05	11:05	13:05	14:05	17:35	19:50			
LA RAPITA	5:00	7:05		7:30	8:10	10:20	11:20	13:20	14:20	17:50	20:10			
AMPOSTA	5:20	7:25		7:50	8:30	10:35	11:40	13:40	14:40	18:15	20:30			
L'ALDEA	5:25	7:35		7:55	8:35	10:45	11:55	13:55	14:55	18:25	20:40			
L'ALDEA (Intercanviador)	5:30	7:40		8:05	8:45	10:50	12:00	14:00	15:00	18:30	20:50			
BARCELONA AEROPORT	*7:20	*9:30		*9:55	*10:35	*12:50	*13:50	*15:50	*16:50	*20:20	*22:40			
BARCELONA Palau Reial	7:30	9:40		10:05	10:45	13:00	14:00	16:00	17:00	20:30	22:50			
BARCELONA c/Numància	7:40	9:50		10:15	10:55	13:10	14:10	16:10	17:10	20:40	23:10			

Diumenges i festius

VILA-REAL								13:00		
BENICASSIM								13:50		
OROPESA								14:10		
TORREBLANCA								14:05		
ALCOSSEBRE								14:15		
PENISCOLA			6:30					15:00	16:45	
BENICARLO			6:40	9:35				15:10	17:00	19:15
VINAROS	4:25		6:55	9:45	10:45	12:45	13:45	15:30	17:15	19:30
ALCANAR	4:40	6:45	7:10	10:00	11:00	13:00	14:00	15:45	17:30	19:45
LES CASES	4:45	6:50	7:15	10:05	11:05	13:05	14:05	15:55	17:35	19:50
LA RAPITA	5:00	7:05	7:30	10:20	11:20	13:20	14:20	16:10	17:50	20:10
AMPOSTA	5:20	7:25	7:50	10:35	11:40	13:40	14:40	16:30	18:15	20:30
L'ALDEA	5:25	7:35	7:55	10:45	11:55	13:55	14:55	16:40	18:25	20:40
L'ALDEA (Intercanviador)	5:30	7:40	8:05	10:50	12:00	14:00	15:00	16:45	18:30	20:50
BARCELONA AEROPORT	*7:20	*9:30	*9:55	*12:50	*13:50	*15:50	*16:50	*18:35	*20:20	*22:40
BARCELONA Palau Reial	7:30	9:40	10:05	13:00	14:00	16:00	17:00	18:45	20:30	22:50
BARCELONA c/Numància	7:40	9:50	10:15	13:10	14:10	16:10	17:10	18:55	20:40	23:10

NC N C No circula

IMPORTANT: BCN- Palau Reial (només amb venda anticipada)

Horaris d'arribada aproximats depenent del tràfic.

Horaris especials Nadal i fi d'any.

Arribada Aeroport-TERMINAL 1 (PLANTA 0 Andana 7 a 12)

*Enllaç Gava Mar (arribada aeroport + 15 min)

hife

Horaris

Vigents a partir 14/07/2018

Barcelona- BCN aeroport - Montsià - Peñíscola

www.hife.es
902 119 814

Ilustración 143. Horarios del servicio de transporte público interurbano entre Vinaròs y Barcelona. Fuente: Hife

Concesiones Autos Mediterráneo

Línea Castellón - Vinaròs

La línea interurbana que conecta las localidades de Castellón y Vinaròs corresponde al sistema urbano litoral definido por el PMoMe de Valencia. Esta línea tiene parada(s) en las localidades de Benicàssim, Oropesa del Mar, la Ribera de Cabanes, Torreblanca, Alcossebre, Alcalà de Xivert, Santa Magdalena de Pulpis, Peñíscola y Benicarló en su recorrido.

La siguiente imagen resume las características pormenorizadas de la oferta.


HORARIOS AUTOBÚS

CASTELLÓN - VINARÓS

HORARIOS DE ENLACE CON: CASTELLÓN - BENICÀSSIM - OROPESA - TORREBLANCA - ALCALÁ - STA. MAGDALENA DE PULPIS - PEÑÍSCOLA - BENICARLÓ - VINARÓS.

IDA

VUELTA

CASTELLÓN ESTACIÓN AUTOBUSES (RENFE) · AVDA. BARCELONA (ESQ. PASEO MORELLA) · AVDA. BARCELONA (ESQ. CARDENAL COSTA I SIU) · AVDA. BARCELONA (FTE. ESCUELA V. DE LOURDES) · PZA. T. IZQUIERDO (FTE. ESCUELA V. DE LOURDES) · AVDA. BENICÀSSIM (ESTADIO CASTALIA) · BENICÀSSIM · AVDA. BENICÀSSIM (HOSPITAL GRAL.) · AVDA. CS. CARMELITAS (TAHÓ) · AVDA. BENICÀSSIM (FTE. DE LA MAGDALENA) · C/ STO. TOMÁS (FTE. MONTESOL) · C/ STO. TOMÁS (PUENTE DE HIERRO) · AVDA. BARCELONA (FTE. MONTESOL) · AVDA. BARCELONA (MONTAÑAS GILATAS) · PLAYETAS · AVDA. BARCELONA (VORAMAR) · TORRE BELLVER · OROPESA · C/ ARAGÓN (CUARTEL GUARDIA CIVIL) · C/ ALCALÁ (RIVERA FORNÉS (PORCHES)) · N-340 · EMPALME CABANES · N-340 · RTE. TERRA NEGRA · N-340 · RTE. TERRA NEGRA · N-340 · RTE. TERRA NEGRA · TORREBLANCA · C/ SAN ANTONIO (COOPERATIVA) · AVDA. DEL MAR (TURISMO) · C/ SAN ANTONIO (AYUNTAMIENTO) · C/ SAN JAIME, 108 · EMPALME DE ALCOCEBRE · ALCALÁ · AVDA. H. MARINEROS (ESTACIÓN) · GENERAL CUCALA (CAMPO FUTBOL) · STA. MAGDALENA · PZA. ROSALEDA · PEÑÍSCOLA · C/ ESTACIÓN CRUCE C/ CARRETERA · C/ CONSTITUCIÓN · SÓLO DOMINGOS Y FESTIVOS · BENICARLÓ · C/ SAN FRANCISCO (CASAL) · VINARÒS · PICASSO · VINARÒS - RÍO SERVOL

IDA — CASTELLÓN - TORREBLANCA - VINARÒS (N-340 - AP-7) con parada en las poblaciones de su recorrido

CS UJI	CASTELLÓN RENFE	BENICÀSSIM	PLAYETAS	OROPESA	TORREBLANCA	ALCALÁ DE XIVERT	STA. MAGDALENA DE PULPIS	BENICARLÓ	VINARÒS (Final)	OBSERVACIONES IMPORTANTES
-	6:20	6:45	6:50	6:55	-	-	-	7:30	7:45	TODOS LOS DÍAS DE LA SEMANA: AP-7.
-	8:15	8:45	8:50	9:05	9:20	9:35	9:45	10:00	10:15	DE LUNES A SÁBADO NO FESTIVOS. N-340. DE LUNES A VIERNES PARA EN HOSPITAL C. DE VINARÒS
-	8:50	9:15	9:20	9:35	9:50	10:00	10:10	10:30	10:45	SÓLO DOMINGOS Y FESTIVOS N-340 (PASA POR PEÑÍSCOLA).
12:50	13:00 13:20	13:45	13:50	14:05	-	-	-	14:20	14:45	DE LUNES A SÁBADO / DOMINGOS Y FESTIVOS.
-	13:20	13:45	13:50	14:05	14:20	14:35	14:45	15:00	15:15	DE LUNES A SÁBADO NO FESTIVOS N-340.
16:00	15:50 ←	16:20*	-	16:30	16:40*	16:50*	-	17:05	17:20	DE LUNES A VIERNES LECTIVOS. NO ENTRA EN CASTELLÓN.
-	16:20	16:45	16:50	17:05	17:20	17:30	17:40	18:00	18:20	SOLO DOMINGOS Y FESTIVOS N-340. (PASA POR PEÑÍSCOLA).
-	19:00	19:30	19:35	19:45	20:15	20:30	20:40	21:00	21:15	DE LUNES A SÁBADO NO FESTIVOS N-340.
20:00	20:10	-	-	20:45	-	-	-	21:30	21:45	TODOS LOS DÍAS DE LA SEMANA AP-7. SALIDAS UJI SOLO DÍAS LECTIVOS.

VUELTA — VINARÓS - TORREBLANCA - CASTELLÓN (N-340 · AP-7) con parada en las poblaciones de su recorrido

VINARÒS	BENICARLÓ	STA. MAGDALENA DE PULPIS	ALCALÁ DE XIVERT	TORREBLANCA	OROPESA	PLAYETAS	BENICÀSSIM	CASTELLÓN RENFE	CS UJI	OBSERVACIONES IMPORTANTES
6:30	6:45	-	7:05*	7:15*	7:25	-	7:35*	8:00	-	DE LUNES A VIERNES LECTIVOS.
8:20	8:45	8:55	9:05	9:20	9:45	9:55	10:00	10:20	-	DE LUNES A SÁBADO NO FESTIVOS. N-340.
8:30	8:50	-	-	-	9:15	-	-	10:00	10:10	TODOS LOS DÍAS AP-7. OROPESA SÓLO SÁBADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS.
13:20	13:40	13:50	14:05	14:20	14:40	14:50	14:55	15:25	-	TODOS LOS DÍAS N-340 (DOMINGOS Y FESTIVOS PASA POR PEÑÍSCOLA).
15:00	15:20	-	-	-	16:00	-	-	16:30	16:40	TODOS LOS DÍAS AP-7. OROPESA SÓLO SÁBADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS.
18:50	19:10	19:35	19:45	20:00	20:20	20:30	20:35	21:00	-	DOMINGOS Y FESTIVOS N-340. (PASA POR PEÑÍSCOLA).
19:05	19:25	19:35	19:50	20:15	20:30	20:40	20:45	21:15	-	DE LUNES A SÁBADO NO FESTIVOS N-340.
22:00	22:15	-	-	-	23:00	-	-	23:30	-	TODOS LOS DÍAS DE LA SEMANA AP-7.

Los que van por la AP-7 salen desde el río Servol, desde la Avenida La Libertad, Picasso y el Hospital Comarcal.

* En Alcalá parada gasolinera N-340 junto Rte. Jacinto. En Torreblanca en Rte. Juani. En Benicàssim Rtda. Llave Europa.

Horarios revisados abril de 2016, actualmente en vigor

Autobús AEROPUERTO CASTELLÓN - VALENCIA

AUTOS MEDITERRÁNEO, S.A.

SOLO VENTA ONLINE

MEDITERRANEO Holidays

WWW.MEDITERRANEOHOLIDAYS.COM

AUTOS MEDITERRÁNEO

Carcagente, 1 - Bajo • 12005 CASTELLÓN

Tels. 964 220 054 - 964 240 778 • FAX: 964 221 507

www.autosmediterraneo.com

Ilustración 144. Resumen del servicio de transporte público interurbano correspondiente a la línea Castellón - Vinaròs. Fuente: Autos Mediterráneo

Se puede observar que la línea opera tanto en días laborales como festivos, siendo el horario, sin embargo, distinto en cada caso.

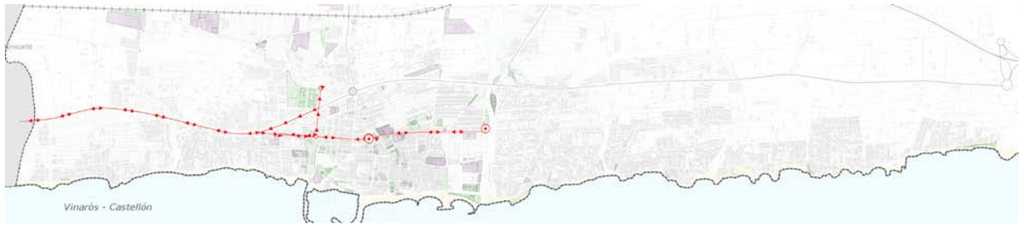


Ilustración 145. Recorrido de la línea interurbana Castellón-Vinaròs a su paso por el término municipal. Fuente. Elaboración propia

Flota de autobuses

El servicio es operado por tres vehículos, siendo las características de cada uno diferentes:

- Existe un vehículo con 53 plazas para usuarios que viajen sentados, 14 plazas para usuarios que viajen de pie y 1 plaza para PMR.
- Existe otro vehículo con 61 asientos y 26 plazas para para personas que viajen de pie.
- Por último, existe un vehículo con 53 asientos y una plaza para PMR.

Los tres vehículos son de gasoil.

Tarifas

Se muestra, a continuación, una tabla con las diferentes tarifas aplicables al servicio proporcionado por la línea Castellón – Vinaròs cuando el origen o el destino del trayecto es Vinaròs. Se distingue entre días laborales y fines de semana y festivos.

Línea Castellón - Vinaròs. Análisis tarifas origen o destino Vinaròs		
Parada	**Tarifa días laborales**	**Tarifa fin de semana**
Castellón	7.40 €	7.95 €
Magdalena	6.65 €	7.05 €
Benicàssim	6.20 €	6.65 €
Voramar	6.10 €	6.55 €
Pobla de Bellver	5.80 €	6.15 €
Oropesa	5.40 €	5.75 €
E. Cabanes	4.95 €	5.30 €
Venta Germán	4.65 €	4.95 €
Torreblanca	4.00 €	4.25 €
E. Alcossebre	3.25 €	3.45 €
Alcalà de Xivert	2.75 €	2.90 €
Santa Magdalena de Pulpis	1.90 €	2.00 €
E. Peñíscola	1.50 €	1.50 €
Peñíscola	1.60 €	1.70 €
Benicarló	1.50 €	1.50 €

Tabla 30. Tarifas aplicables al servicio de transporte público interurbano entre Castellón y Vinaròs con origen o destino Vinaròs. Fuente: Autos Mediterráneo

En la tabla anterior se puede observar que el precio del trayecto oscila entre los 1,50€/ida para Benicarló y los 7,40€/ida para Castellón.

El precio del billete del fin de semana es ligeramente más caro, llegando a alcanzar los 7,95€ por trayecto cuando el origen o destino es Castellón.

Usuarios del servicio

Se procede ahora a realizar un análisis del número de usuarios de la línea con origen o destino Vinaròs.

Línea Castellón - Vinaròs. Usuarios anuales					
Matriz Destino/Origen	Vinaròs (abs)	Vinaròs (%)	Matriz Origen/Destino	Vinaròs (abs)	Vinaròs (%)
Castellón	8.778	76,89%	Castellón	8.438	68,98%
Magdalena	0	0,00%	Magdalena	0	0,00%
Benicàssim	166	1,45%	Benicàssim	220	1,80%
Voramar	0	0,00%	Voramar	16	0,13%
P. Bellver	2	0,02%	P. Bellver	3	0,02%
Oropesa	243	2,13%	Oropesa	276	2,26%
E. Cabanes	21	0,18%	E. Cabanes	1	0,01%
Vta. Germán	8	0,07%	Vta. Germán	11	0,09%
Torreblanca	540	4,73%	Torreblanca	400	3,27%
E. Alcossebre	3	0,03%	E. Alcossebre	4	0,03%
Alcalà de Xivert	985	8,63%	Alcalà de Xivert	1.679	13,73%
Santa Magdalena de Pulpis	384	3,36%	Santa Magdalena de Pulpis	396	3,24%
E. Peníscola	0	0,00%	E. Peníscola	1	0,01%
Peníscola	9	0,08%	Peníscola	4	0,03%
Benicarlò	277	2,43%	Benicarlò	784	6,41%
TOTAL	11.416	100,00%	TOLAL	12.233	100,00%
Usuarios/día	31		Usuarios/día	34	

Tabla 31. Usuarios servicio de transporte interurbano entre Castellón y Vinaròs con origen o destino Vinaròs. Día laboral. Fuente: Autos Mediterráneo

En la línea de transporte público interurbano que une las localidades de Vinaròs y Castellón, un total de 23.649 usuarios utilizaron la capital de "El Baix Maestrat" como origen o destino de sus desplazamientos. Esto viene a indicar que de todas las personas que utilizaron el servicio, una media de 65 personas utilizaron Vinaròs como origen o destino de sus desplazamientos.

Además, un 73% de los usuarios anteriores realizaron sus desplazamientos entre Vinaròs y Castellón.

Línea interurbana Vinaròs – Catí

La línea interurbana que conecta Castellón con Catí opera únicamente entre semana, siendo el servicio de 4 frecuencias por sentido. Autos Mediterráneo ha facilitado la siguiente documentación informativa en relación al servicio:

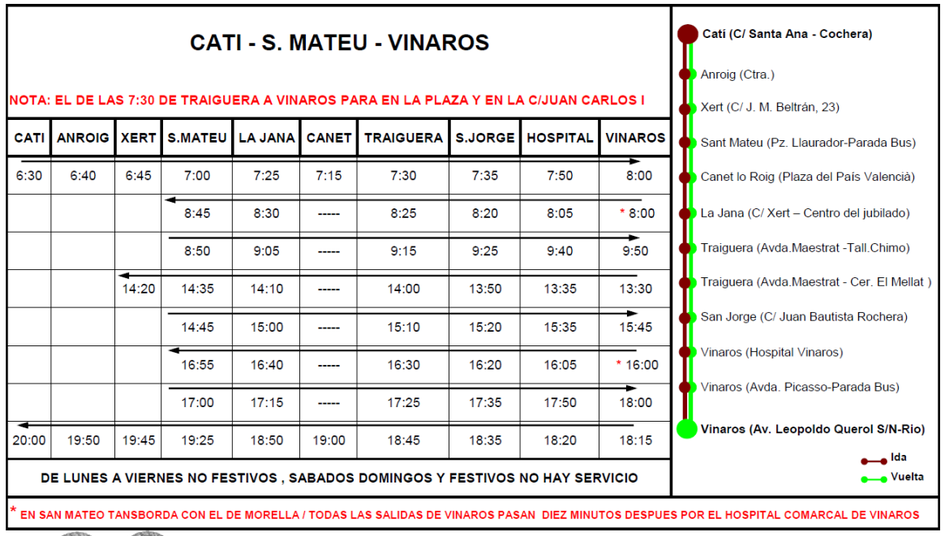


Ilustración 146. Resumen del servicio de transporte público interurbano correspondiente a la línea Vinaròs - Catí. Fuente: Autos Mediterráneo

Esta línea opera únicamente los días laborales.



Ilustración 147. Recorrido de la línea interurbana Castellón-Catí-Morella a su paso por el término municipal. Fuente. Elaboración propia

Flota de autobuses

El servicio es operado únicamente por un autobús de 37 plazas. El vehículo funciona con gasoil.

Tarifas

Se muestra, a continuación, una tabla con las diferentes tarifas aplicables al servicio proporcionado por la línea Vinaròs – Catí con origen o destino la capital de El Baix Maestrat.

Línea Vinaròs - Catí. Análisis tarifas origen o destino Vinaròs	
Parada	Tarifas
Catí	5,15 €
Anroig	4,00 €
Xert	3,50 €
Sant Mateu	2,95 €
La Jana	2,20 €
Canet	3,70 €
La Jana II	2,20 €
Traiguera	1,80 €
Sant Jordi	1,50 €

Tabla 32. Tarifas aplicables al servicio de transporte interurbano entre Vinaròs y Catí con origen o destino las paradas de Vinaròs. Fuente: Autos Mediterráneo

En la tabla anterior se puede observar que la máxima tarifa aplicable del servicio es de 5,15€ para unir Vinaròs con la localidad de Catí.

Usuarios del servicio

Se procede ahora a realizar un análisis del número de usuarios de la línea con origen o destino Vinaròs.

Línea Vinaròs - Catí. Usuarios anuales					
Matriz D/O	Vinaròs (abs)	Vinaròs (%)	Matriz O/D	Vinaròs (abs)	Vinaròs (%)
Catí	23	1,25%	Catí	14	1,38%
Anroig	2	0,11%	Anroig	0	0,00%
Xert	135	7,34%	Xert	53	5,23%
Sant Mateu	350	19,03%	Sant Mateu	128	12,62%
La Jana	113	6,14%	La Jana	1	0,10%
Canet	95	5,17%	Canet	210	20,71%
La Jana II	0	0,00%	La Jana II	18	1,78%
Traiguera	570	31,00%	Traiguera	272	26,82%
Sant Jordi	551	29,96%	Sant Jordi	318	31,36%
TOTAL	1.839	100,00%	TOTAL	1.014	100,00%
Días laborales	251		Días laborales	251	
Usuarios/día	7		Usuarios/día	4	

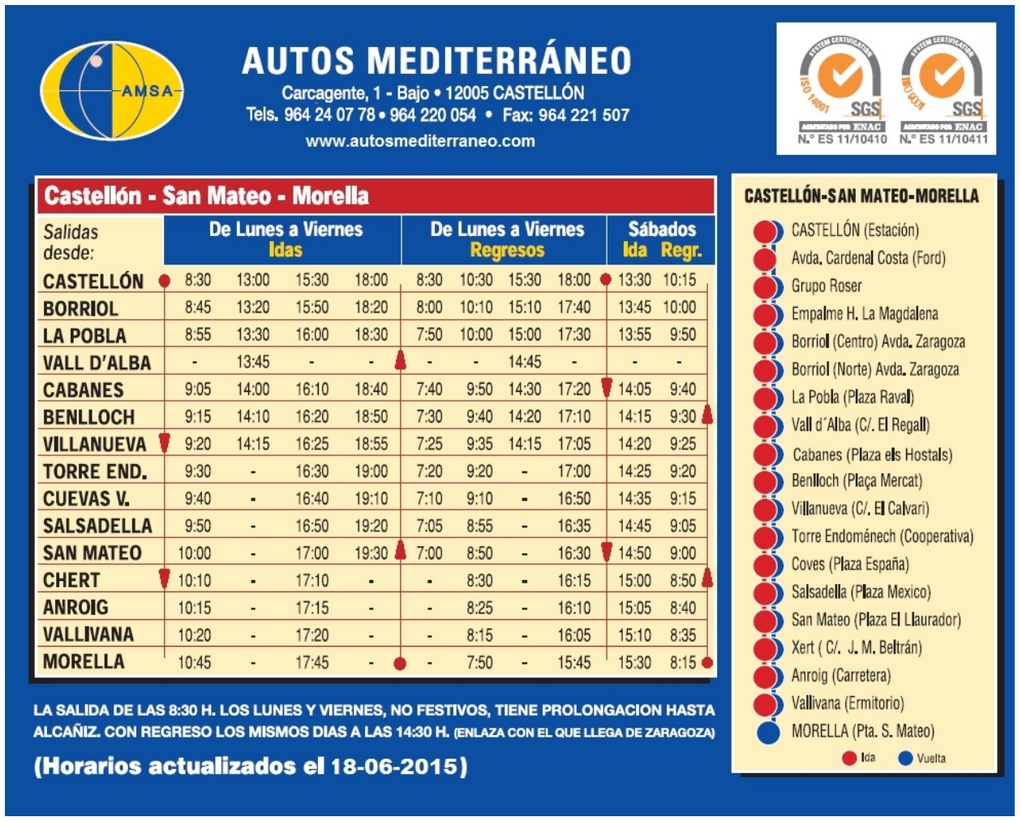
Tabla 33. Usuarios servicio de transporte interurbano entre Castellón y Serra d'En Galceran con origen o destino las paradas de Alcossebre. Fuente: Autos Mediterráneo

La línea de transporte público interurbano que une las localidades de Vinaròs y Catí tuvo en el año 2018 un total de 2.853 usuarios que utilizaron la capital de "El Baix Maestrat" como origen o destino de sus desplazamientos. Esto viene a indicar que una media de 11 personas utilizó este servicio diariamente, siendo Traiguera y Sant Jordi los principales polos generadores de desplazamientos con Vinaròs en esta línea, al acaparar un 60% de los usuarios.

Línea interurbana Vinaròs – Morella

La línea de transporte público interurbano entre las localidades de Vinaròs y tiene parada en Sant Mateu, desde donde ésta conecta con la línea que une las localidades de Castellón y Morella. Así pues, el trayecto de la línea Vinaròs – Morella queda cubierto con un transbordo.

Autos Mediterráneo ha facilitado la siguiente documentación informativa en relación al servicio que une Castellón con Morella, y que sirve para completar el enlace Vinaròs – Morella:


AUTOS MEDITERRÁNEO
Carcagente, 1 - Bajo • 12005 CASTELLÓN
Tels. 964 24 07 78 • 964 220 054 • Fax: 964 221 507
www.autosmediterraneo.com
N.º ES 11/10410 N.º ES 11/10411

Castellón - San Mateo - Morella

Salidas desde:	De Lunes a Viernes Idas				De Lunes a Viernes Regresos				Sábados Ida	Sábados Regr.
CASTELLÓN	8:30	13:00	15:30	18:00	8:30	10:30	15:30	18:00	13:30	10:15
BORRIOL	8:45	13:20	15:50	18:20	8:00	10:10	15:10	17:40	13:45	10:00
LA POBLA	8:55	13:30	16:00	18:30	7:50	10:00	15:00	17:30	13:55	9:50
VALL D'ALBA	-	13:45	-	-	-	-	14:45	-	-	-
CABANES	9:05	14:00	16:10	18:40	7:40	9:50	14:30	17:20	14:05	9:40
BENLLOCH	9:15	14:10	16:20	18:50	7:30	9:40	14:20	17:10	14:15	9:30
VILLANUEVA	9:20	14:15	16:25	18:55	7:25	9:35	14:15	17:05	14:20	9:25
TORRE END.	9:30	-	16:30	19:00	7:20	9:20	-	17:00	14:25	9:20
CUEVAS V.	9:40	-	16:40	19:10	7:10	9:10	-	16:50	14:35	9:15
SALSADELLA	9:50	-	16:50	19:20	7:05	8:55	-	16:35	14:45	9:05
SAN MATEO	10:00	-	17:00	19:30	7:00	8:50	-	16:30	14:50	9:00
CHERT	10:10	-	17:10	-	-	8:30	-	16:15	15:00	8:50
ANROIG	10:15	-	17:15	-	-	8:25	-	16:10	15:05	8:40
VALLIVANA	10:20	-	17:20	-	-	8:15	-	16:05	15:10	8:35
MORELLA	10:45	-	17:45	-	-	7:50	-	15:45	15:30	8:15

LA SALIDA DE LAS 8:30 H. LOS LUNES Y VIERNES, NO FESTIVOS, TIENE PROLONGACION HASTA ALCAÑIZ. CON REGRESO LOS MISMOS DIAS A LAS 14:30 H. (ENLAZA CON EL QUE LLEGA DE ZARAGOZA)

(Horarios actualizados el 18-06-2015)

CASTELLÓN-SAN MATEO-MORELLA

- CASTELLÓN (Estación)
- Avda. Cardenal Costa (Ford)
- Grupo Roser
- Empalme H. La Magdalena
- Borriol (Centro) Avda. Zaragoza
- Borriol (Norte) Avda. Zaragoza
- La Pobla (Plaza Raval)
- Vall d´Alba (C/. El Regall)
- Cabanes (Plaza els Hostals)
- Benlloch (Plaça Mercat)
- Villanueva (C/. El Calvari)
- Torre Endoménech (Cooperativa)
- Coves (Plaza España)
- Salsadella (Plaza Mexico)
- San Mateo (Plaza El Llaurador)
- Xert (C/. J. M. Beltrán)
- Anroig (Carretera)
- Vallivana (Ermitorio)
- MORELLA (Pta. S. Mateo)

Ida Vuelta

Ilustración 148. Resumen del servicio de transporte público interurbano correspondiente a la línea Castellón - Morella. Fuente: Autos Mediterráneo

Esta línea opera únicamente los días laborales, no existiendo conexión Vinaròs – Morella domingos o festivos.

Flota de autobuses

El servicio es operado por un autobús entre Vinaròs y Sant Mateu y otro entre Sant Mateu y Morella, debiendo realizarse un transbordo entre ambos. Los autobuses tienen 37 plazas y son de gasoil.

Tarifas

Se muestra, a continuación, una tabla con las diferentes tarifas aplicables al servicio cuando el origen o el destino es Vinaròs.

Línea Vinaròs - Morella Análisis tarifas origen o destino Vinaròs	
Parada	Tarifas
Morella	6,30 €
La Vallivana	4,00 €
Anroig	3,25 €
Xert	2,75 €
Sant Mateu	2,95 €
La Jana	2,20 €
Canet	3,70 €
Traiguera	1,80 €
Sant Jordi	1,50 €

Tabla 34. Tarifas aplicables al servicio de transporte interurbano entre Vinaròs y Morella con origen o destino las paradas de Vinaròs. Fuente: Autos Mediterráneo

En la tabla anterior se puede observar que las tarifas van desde los 1,50€ para el trayecto que une Vinaròs y Sant Jordi hasta los 6,30€ para el trayecto que une Vinaròs y Morella.

Usuarios del servicio

Se procede ahora a realizar un análisis del número de usuarios de la línea con origen o destino Vinaròs.

Línea Vinaròs - Morella. Usuarios Anuales					
Matriz Destino/Origen	Vinaròs (abs)	Vinaròs (%)	Matriz Origen/Destino	Vinaròs (abs)	Vinaròs (%)
Morella	15	0,31%	Morella	0	0,00%
La Vallivana	1	0,02%	La Vallivana	0	0,00%
Anroig	0	0,00%	Anroig	0	0,00%
Xert	187	3,92%	Xert	44	0,65%
Sant Mateu	1.901	39,80%	Sant Mateu	2.547	37,36%
La Jana	548	11,47%	La Jana	798	11,70%
Canet	74	1,55%	Canet	1	0,01%
Traiguera	846	17,71%	Traiguera	1.496	21,94%
Sant Jordi	1.204	25,21%	Sant Jordi	1.932	28,34%
TOTAL	4.776	100,00%	TOTAL	6.818	100,00%
Días laborales	251		Días laborales	251	
Usuarios/día	19		Usuarios/día	27	

Tabla 35. Usuarios servicio de transporte interurbano entre Vinaròs y Morella con origen o destino las paradas de Morella. Fuente: Autos Mediterráneo

La línea de transporte público interurbano que une las localidades de Vinaròs y Morella tuvo en el año 2018 un total de 11.594 usuarios que utilizaron la capital de "El Baix Maestrat" como origen o destino de sus desplazamientos. Esto viene a indicar que una media de 56 personas utilizó este servicio diariamente, acaparando entre Sant Mateu, Traiguera, Sant Jordi y La Jana el 97% de los desplazamientos realizados hasta Vinaròs por esta línea.

Línea interurbana de proximidad Vinaròs – Benicarló – Peñíscola

La línea interurbana que conecta las localidades de Vinaròs, Benicarló y Peñíscola corresponde al sistema urbano litoral definido por el PMoMe de Valencia y sirve para la conexión de un área urbana ampliada con respecto a los límites establecidos en la EDUSI. Esta línea tiene varias paradas en cada una de las localidades, y se distribuyen como se indica en la siguiente figura:

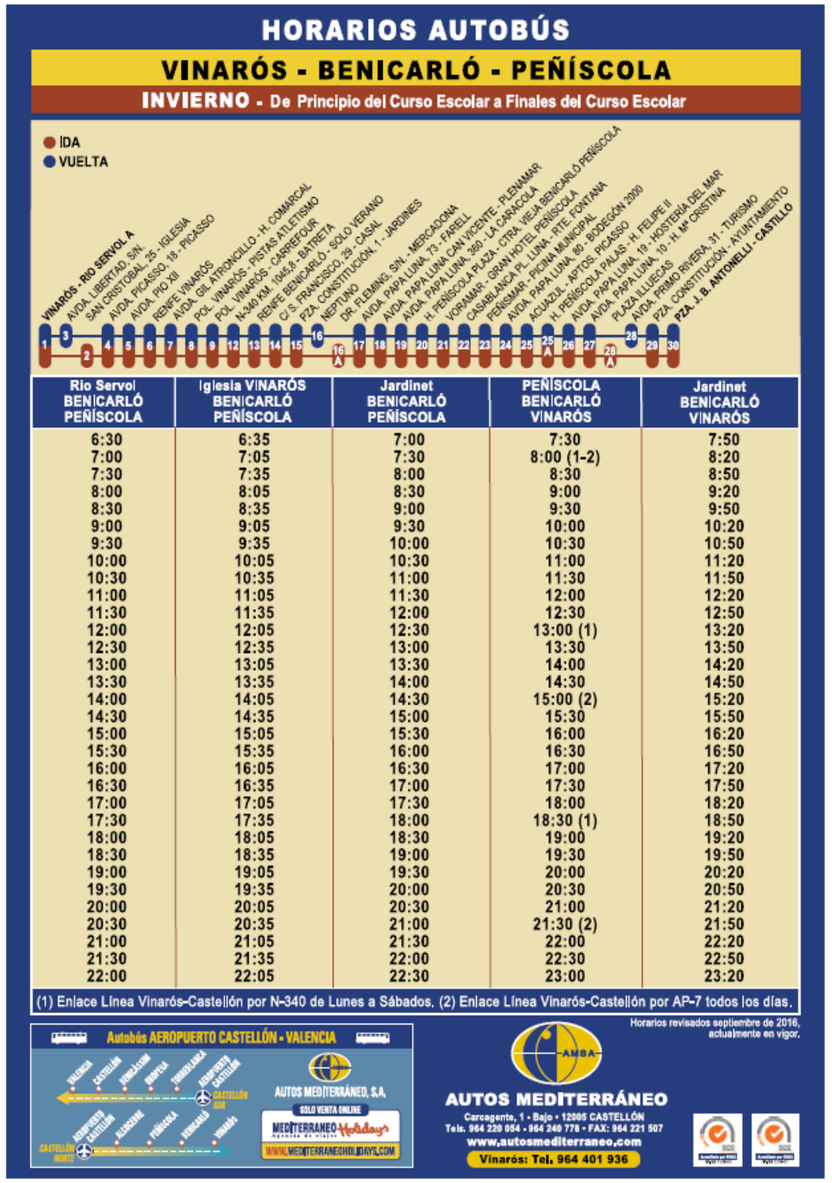


Ilustración 149. Resumen del servicio de transporte público interurbano correspondiente a la línea Castellón - Vinaròs. Fuente: Autos Mediterráneo

En la figura anterior, también se puede observar que la frecuencia de paso es de solo 30 minutos. Dado el volumen de paradas en el término municipal de Vinaròs y la frecuencia de paso de la línea, se puede decir que a nivel operativo y dentro del municipio funciona como

una línea urbana que da cobertura a la Zona Centro y a los equipamientos ubicados en el eje oeste de la nacional (estación de FF.CC., institutos, hospital comarcal, etc.) ya que la línea urbana de Vinaròs, no llega hasta estos equipamientos.

Esta línea opera todos los días de la semana.

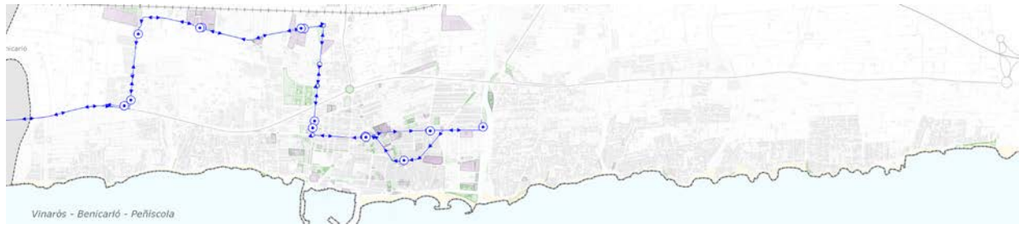


Ilustración 150. Recorrido de la línea interurbana Castellón-Benicarló-Peñiscola a su paso por el término municipal. Fuente. Elaboración propia

Flota de autobuses

El servicio está operado por un total de 4 vehículos. Todos ellos disponen de 31 plazas para usuarios que viajen sentados, 46 plazas para usuarios que viajen de pie y 2 plazas de PMR. Los vehículos son de gasoil.

Tarifas

Las tarifas aplicables al servicio son de 1,50€ tanto para días laborales como para festivos con la salvedad de las siguientes combinaciones:

Trayecto		Días laborales	Días festivos
Riu Cervol, Vinaròs	Avda. Primo Rivera 31 - Peñíscola	1,55 €	1,65 €
Riu Cervol, Vinaròs	Pza Constituición - Ayto. Peñíscola	1,60 €	1,70 €
Riu Cervol, Vinaròs	Castillo, Peñíscola	1,65 €	1,75 €
San Cristobal 25, Iglesia, Vinaròs	Castillo, Peñíscola	1,55 €	1,65 €

Tabla 36. Tarifas aplicables al servicio de transporte público interurbano entre Castellón y Vinaròs con origen o destino Vinaròs. Fuente: Autos Mediterráneo

Usuarios del servicio

Se procede ahora a realizar un análisis del número de usuarios de la línea, distinguiendo entre días laborales y festivos y obteniendo como resultado final, además, una matriz origen-destino que analiza el porcentaje de usuarios del servicio en cada municipio.

Laboral O/D	Vinaròs	Benicarló	Peñíscola
Vinaròs	81.086	85.507	85.432
Benicarló	93.009	1.481	88.129
Peñíscola	85.095	72.525	85.251
Fin de semana O/D	Vinaròs	Benicarló	Peñíscola
Vinaròs	14.413	18.551	28.818
Benicarló	21.575	538	33.803
Peñíscola	30.696	29.470	35.877
Total O/D	Vinaròs	Benicarló	Peñíscola
Vinaròs	95.499	104.058	114.250
Benicarló	114.584	2.019	121.932
Peñíscola	115.791	101.995	121.128
Matriz O/D (%)	Vinaròs	Benicarló	Peñíscola
Vinaròs	10,72%	11,68%	12,82%
Benicarló	12,86%	0,23%	13,68%
Peñíscola	12,99%	11,44%	13,59%

Origen
35,21%
26,76%
38,03%

Destino	36,56%	23,35%	40,09%

Tabla 37. Usuarios servicio de transporte interurbano entre Castellón y Vinaròs con origen o destino Vinaròs. Día laboral. Fuente: Autos Mediterráneo

Esta línea de transporte público interurbano movió a un total de 891.256 usuarios en el año 2018. Esto viene a indicar que una media de 2.442 personas utilizó este servicio diariamente. De éstos, el 35,21% de los usuarios cogieron el autobús en Vinaròs, repartiéndose de forma prácticamente equitativa entre los tres municipios que cubre la línea. Por otro lado, el 36,56% de los usuarios tuvieron Vinaròs como destino, siendo la distribución de la procedencia de usuarios equitativa entre las tres localidades que cubre la línea.

Cobertura

Al tratarse esta de una línea que cubre el área urbana Vinaròs – Benicarló – Peñíscola, algo más extensa que la planteada en el EDUSI, se considera necesario llevar a cabo un análisis de la cobertura de la misma. Así pues, se ha analizado el radio de influencia de la línea a 100, 200 y 300m de las paradas. La distancia de 300m se ha considerado como el límite admisible de la cobertura de la red, al entenderse que es la distancia que tarda en recorrerse menos de 5 minutos y que supone el máximo tiempo que un peatón está dispuesto a recorrer previo a la utilización de un medio de transporte público para la movilidad de proximidad.

A partir de aquí, se considera que la cobertura de una parada es buena a distancias inferiores a 200m y óptima para distancias inferiores a 100m.

Con esto, se procede al análisis de la línea de transporte público interurbano de proximidad. Estos se ilustran en la siguiente figura:

Zona/Distrito	Cobertura 100m		Cobertura 200m		Cobertura 300m		Población
	Personas	%	Personas	%	Personas	%	
Interior	**4**	**0%**	**7**	**1%**	**263**	**22%**	**1.221**
Avda. Zaragoza	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	61
Hospital - Estación FF.CC.	4	57,14%	7	100,00%	7	100,00%	7
Juan XXIII	0	0,00%	0	0,00%	256	44,21%	579
María Auxiliadora	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	372
P.I. Carretera Ulldecona	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	17
Residencial Ermita	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	185
Costa Norte	**0**	**0%**	**0**	**0%**	**0**	**0%**	**3.619**
Les Deveses	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	158
Les Cales	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	177
Lo Triador	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	343
La Barbiguera	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	217
Los Ameradors	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	225
Lo Saldonar	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	858
Los Boverals	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1641
Costa Sur	**0**	**0%**	**0**	**0%**	**0**	**0%**	**1.711**
Cala Puntal	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1187
Les Salines	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	524
Zona Centro	**1.987**	**9%**	**7.203**	**31%**	**12.503**	**54%**	**22.970**
Centro Histórico	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	452
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	2838
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	131	2,61%	1.028	20,50%	2.087	41,62%	5015
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	268	11,05%	1.378	56,80%	2.421	99,79%	2426
Zona Centro-Ensanche 3.1	906	15,58%	2.240	38,53%	4.098	70,49%	5814
Zona Centro-Ensanche 3.2	89	5,11%	475	27,28%	920	52,84%	1741
Zona Centro-Ensanche 3.3	389	17,73%	931	42,43%	1.087	49,54%	2194
Zona Centro-Ensanche 3.4	204	8,19%	1.151	46,22%	1.890	75,90%	2490
Total general	**1.991**	**7%**	**7.210**	**24%**	**12.766**	**43%**	**29.521**

Tabla 38. Cobertura de la infraestructura de transporte público interurbano de proximidad. Fuente: Elaboración propia

Las estadísticas anteriores muestran que el servicio de esta línea de transporte público interurbano está limitado a dos zonas del municipio de Vinaròs, que son la Zona Centro y la Zona Interior, donde se encuentran equipamientos tan importantes para el área urbana como la estación de FF.CC., varios institutos, el Hospital Comarcal de Vinaròs y un centro de día. No existen conexiones de esta línea de transporte público interurbano con las Costas Norte y Sur, por lo que deberá existir una coordinación adecuada entre el servicio de transporte público urbano y esta línea de transporte público interurbano.

En relación los ratios de cobertura, decir que solamente un 7% de la población de Vinaròs tiene un acceso óptimo a la línea de transporte público interurbano que conecta el área urbana de proximidad formada por Peñíscola – Benicarló y Vinaròs, por encontrarse a menos de 100m de una parada.

En el caso de la línea de transporte interurbano analizada, se considera que solo un 24% de la población del municipio tiene un acceso bueno a la línea de transporte público interurbano de proximidad, por encontrarse a menos de 200m de una parada. Todos los usuarios con buen acceso se ubican en la Zona Centro del municipio.

Decir también que solo un 43% de la población tiene un acceso adecuado pero mejorable a la línea de transporte público interurbano que conecta Vinaròs con Benicarló y Peñíscola, por encontrarse a distancias inferiores a 300m de una parada. La población con acceso a esta línea se concentra en los distritos de la zona Centro del municipio.

4.8.3 Red urbana de autobuses

El municipio de Vinaròs dispone de dos líneas de transporte público urbano que sirven para conectar el núcleo urbano del municipio con las urbanizaciones ubicadas al norte y al sur, respectivamente.

Características de la oferta

La siguiente imagen resume las características de la oferta de servicios urbanos de autobús en días laborales, festivos y en los periodos estivales e invernales.



Ilustración 151. Resumen de los servicios de transporte público urbano en Vinaròs. Fuente: Página web de Autos Mediterráneo

En ella se puede observar que:

- La línea *Vinaròs – Zona Norte* presenta 14 frecuencias desde el centro hasta las urbanizaciones y 15 frecuencias en sentido inverso para días laborales. Las conexiones en sábado se reducen a 8 por sentido. Los domingos y festivos la línea no se encuentra operativa, salvo en los meses de julio y agosto, cuando el servicio para estos días presenta los mismos horarios que para los sábados.
- La línea *Vinaròs – Zona Sur* presenta 8 frecuencias desde el núcleo urbano hasta las urbanizaciones y 7 frecuencias en sentido inverso para días laborales. Las conexiones en sábado se reducen a 3 en sentido Vinaròs – Sur y a 4 en sentido inverso. Los domingos y festivos la línea no opera, con la salvedad de los meses estivales. En dicha época, la línea tiene los mismos horarios que los sábados.

En cuanto a la duración del trayecto, decir que éste es de aproximadamente 20 minutos para la línea norte y 15 minutos para la línea sur. La concesionaria también indica que el servicio es “normalmente” puntual.

Tarifas

La tarifa estándar del título de viaje sencillo es de 0,60€.

Para los jubilados empadronados en la Comunitat Valenciana y en posesión de la “Tarjeta Oro” el servicio de transporte público urbano es gratuito.

Flota de autobuses

El servicio de transporte urbano que cubre ambas rutas cuenta con una flota formada por un único autobús de capacidad máxima para 31 personas. Estas plazas se distribuyen como sigue:

- 14 personas sentadas.
- 16 personas de pie.
- 1 plaza para PMR.

Usuarios del servicio

Según los datos aportados por la empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano del municipio, en el año 2018 se registraron un total de 72.485 viajes.

De este volumen, el 84,5% de los desplazamientos se efectuaron entre el centro y el norte del municipio, correspondiéndose el 15,5% restante a desplazamientos realizados entre el centro y el sur.

Además, el 8% de los viajes fue realizado por personas en posesión de la “Tarjeta Oro”, que permite disfrutar del servicio de forma gratuita.

El desglose de usuarios por mensualidades es el que se muestra en las siguientes gráficas.



Ilustración 152. Recorrido de la línea Norte de autobús urbano de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia

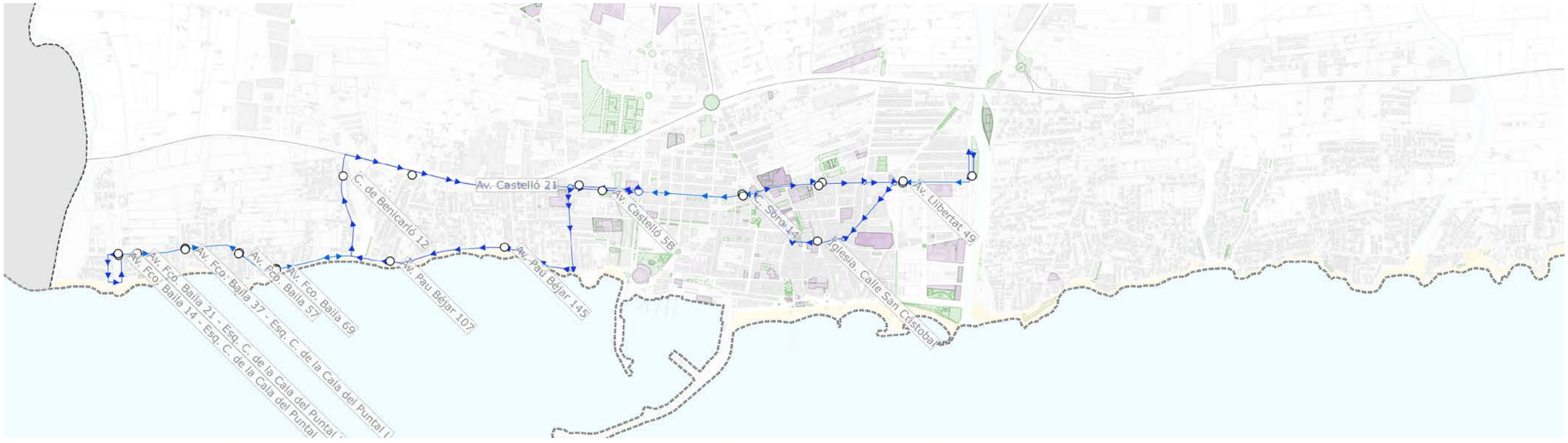


Ilustración 153. Cobertura de la línea Norte de autobús urbano de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia

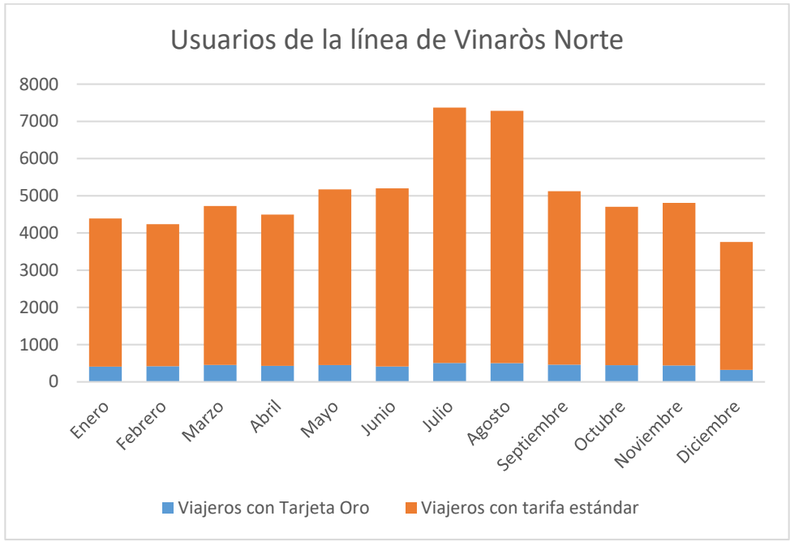


Ilustración 154. Evolución anual del número de viajes en transporte público urbano. Línea Norte. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos proporcionados por Autos Mediterráneo, empresa concesionaria del servicio.

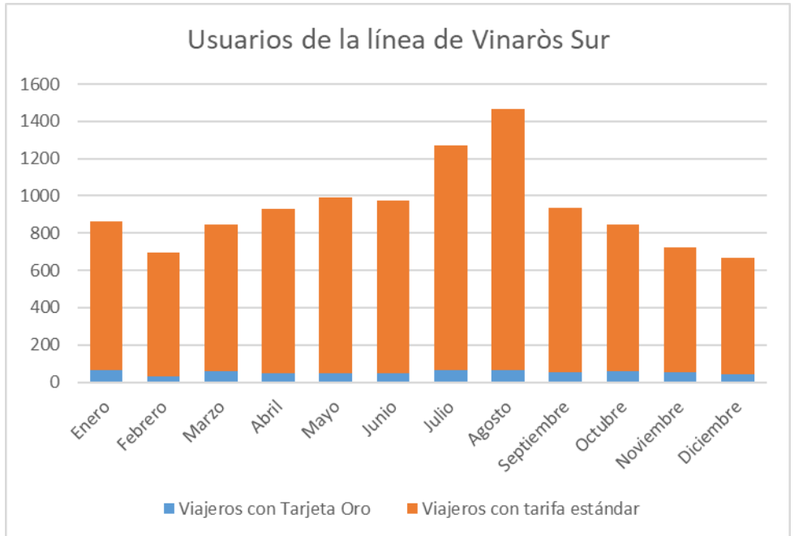


Ilustración 155. Evolución anual del número de viajes en transporte público urbano. Línea Sur. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos proporcionados por Autos Mediterráneo, empresa concesionaria del servicio.

Matriz origen – destino

Analizando los desplazamientos de los usuarios del servicio de transporte público urbano, se ha obtenido la siguiente matriz origen-destino:

Matriz O/D	Centro	Norte	Sur
Centro	0,30%	39,19%	7,92%
Norte	44,06%	0,65%	No analizado
Sur	7,86%	No analizado	0,02%

Ilustración 156. Matriz Origen – Destino resultante de la utilización del servicio transporte público urbano. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos proporcionados por Autos Mediterráneo, empresa concesionaria del servicio.

Aquí se puede observar que el 77% de los desplazamientos realizados con el transporte público urbano se producen entre el núcleo urbano y las urbanizaciones ubicadas al norte del mismo.

Accesibilidad

Es importante destacar que la mayor parte de las paradas ubicadas fuera del núcleo urbano no disponen de marquesina y están señalizadas únicamente por medio de una paleta vertical. Además, estas paradas se encuentran integradas en la propia calzada pudiendo llegar a ocasionar la obstrucción del tráfico urbano. En las costas norte y sur, además, muchas de las paradas son únicamente accesibles desde la calzada, cosa que pone en peligro a los usuarios del servicio. En otros casos, el espacio en la acera es muy limitado.

En la Zona Centro la situación es algo mejor: las paradas disponen, en su mayor parte, de marquesinas, y éstas son accesibles desde la acera. Sin embargo, el diseño de las paradas resulta en ocasiones inadecuado, al no conseguirse dar continuidad desde el suelo del autobús. Así pues, los usuarios del servicio de transporte público urbano deben descender primero a la calzada para posteriormente subir a la acera.

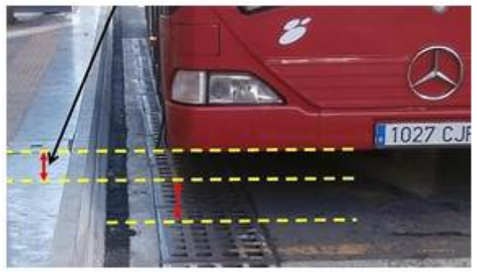


Ilustración 157. Parada de autobús no accesible

Cobertura

En cuanto a la cobertura, en la siguiente tabla e ilustración se muestra el radio de influencia ofrecida por la red a 100, 200 y 300m de las paradas, que se estima que se tarda en recorrer menos de 5 minutos y que es la distancia máxima que hoy en día está dispuesto a recorrer un peatón.

La siguiente tabla ilustra los datos de cobertura de la red de transporte público urbano:

Zona/Distrito	Cobertura 100m		Cobertura 200m		Cobertura 300m		Población
	Personas	%	Personas	%	Personas	%	
Interior	**0**	**0%**	**15**	**1%**	**26**	**2%**	**1.221**
Avda. Zaragoza	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	61
Hospital - Estación FF.CC.	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	7
Juan XXIII	0	0,00%	15	2,59%	26	4,49%	579
María Auxiliadora	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	372
P.I. Carretera Ulldecona	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	17
Residencial Ermita	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	185
Costa Norte	**677**	**19%**	**1.441**	**40%**	**2.115**	**58%**	**3.619**
Les Deveses	66	41,77%	89	56,33%	129	81,65%	158
Les Cales	84	47,46%	117	66,10%	154	87,01%	177
Lo Triador	40	11,66%	123	35,86%	174	50,73%	343
La Barbiguera	77	35,48%	181	83,41%	211	97,24%	217
Los Ameradors	7	3,11%	48	21,33%	62	27,56%	225
Lo Saldonar	129	15,03%	293	34,15%	534	62,24%	858
Los Boverals	274	16,70%	590	35,95%	851	51,86%	1641
Costa Sur	**307**	**18%**	**590**	**34%**	**1.025**	**60%**	**1.711**
Cala Puntal	94	7,92%	244	20,56%	556	46,84%	1187
Les Salines	213	40,65%	346	66,03%	469	89,50%	524
Zona Centro	**2.255**	**10%**	**7.052**	**31%**	**13.595**	**59%**	**22.970**
Centro Histórico	0	0,00%	107	23,67%	337	74,56%	452
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	0	0,00%	265	9,34%	938	33,05%	2838
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	131	2,61%	1.028	20,50%	2.087	41,62%	5015
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	396	16,32%	1.583	65,25%	2.248	92,66%	2426
Zona Centro-Ensanche 3.1	623	10,72%	1.319	22,69%	3.649	62,76%	5814
Zona Centro-Ensanche 3.2	433	24,87%	638	36,65%	954	54,80%	1741
Zona Centro-Ensanche 3.3	219	9,98%	560	25,52%	1.287	58,66%	2194
Zona Centro-Ensanche 3.4	453	18,19%	1.552	62,33%	2.095	84,14%	2490
Total general	**3.239**	**11%**	**9.098**	**31%**	**16.761**	**57%**	**29.521**

Tabla 39. Cobertura de la infraestructura de transporte público urbano. Fuente: Elaboración propia

La primera conclusión que se extrae de la tabla anterior es que solamente un 11% de la población tiene un acceso óptimo a la infraestructura de transporte público urbano, por encontrarse a menos de 100m de una parada.

Por otro lado, se considera que la población tiene un buen acceso a la infraestructura de transporte público si esta se ubica a menos de 200m de una parada. Este requisito se cumple para solo el 31% de la población del municipio.

Decir también que solo un 57% de la población tiene un acceso adecuado pero mejorable a la infraestructura de transporte público urbano por encontrarse a distancias inferiores a 300m de una parada. Los valores estadísticos muestran que la cobertura es similar en todas las zonas (entorno al 60%) con la excepción de la zona interior, donde no existen paradas de transporte público urbano. Atendiendo a la población existente en cada uno de los distritos de esta zona, tal vez resultaría interesante ampliar el servicio de transporte público para que tuviese parada en los distritos de Juan XXII y María Auxiladora.

En cuanto a la cobertura distrital en la zona centro, los mayores ratios de cobertura adecuada pero mejorable se presentan en el Casco Histórico 2.2, en el Ensanche 3.4 y en el Centro Histórico, con valores a 300m que oscilan entre el 75% y el 93%. La cobertura es buena en para un 60-65% de la población en el Centro Histórico 2.1 y el Ensanche 3.4. En el resto de distritos la cobertura es deficiente.

En Costa Sur, la cobertura en Les Salines resulta adecuada para el 90% de la población y buena para el 66%. En Cala Puntal los valores son deficientes.

Por su parte, en Costa Norte los valores más bajos de cobertura se encuentran en la zona de Los Ameradors, siendo la cobertura muy buena en Les Deveses, Les Cales y La Barbiguera, pues alcanza valores de cobertura adecuada que oscilan entre el 80% y el 98%. En Les Deveses y Les Cales, además, la cobertura es óptima para más del 40% de la población.



Ilustración 158. Análisis de la cobertura en la red urbana de autobuses. Fuente. Elaboración propia

4.8.4 Análisis conjunto de la cobertura de la red de transporte público urbano y la línea de transporte público interurbano del área urbana Vinaròs – Benicarló – Peñíscola.

Se ha analizado también la cobertura de la línea de transporte público urbana con la línea de transporte público interurbana de proximidad, que afecta al área urbana Vinaròs – Benicarló – Peñíscola. Ya se ha mencionado anteriormente que esta línea interurbana tiene unas frecuencias de paso de 30 minutos, por lo que a nivel operativo funciona como una línea urbana. E ahí la importancia del análisis conjunto de los datos de esta línea con las líneas urbanas del municipio.

Del análisis conjunto de ambas líneas se desprende que un 38% de los usuarios tienen un acceso bueno a las mismas, siendo óptimo en el 15% de los casos. Esta estadística sigue sin ser excesivamente buena, pero en cualquier caso supone un incremento con respecto al análisis realizado para la línea de transporte público urbano de forma aislada.

Por otro lado, decir que la estadística de población con acceso adecuado pero mejorable se incrementa en 5 puntos porcentuales con respecto al análisis aislado para la línea de transporte público urbano. Ello es consecuencia de la existencia de paradas de la línea que une Vinaròs con Benicarló y Peñíscola en puntos del municipio diferentes a los cubiertos por la red de transporte público urbano. Estos se ubican principalmente en la Zona Centro y en la zona interior, dando acceso a los equipamientos ubicados al oeste de la N-340a (estación FF.CC., institutos, hospital, pistas de atletismo, centros comerciales, etc.). De esto se benefician, principalmente, los usuarios del distrito Juan XXIII, pues la cobertura pasa de un 5% a un 49%.

A nivel distrital, destaca negativamente la cobertura del Casco Histórico 2.3, pues solo un 33% de la población tiene un acceso adecuado a la red.

Zona/Distrito	Cobertura 100m		Cobertura 200m		Cobertura 300m		Población
	Personas	%	Personas	%	Personas	%	
Interior	**4**	**0%**	**22**	**2%**	**289**	**24%**	**1.221**
Avda. Zaragoza	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	61
Hospital - Estación FF.CC.	4	57,14%	7	100,00%	7	100,00%	7
Juan XXIII	0	0,00%	15	2,59%	282	48,70%	579
María Auxiliadora	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	372
P.I. Carretera Ulldecona	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	17
Residencial Ermita	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	185
Costa Norte	**677**	**19%**	**1.441**	**40%**	**2.115**	**58%**	**3.619**
Les Deveses	66	41,77%	89	56,33%	129	81,65%	158
Les Cales	84	47,46%	117	66,10%	154	87,01%	177
Lo Triador	40	11,66%	123	35,86%	174	50,73%	343
La Barbiguera	77	35,48%	181	83,41%	211	97,24%	217
Los Ameradors	7	3,11%	48	21,33%	62	27,56%	225
Lo Saldonar	129	15,03%	293	34,15%	534	62,24%	858
Los Boverals	274	16,70%	590	35,95%	851	51,86%	1641
Costa Sur	**307**	**18%**	**590**	**34%**	**1.025**	**60%**	**1.711**
Cala Puntal	94	7,92%	244	20,56%	556	46,84%	1187
Les Salines	213	40,65%	346	66,03%	469	89,50%	524
Zona Centro	**3.389**	**15%**	**9.041**	**39%**	**14.989**	**65%**	**22.970**
Centro Histórico	0	0,00%	107	23,67%	337	74,56%	452
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	0	0,00%	265	9,34%	947	33,37%	2838
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	131	2,61%	1.028	20,50%	2.087	41,62%	5015
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	500	20,61%	1.783	73,50%	2.426	100,00%	2426
Zona Centro-Ensanche 3.1	1.225	21,07%	2.554	43,93%	4.682	80,53%	5814
Zona Centro-Ensanche 3.2	522	29,98%	821	47,16%	1.049	60,25%	1741
Zona Centro-Ensanche 3.3	558	25,43%	931	42,43%	1.366	62,26%	2194
Zona Centro-Ensanche 3.4	453	18,19%	1.552	62,33%	2.095	84,14%	2490
Total general	**4.377**	**15%**	**11.094**	**38%**	**18.418**	**62%**	**29.521**

Tabla 40. Cobertura conjunta de la línea de transporte público urbano de Vinaròs y la línea interurbana de proximidad (Vinaròs –Benicarló – Peñíscola). Fuente: Elaboración propia

4.9 Análisis de ejes peatonales y ciclistas

4.9.1 Ejes peatonales

4.9.1.1 Caracterización de los ejes peatonales

La caracterización de los ejes peatonales se realiza en el documento: ANEXO PLAN DE ACCESIBILIDAD

4.9.1.2 Descripción de algunos ejes peatonales

El Ayuntamiento de Vinaròs ha realizado diferentes publicaciones con el objeto de dar a conocer las bonanzas del entorno rural del término municipal. En estas, se describen varios itinerarios para la movilidad en modos activos que recorren los puntos de interés más relevantes del medio natural.

Las publicaciones son:

- Vinaròs: El medio natural a pie
- De ruta por Vinaròs

La información relativa a las rutas publicadas en el primero de los catálogos también puede ser encontrada en la página oficial de turismo del municipio (www.turisme.vinaros.es).

Por otro lado, recientemente también se ha publicado la *Memoria Técnica Valorada del Estudio Itinerarios en Vinaròs y "Paraje Natural Municipal de la Serra del Puig",* donde se describe el estado de los itinerarios descritos en *Vinaròs: El medio natural a pie,* además de otros proyectados sobre el municipio.

El resultado es que el municipio cuenta, a día de hoy, con una red que se extiende a lo largo de 50km peatonales y está conformada por cuatro rutas principales, siendo tres de carácter municipal (Sendero de Barranc d'Aiguadoliva, Sendero El Jardí de Sòl de Riu, Sendero Redona de l'Ermita) y una de carácter supramunicipal (GR-92).

Además, también se encuentra en fase de ejecución el proyecto de un carril lúdico-deportivo que servirá para unir el núcleo urbano de Vinaròs, desde el Puente Romano, con el Puente de la Ermita, siguiendo siempre la ribera del río Servol.

Por último, tal y como indica *Memoria Técnica Valorada del Estudio Itinerarios en Vinaròs y "Paraje Natural Municipal de la Serra del Puig",* también que en Vinaròs se celebra, desde el año 2016 la carrera de montaña '*El Vol del Puig*'. El recorrido de dicha carrera puede servir para ampliar la red de itinerarios existente.

Se procede, a continuación, a describir el estado de cada uno de los itinerarios mencionados anteriormente.

Ejes peatonales por la costa

Sendero El Jardí de Sòl de Riu

El sendero Jardí de Sòl de Riu cuenta con un total de 1,4km lineales, iniciándose en el parking de la playa de les Deveses, en el extremo más septentrional del litoral vinarocense, hasta alcanzar la desembocadura del río de la Sénia. En este sendero se puede contemplar una costa virgen repleta de los acantilados típicos del municipio.

La *Memoria Técnica Valorada* indica que este sendero es habitualmente utilizado para pasear, correr o ir en bicicleta y que, aunque la mayor parte del recorrido del mismo se encuentra en buen estado, *algún tramo […] que discurría muy cerca de la línea de acantilados, se ha perdido debido a los derrumbamientos del propio terreno, lo que obliga a salirse del recorrido y se pierde la traza durante unos 200 metros*. Se propone una mejora de la señalización de la ruta.

Camino lúdico – deportivo costa sud

Este itinerario discurre a lo largo del paseo de la Av. Pau Béjar desde la plaza de toros del municipio hasta el barranco de les Salines. El itinerario es plano y perfectamente accesible. en él se descubren parte de las calas de la costa sur de Vinaròs. Su longitud es de 1,4km.

Ejes peatonales de conexión costa - interior

Sendero de Barranco de Aiguadoliva

Esta ruta local, que cuenta con un total de 16km, se inicia en el punto en que finaliza el GR-92, en la desembocadura del barranco de Aiguadoliva, y finaliza en el santuario de la misericordia.

Discurriendo por el mismo lecho del barranco, se pasa por el poblado íbero del Puig de la Nau hasta alcanzar la microrreserva de la flora del barranco.

Aquí, el recorrido deja el barranco para continuar por el camino de Càlig a Ulldecona. En sentido a Ulldecona, se pasa por un refugio de piedra en seco. La ruta continúa por varios campos de naranjos hasta encontrar el camino de Canet lo Roig a Vinaròs. Desde aquí, se continúa por el cauce del río Servol hasta que, pasada la autopista, se discurre por un camino ascendente entre huertos y pinares para llegar al Santuario de la Misericordia. Para volver a Vinaròs se puede continuar por el sendero GR-92.

El informe de Senderos21 recoge que "*Se trata de un sendero de gran interés ambiental, cultural, paisajístico, además del meramente deportivo, puesto que permite disfrutar de diferentes ecosistemas desde el marítimo, pasando por el bosque de ribera, forestal y del paisaje antropizado característico de huerta y de los campos de cultivo, así como de diferentes elementos patrimoniales de relevancia*."

De acuerdo a la página web de turismo del municipio, esta ruta es apta para realizarse a pie, en bicicleta y a caballo.

Sin embargo, la *Memoria Técnica Valorada del Estudio Itinerarios en Vinaròs y "Paraje Natural municipal de la serra del Puig",* elaborada por Senderos21, concluye que, debido a la existencia de firme de diferentes calidades, con unos tramos de pista sin asfaltar, otros asfaltados, otros sobre cantos rodados del lecho del barranco y la existencia de pequeñas sendas, hacen que, en su conjunto, el itinerario no pueda ser realizado en bicicleta.

Por otro lado, también se propone una mejora de la señalización de la ruta para evitar confusiones en su recorrido. También se propone la señalización de las posibles variantes del recorrido.

Carril lúdico deportivo Riu Servol

El carril lúdico deportivo del Riu Servol conecta la playa de Fora-Forat con el puente de la Ermita. En su recorrido, este itinerario discurre paralelo al Río Servol por su margen izquierdo hasta alcanzar el puente de Av. Tarragona, por donde cruza hasta enlazar con el Camí Boverals. Una vez aquí, el itinerario discurre siempre hacia el interior en paralelo al cauce del río hasta llegar al puente romano, donde cruza nuevamente el Servol para continuar por el Camí de Sant Sebastià hasta llegar al puente de la Ermita.

En la actualidad, existe un proyecto aprobado para el acondicionamiento del Camí Sant Sebastià en su recorrido desde el Puente Romano hasta el puente de la Ermita como carril lúdico-deportivo. Dicho carril constará de un vial ciclopeatonal que permitirá la movilidad con modos activos. En la zona del puente de la Ermita, dicho proyecto propone la creación de una zona estancial habilitada como área recreativa.



Ilustración 159. Proyecto para la habilitación como carril lúdico-deportivo del Camí Sant Sebastià. Fuente: Planifica Ingenieros y Arquitectos Coop. V.

Sendero circular costa sur

El sendero circular de la costa sur discurre por la Av. Pau Béjar en toda su longitud, hasta llegar al cruce con la calle Cala Puntal G. Desde allí, el itinerario gira buscando la costa para continuar en sentido sur hasta llegar al camino que discurre junto al Barranco de Aiguadoliva. Siguiendo la trayectoria marcada por el barranco, se cruza la antigua nacional llegándose al *Camí Vell de Benicarló*. Por aquí, el itinerario continúa hasta llegar al centro comercial Portal del Mediterráneo y se adentra en la AV. Gil de Atrocillo, la cual recorre en la práctica totalidad de su extensión. La ruta sigue por la Av. Juan XXIII, la Av. Pio XII y la C. Febrer Torres hasta llegar la plaza de toros, donde se encontraba el punto de partida.

Esta vía se puede discurrir perfectamente en bicicleta. En algunos tramos, sin embargo, el itinerario no está habilitado para una movilidad peatonal adecuada. Esto sucede principalmente en la Av. Pau Bejar, desde el barranco de les Salines hasta la calle Cala Puntal G, y en el tramo de la Av. Gil de Atrocillo que va desde las pistas de atletismo hasta el Hospital Comarcal de Vinaròs.

Ejes peatonales de interior

Sendero local Redona de l'Ermita

Tal y como se expone en la publicación *Vinaròs: El medio natural a pie* este sendero consta de un total de 4km y realiza, en su itinerario circular, un recorrido por el interior del Paraje

Natura de la Serra del Puig, desde donde se pueden disfrutar de unas espléndidas vistas de Vinaròs y del mar Mediterráneo.

Comenzando en el Santuario de la Misericordia, desciende hacia el este entre almendros, olivos, enebros, hasta llegar a los restos de la *Torreta dels Moros,* torre vigía medieval contra las invasiones piratas. Desde aquí, el recorrido sube pasando por dos simas hasta llegar al poblado íbero.

Nuevamente en un recorrido descendente, la ruta discurre por olivos centenarios hasta llegar al arboreto, donde existe una muestra de arbustos y árboles típicos del clima mediterráneo. Cerca del mismo, además, se encuentra el insectario donde se crían plantas que alimentan orugas de mariposas. Posteriormente, se llega hasta la *Caseta dels Sorrongos* y a los restos de tres antiguos hornos de cal.

Finalmente, la senda va hacia el este atravesando zonas de pinada joven con repoblaciones de robles, carrascas, enebros, coscoja y romero para volver, finalmente, de nuevo al santuario.

Entre las observaciones que se realizan en la *Memoria Técnica Valorada* se encuentran que; el sendero es de 2km, en lugar de los 4km indicados en los paneles informativos; la señalización es inadecuada pues utiliza nomenclatura de senderos homologados a pesar de no estar recogido en el Registro Público de Senderos de la Comunitat Valenciana.

El sendero se puede realizar a pie.

Camí de Sant Jaume

También se ha cartografiado el recorrido que realiza el Camí de Sant Jaume a su paso por el municipio.

Tomando como punto de partida la plaza parroquial, el itinerario discurre por la C. de la Mare de Déu del Pilar y la Av. Zaragoza hasta enlazar con el Camí d'En Borràs. Una vez aquí, se continúa hasta cruzar la vía para, inmediatamente después, virar a la izquierda buscando el Camí Fondo por donde se continúa hasta llegar a la CV-138. Aquí, la ruta continúa por la carretera comarcal hasta que se topa con el barranco de Aiguadoliva, virando por el camino que se encuentra en su margen derecho hasta salir del término municipal.

A día de hoy, a lo largo del Camí de Sant Jaume a su paso por el municipio existen zonas que no están habilitadas para la movilidad peatonal o ciclista segura. En consecuencia, el vial deberá ser debidamente acondicionado.

Nuevos ejes peatonales rurales propuestos

De entre los itinerarios peatonales propuestos a nivel local, surge como iniciativa la creación de un itinerario peatonal a lo largo del recorrido de la carrera de montaña "El Vol del Puig" y un eje para conectar el Carril lúdico del Río Servol con el Santuario de la Ermita. En este segundo eje, "*el camino previsto discurre por un camino poco transitado por vehículos motorizados por lo que no será necesario el acondicionamiento de un carril exclusivo para bicicletas o peatones*."

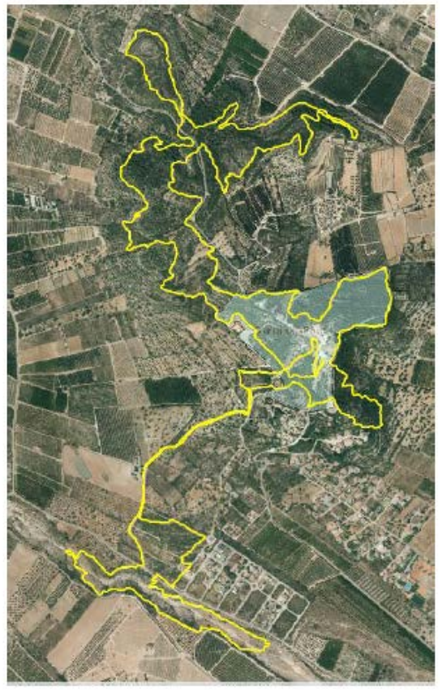


Ilustración 160. Recorrido de la carrera "El Vol del Puig". Fuente: Memoria Técnica Valorada del Estudio Itinerarios en Vinaròs y "Paraje Natural municipal de la serra del Puig"

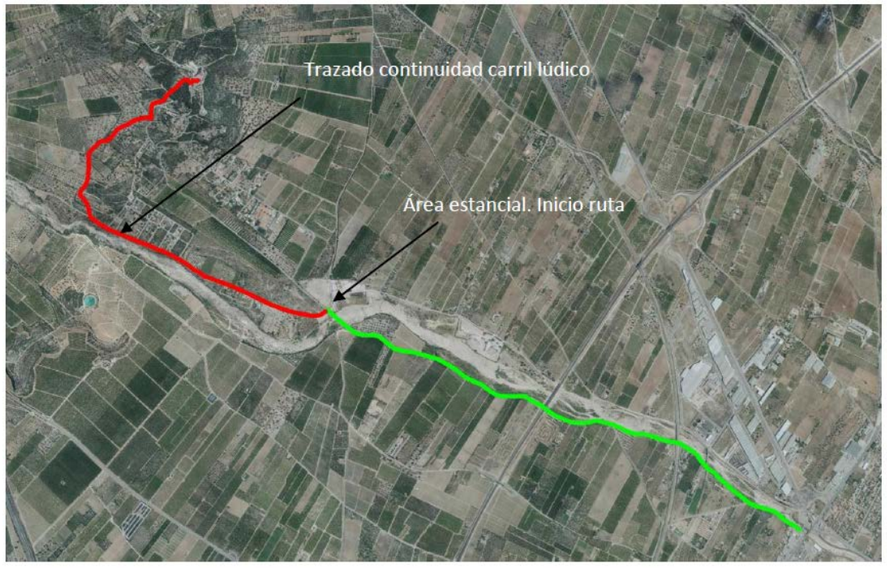


Ilustración 161. Propuesta de continuidad del carril lúdico del Río Servol. Fuente: Memoria Técnica Valorada del Estudio Itinerarios en Vinaròs y "Paraje Natural municipal de la serra del Puig"

4.9.2 Ejes ciclistas

4.9.2.1 Ejes ciclistas existentes en el entramado urbano

En lo referente a la red ciclista existente, comentar que el desarrollo de la misma dentro del entramado urbano es discontinuo e irregular. Se describe, a continuación, su estado en cada una de las zonas.

Zona Centro

Eje del frente marítimo en la Zona Centro

En la Zona Centro, el principal eje ciclista se encuentra ubicado en el Passeig de Colom y recorre el frente marítimo desde el límite más septentrional del puerto hasta la playa de Fora-Forat. Este eje alterna dos tramos de carril bici con un pequeño tramo de ciclocalle, ubicado entre la Plaza San Antonio y la Oficina de Turismo de Vinaròs.



Ilustración 162. Carril bici del frente marítimo. Passeig de Colom. Fuente: Elaboración propia

Entramado de ciclocalles en el Casco Histórico

Además, en la zona centro también se permite la circulación por las vías con sección de plataforma única ubicadas en los distritos de Casco Histórico y Zona Centro – Casco Histórico 2.3, si bien la prioridad de circulación será siempre para el peatón. El sentido de circulación será el permitido para el resto de vehículos.

Estas vías son: Plaza Parroquial, C. Major, C. de la Puríssima, C. Sant Juan, C. Sant Isidor, C. Sant Vicent, C. Ángel, C. Sant Rita, C. Santo Tomás, travesía d'Agustí Safont, C. Sant. Jaume, C. del Rosario, C. San Nicolás, Plaza San Agustín, C. Santos Médicos.





Ilustración 163. Plataformas únicas con prioridad peatonal. Posibilidad de circulación ciclista. Fuente: Elaboración propia

Ejes de conexión Centro – Asentamientos al oeste de la N-340a

Por otro lado, también existen tres ejes 'Centro – oeste', que conectan el casco urbano con el distrito de Juan XXIII.

Sin embargo, ninguno de los mismo presenta continuidad hasta el entramado ciclista del Casco Histórico o la vía ciclista del frente marítimo.

C. Mare de Déu del Pilar – Av. Zaragoza

El primero de estos ejes está constituido por una ciclocalle que, partiendo desde la rotonda ubicada en la intersección entre la C. Mare de Déu del Pilar y la Av. Libertad, enlaza con los carriles bici ubicados en la Av. Zaragoza (uno a cada lado del vial) tras atravesar la rotonda que resuelve la intersección con la N-340 por un túnel de uso exclusivo para modos blandos.

Además, la señalización de la ciclocalle en la intersección de la C. Mare de Déu del Pilar con la Av. Libertad es deficiente. Aquí encontramos una señal indicadora de una ciclorruta en sentido hacia los institutos, la estación de RENFE y el hospital de Vinaròs; instalaciones ubicadas al oeste del municipio. Sin embargo, la señalización horizontal y/o vertical resulta escasa a lo largo del recorrido de la ciclorruta hasta el enlace con la Av. Zaragoza, donde se encuentra el acceso a un carril bici. En sentido inverso, nuevamente, no existe indicación de la existencia de una ciclocalle, con el agravante de que en el recorrido por C. Mare de Déu del Pilar desde la Av. Zaragoza se puede circular a 40km/h.

Si bien la habilitación de una ciclocalle puede realizarse únicamente en uno de los sentidos de un vial, esta medida es incongruente en el caso particular analizado, pues como resultado queda un conector ciclista saliente pero no entrante al municipio.



Ilustración 164. Señalización vertical de ciclorruta a lo largo de la C. de la Mare de Déu del Pilar. Ciclorruta hasta estación de RENFE, hospital de Vinaròs e Institutos. Fecha de la imagen: agosto 2018. Fuente: Google Street View.



Ilustración 165. Señalización vertical de límite de velocidad de circulación a 40km/h en inicio de la C. de la Mare de Déu del Pilar en sentido hacia el núcleo urbano. Fecha de la imagen: agosto 2018. Fuente: Google Street View.

Por otro lado, en sentido costa-interior el carril bici de la Av. Zaragoza solo tiene continuidad hasta el final de la propia avenida. El estado del mismo es, además, deficiente. En sentido inverso, sin embargo, sí que existe una conexión con el carril bici ubicado en la Av. Gil de Atrocillo, si bien esta conexión no es segura por ubicarse el carril bici en el lateral de una vía de alta densidad de tráfico sin estar protegida.



Ilustración 166. Carril bici en mal estado en N-232. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 167. Carril bici no seguro en Av. Zaragoza. Tramo de conexión entre Av. Gil de Atrocillo y N-232. Necesidad de segregación física entre modos de transporte. Fuente: Elaboración propia.

C. Febrer Torre, Av. Pío XII y Juan XXIII

El segundo de estos ejes se encuentra ubicado más al sur y combina tramos de carril bici con ciclocalle. En la intersección de la C. Febrer Torre con la C. Cervantes nace un carril bici que discurre hacia el oeste hasta alcanzar la Av. Pío XII. Aquí, la vía ciclista se convierte en una ciclocalle que atraviesa el túnel de la N-340a hasta alcanzar el carril bici que parte desde la intersección con la C. del Papa Wojtyla y la Av. de Juan XXIII para discurrir por esta última hasta conectar con el resto de itinerarios ciclistas existentes en el distrito de Juan XXIII.

El cruce de la N-340a a través del túnel se considera peligroso, pues si bien existe arcén para el carril bici, tal vez debieran existir elementos para la segregación segura del mismo con respecto al viario.



Ilustración 168. Carril bici no seguro en túnel Av. Pío XII, que cruza con la N-340. Necesidad de segregación física entre modos de transporte. Fuente: Elaboración propia.

C. María Auxiliadora

En la intersección de la C. María Auxiliadora con la Av. Libertad encontramos señalización vertical de inicio de una ciclorruta que lleva hasta el cementerio, la ermita de Sant Gregori, el hospital, la estación de RENFE y los institutos del municipio ubicados al oeste de la N-340a. Sin embargo, dicha señal es la única presente en todo el recorrido y debemos presuponer que la ciclorruta discurre a lo largo de C. María Auxiliadora, C. del Cementeri y Camí de Sant Gregori hasta sus destinos. Atendiendo a la longitud de la ciclorruta y al elevado número de cruces existentes en la misma, la señalización resulta muy deficiente. Además, no

encontramos señalización como ciclorruta en ningún punto si la circulación la realizamos en sentido inverso. Todo ello deberá ser mejorado en la primera fase de desarrollo del PRUMS.



Ilustración 169. Señalziación vertical de ciclorruta a lo largo de la C. María Auxiliadora hasta cementerio, ermita de Sant Gregori, estación de RENFE, hospital de Vinaròs e Institutos. Fuente: Elaboración propia

Eje de conexión Zona Centro – Norte

Para conectar la Zona Centro con la Costa Norte, existe un carril bici que discurre a lo largo de la C. Leopoldo Querol hasta cruzar el cauce del Riu Servol y enlazar con el Camí dels Boverals. En esta vía, sin embargo, no existe continuidad hasta la ciclocalle que conecta transversalmente la costa Norte.

Al final de esta vía, sin embargo, será necesario la segregación física adecuada para los diferentes modos de transporte.



Ilustración 170. Carril bici en C. Leopoldo Querol. Necesidad de segregación física adecuada de los diferentes modos de transporte para mejorar la seguridad del ciclista. Fuente: Elaboración propia

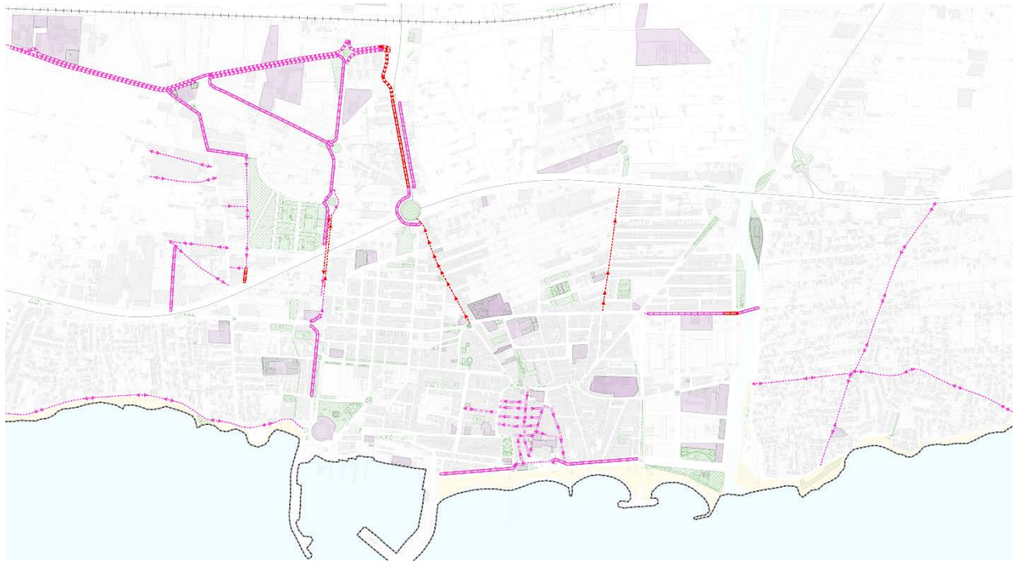


Ilustración 171. Itinerarios ciclistas en el entorno del Casco Urbano. Fuente. Elaboración propia

Asentamientos al oeste de la N-340a

Los distritos de Juan XXIII, Portal del Mediterráneo y Hospital – Estación FF.CC. son de desarrollo más reciente. En consecuencia, el urbanismo es más ordenado y la sección del viario está más adaptada a las necesidades de movilidad más recientes. Ello ha permitido la creación de una importante red ciclista para la conectividad interna de la zona que se caracteriza por un buen estado general, si bien también presenta algunas deficiencias que deberán ser tratadas.

Ya se han descrito las características de los ejes que dan continuidad a la conexión Centro – Asentamientos Oeste N-340a en la descripción de los Ejes Ciclistas de la Zona Centro, por lo que en este apartado se hablará, exclusivamente, de los viales de conectividad interna.

Av. Gil de Atrocillo

El principal cordón de unión entre los distritos de Juan XXIII, Portal del Mediterráneo y Hospital – Estación FF.CC. lo constituye la Av. Gil de Atrocillo.

A su inicio, en la intersección con la Av. Zaragoza, podemos observar la siguiente señal vertical:



Ilustración 172. Señalización vertical indicando inicio de itinerario ciclista en Av. Gil de Atrocillo. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 173. Señal R407a. Fuente: DGT

Según el Reglamento General de Circulación (artículo 155 del Real Decreto 1428/2003) la señal R407a indica la existencia de una vía reservada para ciclos o vía ciclista y la obligación para los conductores de ciclos de circular por la vía a cuya entrada esté situada y prohibición a los demás usuarios de la vía de utilizarla.

De acuerdo a esta señal, pues, será obligatorio para los usuarios de vehículos tipo ciclo utilizar la vía habilitada a tal efecto, quedando prohibido el uso de la calzada que discurre junto a ella a lo largo de la Av. Gil de Atrocillo.

El carril bici que discurre a lo largo de esta vía conecta los diferentes equipamientos que encuentra a su paso. Estos son: IES Leopoldo Querol, el Centro de día l'Onada de Vinaròs, el Matadero Municipal, el Hospital Comarcal, el Colegio Público de Educación Especial Baix Maestrat, el Hospital de Vinaròs, el IES José Vilaplana y el Centro de Rehabilitación y Reinserción Social. Este carril bici discurre sobre las aceras ubicadas en sendos laterales del vial, siendo el sentido de circulación en cada una de ellas único.



Ilustración 174. Carril bici de un único sentido de circulación sobre la acera en Av. Gil de Atrocillo. Fuente: Elaboración propia

Sin embargo, a la altura del IES José Vilaplana, el carril bici desaparece, quedando la Av. Gil de Atrocillo reducida a una vía de doble sentido de circulación sin segregación de usos y con la velocidad de circulación limitada a 30km/h. Si bien en dicha vía existe señalización horizontal para indicar que se trata de una ciclocalle, se entiende que esta es insuficiente, pues existe ausencia de la misma a la altura del IES José Vilaplana, punto de inicio/fin de la ciclocalle.



Ilustración 175. Inicio/Fin de carril bici en Av. Gil de Atrocillo junto a IES José Vilaplana. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 176. Av. Gil de Atroncillo. Vista desde IES José Vilaplana. Señalización vertical de limitación de velocidad de circulación a 30km/h. No existe señalización horizontal como ciclocalle al inicio de este tramo. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 177. Av. Gil de Atroncillo en tramo comprendido entre IES José Vilaplana y Av. Gil de Atrocillo. Señalización horizontal como ciclocalle prácticamente al final del tramo. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 178. Av. Gil de Atroncillo. Acceso desde C. dels Dauradors. Señalización vertical de inicio de itinerario ciclista, limitación de velocidad de circulación a 30km/h y señalización horizontal de ciclocalle. Fuente: Elaboración propia

Ejes ciclistas en Juan XXIII

Carril bici en Benedicto XIII

En el tramo de la calle Benedicto XIII comprendido entre la Av. Juan XXIII y la intersección con la Av. Gil de Atrocillo y el Camí de Capçades, se ha ejecutado recientemente un carril bici que conecta con el carril bici de la Av. Gil de Atrocillo y con el entramado ciclista del polígono industrial de Capçades.



Ilustración 179. Carril bici en Calle Benedicto XIII. Fuente: Elaboración propia

Entramado ciclista en P. I. Capçades

Este polígono cuenta con un carril bici que discurre por el Camí de les Capçades, desde su intersección con Gil de Atrocillo, hasta la intersección con la C. de la Serra de Montsià, para adentrarse en la misma hasta llegar a la intersección con la calle del Papa Pau VI. Aquí el eje ciclista se convierte en ciclocalle para discurrir en sentido sur hasta llegar a la C. Penyagolosa.

Desde la intersección del Camí de les Capçades con la C. de la Serra de Montsià hacia la N-340, el carril bici del Camí de les Capçades no presenta continuidad, quedando, pues, incompleto.

Además, el giro por la C. de la Sera de Montsià no está bien ejecutado y en ocasiones presentan vehículos estacionados sobre el propio carril:



Ilustración 180. Carril bici en Camino Capçades. Vehículos estacionados sobre carril bici. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 181. Carril bici en C. de la Serra de Montsià en el margen izquierdo de la imagen. Vehículos estacionados sobre carril bici. Fuente: Elaboración propia.





Ilustración 182. Discontinuidad de carril bici entre Camino Capçades y C. de la Serra de Montsià. Fuente: Elaboración propia.

A pesar de ello, entre la C. del Papa Pau VI y el Camí de les Capçades existen dos ciclocalles, una en la C. Penyagolosa y otra en la C. de la Tinença de Benifassà. En estas ciclocalles solo está permitida la circulación en un único sentido.

También existen ciclocalles de doble sentido de circulación que conectan con las naves industriales ubicadas al sur del Camí de les Capçades. Estas se ubican en las siguientes vías: C. de la Mola d'Ares, C. de l'Illa de Buda, C. de la Serra d'Irta y Camí de les Morteres.

Intersectando con estas dos últimas ciclocalles se encuentra la C. del Puig, recorrida también por un carril bici.



Ilustración 183. Carril bici en C. del Puig. Dimensiones inadecuadas. Ciclista desprotegido. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 184. Ciclocalle señalizada al inicio del Camí Morteres. Fuente: Elaboración propia.

Ejes ciclistas en Portal del Mediterráneo

El eje ciclista que discurre por la Av. Gil de Atrocillo, finalizaba en su extremo sur en la C. dels Dauradors.

Desde aquí, se extiende una red ciclista formada principalmente por carriles bici por todo el distrito. Esta red tiene en la C. dels Dauradors su eje principal, llegando a las puertas del Centro Comercial Carrefour y de Decathlon.



Ilustración 185. Fin de carril bici en C. dels Dauradors junto al Decathlon. Estacionamiento de bicicletas. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 186. Señalización de ubicación de carril bici en C. dels Dauradors. Fuente: Elaboración propia

El carril bici de la C. dels Dauradors, en su extremo noroccidental, da acceso a las pistas de atletismo del municipio.



Ilustración 187. Carril bici sobre acera de acceso a Pistas de Atletismo de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia

El resto de carriles bici sirven para conectar las naves industriales y el centro comercial a esta vía.

Los carriles bici se ubican en C. dels Cordellers, C. dels Cerers, C. dels Industrials, C. dels Espardenyers, C. dels Teixedors, C. dels Obrers y C. dels Sabaters.

El estado general de los carriles bici en esta zona es bueno. En cualquier caso, en algunas vías sería conveniente instalar elementos de segregación entre modos de transporte para proteger, de este modo, al ciclista.

También podría resultar conveniente conectar los carriles bici de la C. dels Industrials y la C. dels Espardenyers.

Se muestran, a continuación, unas imágenes para ilustrar estos problemas:



Ilustración 188. Carril bici en C. dels Industrials. Posible necesidad de instalación de elementos de segregación entre modos de transporte para proteger al ciclista. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 189. Carril bici en C. dels Obrers. Posible necesidad de instalación de elementos de segregación entre modos de transporte para proteger al ciclista evitando obstruir accesos a naves industriales. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 190. Carril bici en C. des Espardenyers. Segregación física por el interior del carril bici. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 191. Fin de carril bici en vial de conexión entre C. dels Industrials y C. dels Espardenyers. Necesidad de conexión de dicho tramo con carril bici en C. dels Teixedors Fuente: Elaboración propia



Ilustración 192. Carril bici en C. Sabaters. Segregación adecuada. Fuente: Elaboración propia

Costa Norte

Eje del frente marítimo en la Costa Norte

El principal cordón de conexión en el norte lo constituye la Av. Francisco José Balada. Esta vía que recorre longitudinalmente toda la Costa Norte constituye ha sido habilitada como ciclocalle. La vía parte a unos 400m del mar, a la altura del puente que conecta con la Av. Tarragona, en el Centro. En el primer tramo, entre el Camí dels Boverals y el barranco de Saldonar, la vía se va aproximndo paulatinamente a la primera línea de playa. Desde aquí y hasta llegar al Jardí de Sòl de Riu, la vía discurre recta en su itinerario hacia el norte, variando la distancia hasta la costa en función de los accidentes geográficos que la conforman, pero sin alejarse jamás a más de unos 160m de la línea de agua.

La señalización de esta ciclocalle se considera adecuada.

Ejes de conexión interna en la Costa Norte

Perpendiculares al eje marítimo, existen tres ciclocalles de conexión local interior en la zona norte. Estas discurren por las vías: C. de les Carretes, Camí dels Ameradors y la Av. Francisco José Balada en el tramo que une el Jardí de Sòl de Riu con la N-340.

La señalización en estas vías se considerada adecuada.



Ilustración 193. Ciclocalles de conectividad interior en Costa Norte. Fuente: Elaboración propia

Costa Sur

Eje del frente marítimo en la Costa Sur

A la altura de la plaza de toros y a apenas unos 120m del eje ciclista que conecta la C. Febrer Torre con el interior, se ubica el inicio de la ciclocalle que discurre por la Av. Pau Béjar y la Av. Francisco Baila, recorriendo toda la costa sur. Este eje discurre por el frente marítimo de la Costa Sur hasta llegar a la Cala del Puntal, donde se desvía ligeramente hacia el interior para continuar su camino hasta el fin del eje sin alejarse a más de 100m de la costa.

Conclusiones del estado general de la red ciclista urbana

Del análisis del estado de la red ciclista en el entorno urbano se desprenden las siguientes conclusiones:

- La red presenta desconexiones importantes. Este hecho se evidencia, principalmente, en la Zona Centro donde no existe conectividad entre el eje ciclista marítimo y las vías ciclistas que conectan con el interior.
- El eje ciclista de la costa, en la Zona Centro, debería presentar continuidad por todo el frente, enlazando con los itinerarios ciclistas de Costa Norte y Costa Sur.
- La señalización de algunas ciclorrutas es inadecuada. El caso más llamativo es el de la indicación de una ciclorruta desde la intersección de C. María Auxiladora con la Av. Libertad hacia los equipamientos ubicados en Juan XXIII. En este caso, solo se encuentra una señal vertical al inicio de la ciclorruta y no existen más señales ni horizontales ni verticales a lo largo del supuesto recorrido. En la C. de la Mare de Déu del Pilar esta también es muy deficiente, no existiendo ninguna indicación de la existencia de ciclocalle en sentido interior – costa. En el tramo de ciclocalle de la Av. Gil de Atrocillo la señalización también resulta muy inadecuada.
- El carril bici de la Av. Zaragoza se encuentra en un estado deficiente, por lo que el firme deberá ser revisado.
- La segregación de los modos de transporte resulta inadecuada en algunos casos. En este particular, llama negativamente la atención el cruce de la N-340 por la Av. Pío XII por su peligrosidad, pues si bien existe arcén para el carril bici, tal vez debieran existir elementos para la segregación segura del mismo con respecto al viario. También es muy deficiente el enlace entre la Av. Gil de Atrocillo y el carril bici de la Av. Zaragoza.
- Debería completarse el carril bici del Camí de les Capçades, para permitir la conexión ciclista de forma segura en todo el polígono. Además, deberían resolverse los problemas de conexión puntuales presentados entre esta vía y la C. de la Serra de Montsià.



4.9.2.2 *Xarxa d'itineraris no motoritzats (XINM)*

A nivel supramunicipal, el inventario de la *Xarxa d'Itineraris No Motoritzats (XINM)* se encuentra en fase de redacción. En él se puede observar que la única vía ejecutada a nivel supramunicipal en la comarca de El Baix Maestrat es la ciclorruta que conecta Peñíscola con Benicarló. El resto de ciclorrutas se encuentran en fase de proyecto.

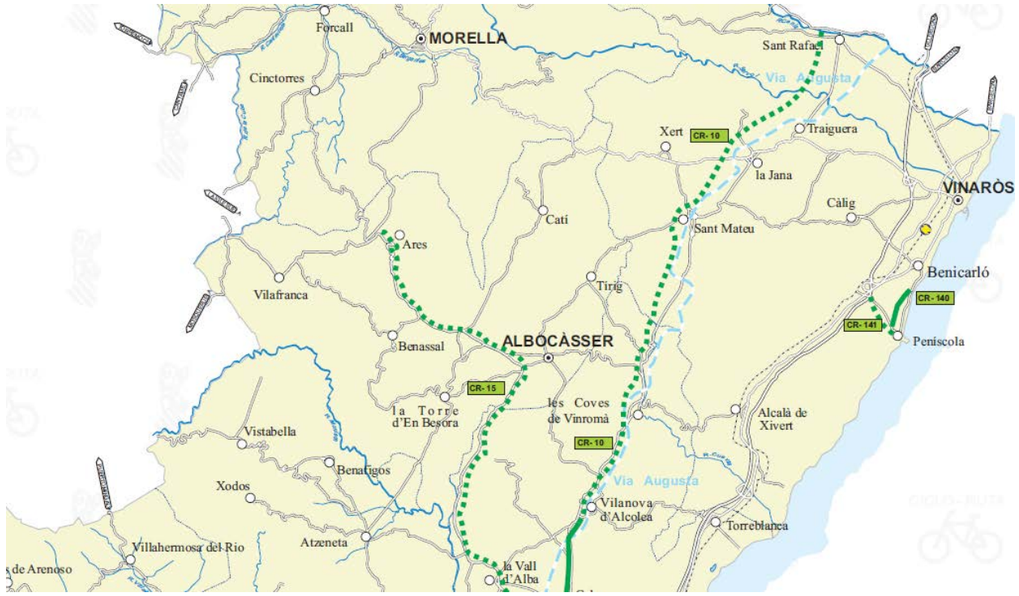


Ilustración 194. Red ciclista supramunicipal en el entorno de Vinaròs. Fuente: Generalitat Valenciana

En noviembre del año 2018 se realiza un estudio del trazado del itinerario ciclista Eurovelo EV08 – Ruta del Mediterráneo a su paso por la Comunitat Valenciana "*Estudi de la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana. Trazado Eurovelo EV8*", con el objeto de definir las etapas de la ruta y las diferentes alternativas del trazado. Este estudio queda enmarcado dentro de la Red de Itinerarios No Motorizados de la Comunitat Valenciana (XINM).

La primera de las etapas de la ruta es la que une el municipio de Ulldecona, en Tarragona, con Alcossebre. En su recorrido, de aproximadamente 60km, la ruta atraviesa el término municipal de Vinaròs. El documento *Estudio de Planeamiento: Trazado Eurovelo EV08* indica, en relación a al paso de la primera etapa por Vinaròs lo siguiente:

> *"El trazado entre Ulldecona y Vinaròs es básicamente por caminos de uso agrícola de plantaciones de naranjos con una intensidad del tráfico muy limitada. Los caminos tienen una anchura de entre 4,50 y 5,00 m y un pavimento de aglomerado asfáltico, por lo cual ofrecen unas condiciones adecuadas como infraestructura del itinerario ciclista Eurovelo. El terreno es muy llano en esta zona, y salvo en los vados de algunos barrancos y las rampas de pasos superiores no hay mucho desnivel a superar."*

También se hace constar que todos los tramos de la etapa a su paso por Vinaròs tienen una ciclabilidad aceptable (media), salvo el tramo 1B, cuya ciclabilidad es hoy en día insuficiente por discurrir por *"carreteras o calles interurbanas, donde seguridad perciba es baja ya que los ciclistas tienen que compartir la calzada cuando la IMD es importante, sobre todo en verano*."

Como alternativa, se propone una variante del itinerario original (variante A), cuyo trazado discurre por caminos de uso agrícola y vías pecuarias. Sin embargo, esta ruta "*tiene el inconveniente de alejarse de destinos interesantes como son los restos arqueológicos del poblado ibérico El Puig de la Nau (Benicarló) y la estación de ferrocarril de Vinaròs",* destino este último que puede servir para enlazar con la ruta.

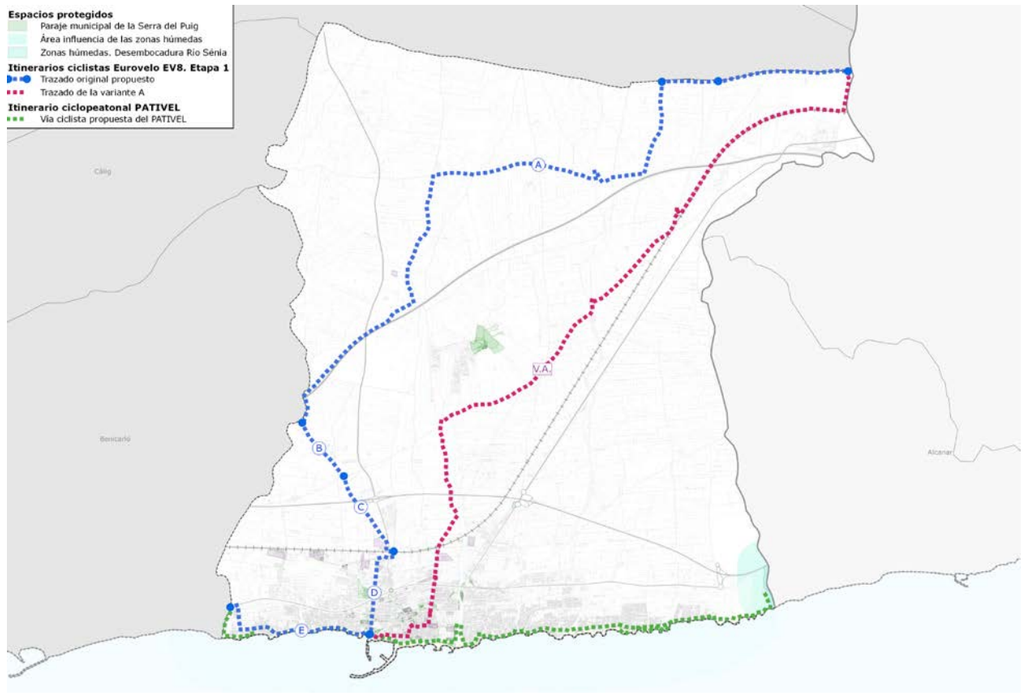


Ilustración 195. Itinerarios ciclistas de carácter supramunicipal. Etapa 01 Eurovelo 8 y eje ciclista del PATIVEL en los tramos que discurren por el interior del núcleo urbano. Fuentes: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral y Estudi de la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana. Trazado Eurovelo EV

4.9.2.3 *Vía del litoral del PATIVEL*

Generalidades

Por otro lado, el Plan de Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana (en adelante PATIVEL) prevé la creación de la denominada "Vía del Litoral", una red de uso público que permitirá la conexión mediante modos activos (a pie y bicicleta) de los principales recursos de interés paisajísticos del litoral valenciano desde Vinaròs, en el norte, hasta Pilar de la Horadada, en el sur.



Ilustración 196. Vía del litoral. Fuente: PATIVEL

Características del tramo Benicarló – Vinaròs Nord

La Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje ha publicado, recientemente, el *Documento Inicial Estratégico* del *Programa de Paisaje* de la *Vía del Litoral* para el tramo que conecta Benicarló con Vinaròs Nord. En dicho documento, se indica lo siguiente en relación a este espacio:

"El espacio geográfico denominado Benicarló-Vinaròs Nord en el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL), es un área urbana que contiene elevadas connotaciones tanto paisajísticas como funcionales. Se trata de un territorio que muestra por lo general una gran uniformidad, y a la vez, una elevada calidad paisajística.

En su franja más litoral, destaca por disponer de algunos tramos en los que visualizan una serie de acantilados, ya que a la vez se intercalan con formas del terreno más llanas. Algunos de estos espacios se encuentran libres de ocupación urbanística.

El ámbito representado, es el comprendido en concreto desde la desembocadura del Riu de la Sénia (uno de los humedales más representativos de las desembocaduras fluviales mediterráneas), hasta la Platja de les Deveses de Vinaròs, y desde aproximadamente el barranc d'Aigua Oliva hasta llegar a la Rambla de Cervera en Benicarló. Este espacio ostenta una elevada conectividad visual hacia el interior, contando además con destacados valores agrícolas, paisajísticos o culturales. Al margen de la puesta en valor de todo este territorio desde la programación paisajística, existen un buen número de caminos y sendas paralelas a la costa, y que pueden servir para diseñar el arranque hacia el sur de la Vía Litoral valenciana."



Ilustración 197. Vía del litoral en el tramo Benicarló – Vinaròs Nord. Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral

De Vinaròs en particular, se cita lo siguiente:

"Ofrece en sus 12 km de costa distintas playas y calas que se extienden desde el río Sènia hasta el barranco d'Aigua Oliva. La peculiar característica es que presenta hasta veintidós pequeñas calas protegidas entre las rocas, con un singular paisaje y arenas finas. Todas poseen el distintivo de certificación medioambiental ISO 14001, que garantiza su correcto mantenimiento, limpieza y respeto por el medio ambiente. La costa se divide en tres zonas, las calas norteñas, las playas del centro y las calas del sur. El mayor foco de atracción turística se encuentra en las playas del centro. Las playas del Fortín y del Clot Fora del Forat, se encuentran paralelas al paseo marítimo y la playa del Clot, todas ellas localizadas junto al centro urbano conectando con el puerto hasta el río Cérvol. Son amplias y de fácil acceso. Disponen de una variada oferta de servicios, actividades lúdicas y deportivas."

Recursos paisajísticos de Vinaròs

Entre los principales recursos paisajísticos de la zona, tenemos:

Recursos de interés ambiental:

- La desmbocadura del río Sénia
- El frente marítimo de Vinaròs
- Los barrancos de Aiguadoliva, del río Cèrvol, Barbiguera y Saldonar.

Recursos de interés cultural:

- Los espacios protegidos de interés patrimonial del municipio de Vinaròs

Recursos de interés visual:

- Acantilados y calas típicos de la costa de Vinaròs, así como su puerto.

Ventanas al mar

En el PATIVEL también se definen una serie de ventanas al mar en suelos que poseen un importante valor ambiental, que se encuentran abiertos al mar y en los que, además, no existe ningún programa de actuación aprobado.

En el término municipal de Vinaròs podemos encontrar dos de estas ventanas:

- El entorno de la desembocadura del río Sénia, cuya totalidad se encuentra en el término municipal de Vinaròs. En ella se propone un parque ecoturístico y se propone el reconocimiento de todo este espacio dentro de alguna figura de protección existente como pueda ser la de Paraje Natural Municipal o la de Paisaje Protegido

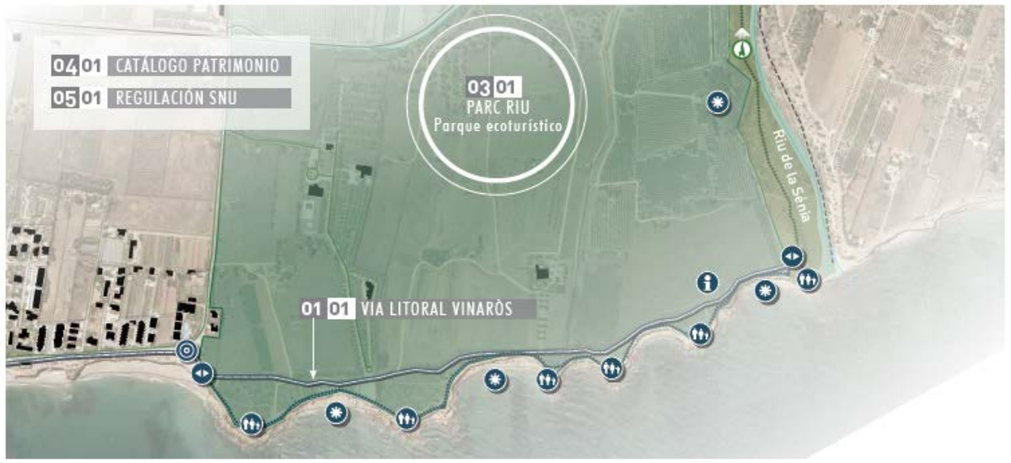


Ilustración 198. Ventana al mar en la desembocadura del Río Sénia. Propuesta de parque ecoturístico Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral

- La franja de costa entre el Barranco de Aiguadoliva y la Rambla de Cervera, con una pequeña parte entre los lindes del municipio.

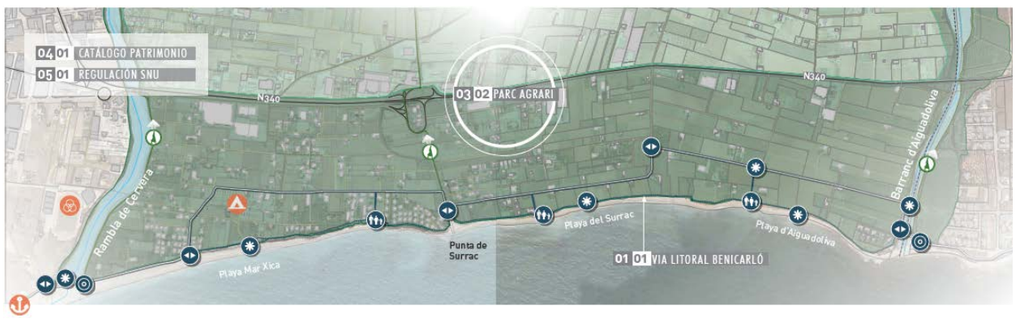


Ilustración 199. Ventana al mar entre el Barranc de Aiguadoliva y la Rambla de Cervera. Propuesta de parque ecoturístico Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral

Vía del litoral en Vinaròs

En su recorrido por el interior del término municipal la vía del litoral conectará las dos ventanas al mar identificadas en el apartado anterior. Además, la vía discurrirá en paralelo a la costa, tratando de pasar por todas las áreas de especial valor paisajístico del litoral vinarocense. Indicar también que los itinerarios peatonal y ciclista presentarán puntos de conexión – desconexión en su recorrido, pues la naturaleza escarpada de la costa dificulta la accesibilidad ciclista a muchas zonas de la primera línea de costa.

Con ello, el recorrido de la vía del litoral quedará como sigue:

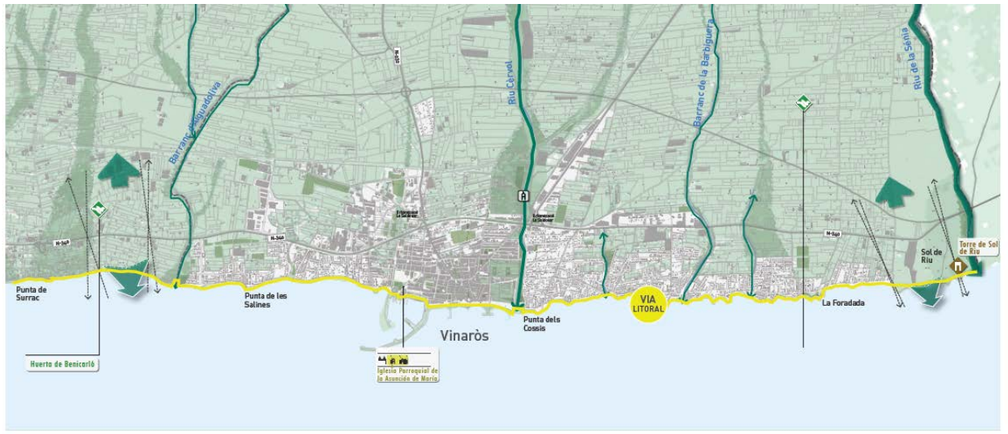


Ilustración 200. Vía del litoral en Vinaròs. Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral



Ilustración 201. Vía del litoral en Vinaròs. Tramo entre Barranco de Aiguadoliva y extremo sur de puerto de Vinaròs. Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral



Ilustración 202. Vía del litoral en Vinaròs. Tramo entre extremo sur del puerto de Vinaròs y Barranco de Barbiguera. Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral



Ilustración 203. Vía del litoral en Vinaròs. Tramo entre Barranco de Barbiguera y río la Sénia. Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral

4.10 Accesibilidad

El plan de accesibilidad está descrito en el documento: ANEXO PLAN DE ACCESIBILIDAD.

4.11 Seguridad vial

4.11.1 Datos demográficos

A 1 de enero del año 2017 Vinaròs contaba con un total de 28.292 habitantes.

4.11.2 Parque de vehículos

De acuerdo a la información publicada en el Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, el parque de vehículos en Vinaròs ascendía, en 2017 a 21.695 unidades. Del total, los turismos representan prácticamente un 65%, camiones y furgonetas un 14% y las motocicletas y ciclomotores un 19%. Se muestra, a continuación, un desglose del porcentaje de vehículos agrupados por tipologías en relación con el total del parque.

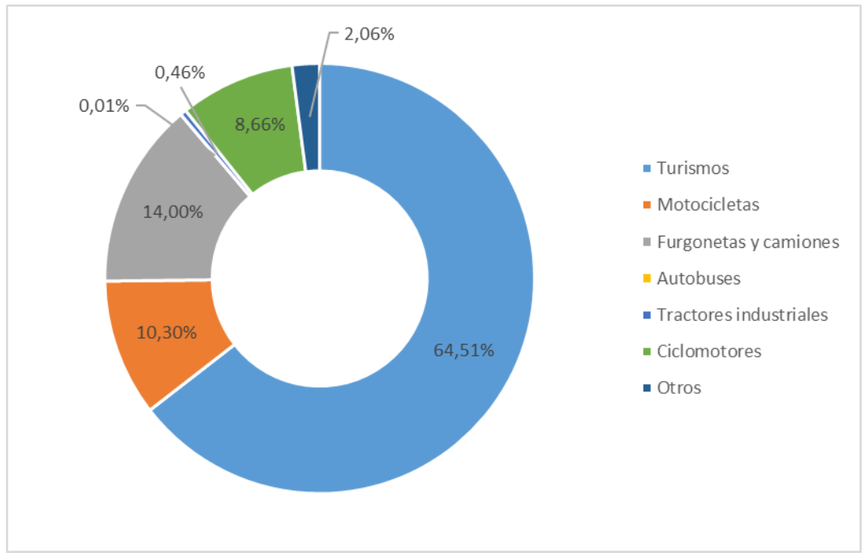


Ilustración 204. Parque de vehículos Vinaròs. Fuente: Instituto Valenciano de Estadística.

4.11.3 Datos de accidentalidad

El análisis de la accidentabilidad que se realiza a continuación se basa en los datos de siniestralidad publicados en la web de la Dirección General de Tráfico. Desafortunadamente, los últimos datos de siniestralidad disponibles en la web datan del año 2015, previo a la apertura de la nueva variante de la N-340 y un poco alejados de la fecha actual.

4.11.3.1 Estadística de accidentes de tráfico

Se muestra, a continuación, un gráfico con la evolución de los accidentes con víctimas en vías urbanas de Vinaròs entre los años 2010 y 2015:



Ilustración 205. Accidentes con víctimas en vías urbanas. Fuente: Dirección General de Tráfico.

Es sorprendente observar la tendencia que sigue esta gráfica:

- De acuerdo a la misma, entre los años 2010 y 2012 no se registran apenas accidentes con víctimas en vías urbanas.
- En 2013, por su parte, existe un pequeño reputen hasta los 7 accidentes con víctimas.
- En 2014 y 2015 el número de accidentes con víctimas asciende hasta los 27.

Entendemos que esta tendencia es el resultado de una posible modificación del criterio de contabilización de accidentes de tráfico efectuado como consecuencia de la aprobación en 2014 de la *Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico*.

Por su parte, la siguiente figura muestra la evolución de los accidentes con fallecidos y heridos hospitalizados en vías urbanas.



Ilustración 206. Accidentes con fallecidos y heridos en vías urbanas. Fuente: Dirección General de Tráfico.

4.11.3.2 Estadística de siniestrados

De esta segunda gráfica, se desprende que entre los años 2010 y 2015, 4 personas resultaron hospitalizadas o fallecieron en un accidente de tráfico en el entramado urbano.

	Siniestralidad vial año 2015					
	Vías urbanas			Vías interurbanas		
Usuario	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Bicicletas	0	0	5	0	0	0
Ciclomotores	0	0	8	0	0	2
Motocicletas	0	0	4	0	0	4
Turismos	0	0	7	1	1	33
Furgonetas	0	0	0	0	0	3
Camiones	0	0	0	0	1	0
Autobuses	0	0	0	0	0	0
Otros Vehículos	0	0	0	0	1	0
Peatones	0	0	8	0	0	0
Total	0	0	32	1	3	42
	Siniestralidad vial año 2014					
	Vías urbanas			**Vías interurbanas**		
Usuario	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Bicicletas	0	0	4	0	1	2
Ciclomotores	0	0	3	0	1	1
Motocicletas	0	0	5	0	0	1
Turismos	0	0	6	0	1	46
Furgonetas	0	0	0	0	0	8
Camiones	0	0	0	1	3	2
Autobuses	0	0	0	0	0	0
Otros Vehículos	0	0	0	0	0	0
Peatones	0	1	12	0	0	0
Total	0	1	30	1	6	60
	Siniestralidad vial año 2013					
	Vías urbanas			**Vías interurbanas**		
Usuario	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos Leves
Bicicletas	0	0	0	0	3	1
Ciclomotores	0	0	2	0	0	0
Motocicletas	0	1	0	0	0	1
Turismos	0	0	2	1	3	35
Furgonetas	0	0	1	0	1	3
Camiones	0	0	0	0	3	1
Autobuses	0	0	0	0	0	0
Otros Vehículos	0	0	0	0	0	0
Peatones	0	0	1	0	0	0
Total	0	1	6	1	10	41

Tabla 41. Siniestralidad viaria por tipología de vehículos y consecuencias sobre los siniestrados. Fuente: DGT

La siguiente tabla refina dicha estadística para los años 2013-2015:

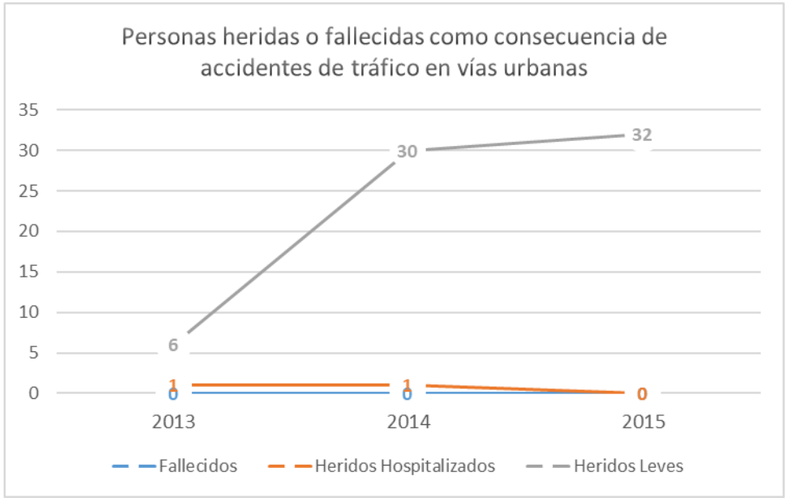


Ilustración 207. Estadística de accidentes en vías urbanas. Fuente: Dirección General de Tráfico

Entre los años 2013 y 2015 ninguna persona falleció como consecuencia de un siniestro en el entramado urbano. En cambio, dos personas resultaron hospitalizadas y hasta 62 personas resultaron heridas leves.

No se dispone de datos de los accidentes registrados en las vías interurbanas que atraviesan el municipio. En cambio, sí que se dispone del siguiente Registro de Víctimas en las mismas:

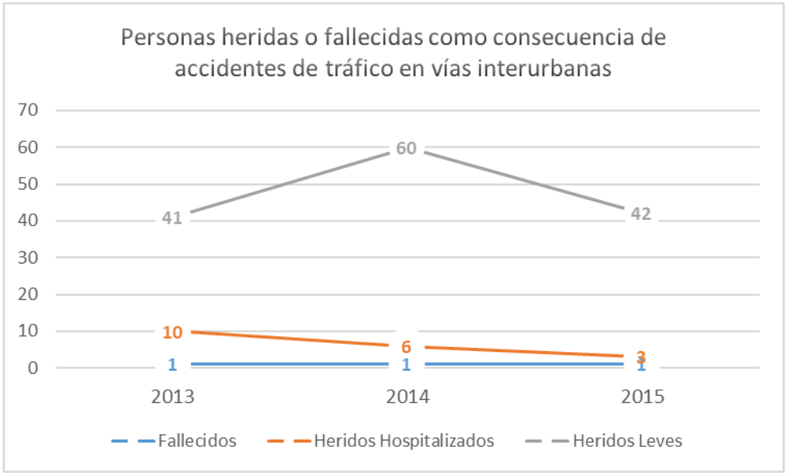


Ilustración 208. Accidentalidad en las vías interurbanas. Fuente: DGT.

Entre los años 2013 y 2015 fallecieron un total de 3 personas como consecuencia de accidentes en las vías interurbanas que atraviesan el municipio. El Registro muestra que se produjo el fallecimiento de una persona por año.

Por otro lado, se observa que el total de heridos hospitalizados en este periodo fue de 18 personas, con una tendencia claramente descendiente; pasando de 10 hospitalizados en 2013

a 2 en 2015. En cuanto a los heridos leves, en los tres años se registró un total de 143, siendo 41 en el año 2013, 60 en 2014 y 42 en 2015.

4.11.3.3 Estadística de siniestralidad por tipología de vehículos

Se muestran, a continuación, los datos de siniestralidad por tipología de vehículo registrados entre los años 2013 y 2015:

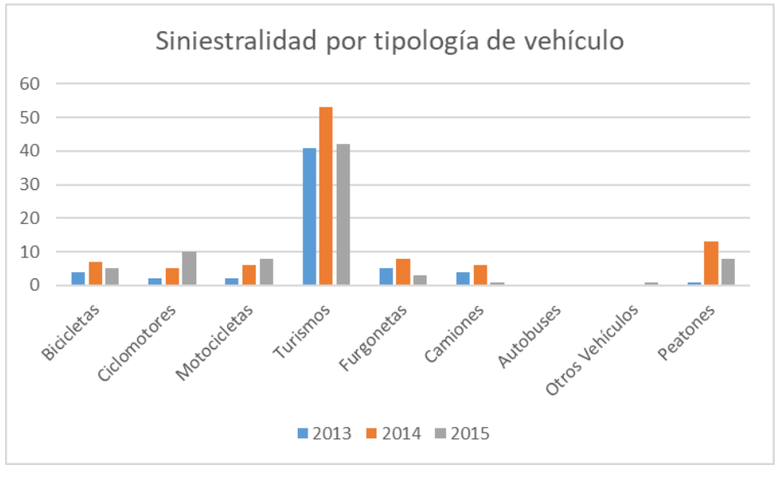


Ilustración 209. Siniestralidad por tipo de vehículo en las vías interurbanas en los años 2013, 2014 y 2015. Fuente: DGT.

En la gráfica se puede observar que la mayor siniestralidad se presenta en turismos. Destaca negativamente que el segundo grupo que registra más siniestros sean los peatones, con un total de 22 heridos en este periodo, de los cuales 1 fue hospitalizado (tal y como se refleja en la Tabla 41). El resto de grupos, con la excepción de autobuses, presentan una siniestralidad similar. De entre los siniestrados en bicicleta, 4 fueron hospitalizados como consecuencia de accidentes en vías interurbanas (Tabla 41).

4.12 Análisis de los aspectos energéticos y ambientales

El aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y energéticos constituye una prioridad a todos los niveles de gobierno. Desde las altas instancias del parlamento europeo, los diferentes órganos de gobierno estatal y autonómico, se proponen continuamente distintas políticas encaminadas a garantizar la sostenibilidad del sistema energético y ambiental, llegando hasta las instancias municipales por diferentes vías.

El compromiso de Vinaròs con el medio ambiente se hace patente con su adhesión al Pacto de Alcaldes desde el año 2010, con el que el municipio se comprometió a reducir las emisiones de CO_2 en un 20% antes del año 2020. Como consecuencia de dicha adhesión, el municipio cuenta con un Inventario de Emisiones de CO_2 -en el que se cifra en 50% las provenientes del transporte- y con el *Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES)*, donde se plantea una serie de líneas estratégicas necesarias para reducir el consumo de energía y, en consecuencia, las emisiones de CO_2. Guardan relación directa con el Plan de Movilidad Urbana Sostenible las líneas LE2 “Transporte” y LE5 “Ordenación territorial”, de los cuales se hablará más adelante.

En este contexto, también se elabora la *Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) del área urbana de Benicarló – Vinaròs,* cofinanciada en un 50% por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), dentro de su Programa Operativo de Crecimiento Sostenible 2014-2020.

En este documento se trata de abordar de forma integrada los retos económicos, medioambientales, climáticos, demográficos y sociales a los cuales se enfrentan las áreas urbanas, al entenderse que un desarrollo exitoso de las mismas solo se puede lograr desde este enfoque.

La EDUSI de Benicarló – Vinaròs contiene, pues, un análisis de la situación medioambiental del municipio. En este apartado se indica que:

Entre los principales problemas ambientales del área urbana se encuentran los niveles sonoros junto a los niveles de contaminación atmosférica por la presencia de industrias químicas en la zona, la insuficiente existencia de zonas verdes, los elevados consumos energéticos en determinados equipamientos públicos, así como los problemas de intrusión marina por la ausencia de tratamientos terciarios en las Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales existentes.

De entre estos, tanto los niveles sonoros como los elevados niveles de contaminación atmosférica suponen una derivada directa del sector transporte, por lo que el Plan de Movilidad puede y debe incidir de forma directa en la reducción de ambos. Ellos se abordan en los siguientes puntos:

4.12.1 Espacios protegidos y zonas verdes

Tal y como se expone en el documento que define la *Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) del área urbana de Benicarló – Vinaròs,* el área urbana de Vinaròs no posee Espacios Naturales Protegidos de interés, sin embargo, sí que posee pequeños enclaves de superficie protegido.

Estas son, la zona húmeda de la desembocadura del rio Sénia, de 5,34Ha, una microrreserva natural en el barranco de Aiguaoliva (entre los municipios de Vinaròs y Càlig), de 6,49Ha, y el paraje natural de la Serra del del Puig, de 17,45 Ha. También cabe destacar un espacio litoral, Sòl de Riu, que linda con Cataluña y que, con un recorrido de 1,4km, dispone de miradores y paneles informativos.

En relación a las zonas verdes, el inventario municipal concluye que existe un gran número de zonas verdes de reducida superficie (<3000 m²) así como una gran cantidad de vías con arbolado viario ornamental. Por el contrario, el municipio carece de zonas verdes de gran superficie (>3000 m²) cuya función está destinada al disfrute de la ciudadanía. Entre las categorías que engloban los parques públicos. En Vinaròs encontramos los siguientes: Plaza de les Corts Valencianes, Plaza de Toros, Catalines y Camaraes. Están consideradas como zonas mixtas, por su parte, los alrededores de la Ermita de Sant Sebastià, el Paseo Fora Forat y Juan XXIII.

Por su parte, existen parques públicos que se encuentran en estado de degradación y abandono. Estos se encuentran en los alrededores de Colonia Europa, viviendas de los

Marineros, Grupo de Viviendas 15 de abril y el Grupo de Viviendas San Gregorio. Además, también se identifica:

- Parcela municipal del antiguo vertedero (parcelas 31 y 34 del polígono 45). Existe redactado un proyecto de sellado y clausura, aprobado por Consellería, pero que no se ha ejecutado por falta de financiación
- Parque del Camí Fondo ("Parque Central" en el ámbito SUR 15): se plantea como un pulmón verde de la ciudad pendiente de ejecución por falta de financiación.

La protección solar es escasa en todos los espacios públicos, se está revisando las especies del inventario para evaluar el índice de cobertura de espacios públicos y calles. Las especies ornamentales, la disposición del arbolado en general, y la carencia de ejemplares de porte suficiente hace que la radiación solar alcance la superficie pavimentada. En verano la temperatura acumulada menoscaba las condiciones climáticas de la calle, y la pila térmica conserva el calor tras el ocaso por cerca de 6h, incrementando el efecto y contribuyendo a la sensación de calor que se combate mediante consumo energético de climatización.

La caracterización de la cobertura vegetal es posible evaluarla mediante datos LIDAR sin embargo Vinaròs pertenece al área no actualizada del estado, y los datos disponibles son de 2009 por lo que se completará con trabajo de campo.

La superficie de los espacios públicos se incorporará al estudio mediante evaluación de la irradiación solar, de forma que se prioricen las áreas de arbolado de mayor porte.

El Plan de Arbolado deberá prever la ubicación, selección adecuada de especies y cuidados pautados para acelerar la disponibilidad de sombra en 10-15 años.

4.12.2 Contaminación atmosférica

El incremento del consumo de energía es un problema global de solución local. Actualmente el sector del transporte representa el 60% del consumo mundial de petróleo del que, aproximadamente el 40%, se utiliza en el transporte urbano y casi el 30% del consumo mundial de energía. La mitad del consumo energético se produce en el espacio OECD, es decir en 34 países.

Las previsiones de la AIE para el año 2050 indican que el consumo asociado al transporte se duplicará, a pesar de incorporar en sus análisis los avances tecnológicos esperados en eficiencia energética y en intermodalidad. De ahí el apremio, desde la óptica puramente energética, de racionalizar el uso de la energía en el ámbito del transporte con especial énfasis en el espacio urbano, en el que el abanico de alternativas, debido a las características de los desplazamientos, es muy amplio.

4.12.2.1 Diagnóstico del consumo energético establecido en el Plan de Acción de Energía Sostenible (PAES) de Vinaròs (2007)

Para el diagnóstico del consumo energético, el *Plan de Acción de Energía Sostenible de Vinaròs* (PAES) estableció que, en el año 2007, las emisiones en el municipio alcanzaron las 133.506 toneladas equivalentes de CO_2, proviniendo aproximadamente la mitad del sector transporte (principalmente privado y comercial). Ello se puede observar en la siguiente gráfica extraída del *PAES.*

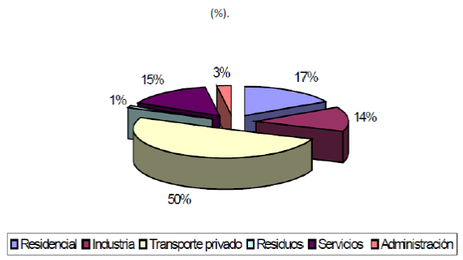


Ilustración 210. Reparto de emisiones equivalentes de CO_2 generadas por sectores en Vinaròs en el año 2007. Fuente: PAES, a partir del Inventario de Emisiones de Vinaròs.

Dada la antigüedad de la fuente anterior, se ha decidido realizar un análisis más actualizado de los consumos energéticos del sector transportes, utilizando una metodología similar a la del PAES.

4.12.2.2 Diagnóstico del consumo energético actualizado para el año 2017

Para ello, se ha analizado el consumo del sector transportes a nivel provincial para el año 2017 y los resultados se han extrapolado a nivel municipal.

El parque de vehículos provincial en el año 2017 era el siguiente:

Parque de vehículos provincial							
Tipo combustible	**Camiones y Furgonetas**	**Autobuses**	**Turismos**	**Motocicletas**	**Tractor**	**Otros**	**Total vehículos**
Gasolina	6.385	0	130.289	38.685	0	976	176.335
Gasoil	65.587	490	171.901	16	4.293	3.757	246.044
Otros	105	20	165	53	0	298	641
Total	**72.077**	**510**	**302.355**	**38.754**	**4.293**	**5.031**	423.020

Tabla 42. Parque de vehículos de la provincia de Castellón. Fuente: DGT

Se muestra, a continuación, el consumo de combustible a nivel provincial en el año 2017:

Consumo combustible	Provincia Castellón 2.017
Gasoil	302.445
Gasolina (t)	57.851

Tabla 43. Consumo de combustible en Castellón. Fuente: Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (Cores), una entidad que depende del Ministerio de Transición Ecológica

Con esta información, se ha analizado la generación de CO_{2e} asociado a los vehículos en función del tipo de combustible utilizado. Este es:

Tipo combustible	t combustible / vehículo	kg CO2eq/vehículo
Gasolina	0,33	1.148
Gasoil	1,23	3.898

Tabla 44. Consumo asociado a cada tipo de vehículo en función del combustible utilizado. Fuente: Elaboración propia a partir de datos

Extrapolando los datos de consumo de combustible del ámbito provincial al ámbito municipal, se observa que para el año 2017 los niveles de emisiones atmosféricas generados por el sector transportes se han reducido en torno a unas 20t de CO_{2e}

Si se comparan con los niveles de 2007. Ello se observa en la siguiente tabla:

Parque de vehículos municipal						Análisis energético		
Tipo combustible	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractor	Otros	Total vehículos	kg CO2 eq Total	t CO2 eq. Tot
Gasolina	2	8.044	30	99	172	11.038	12.674.498	12.674
Gasoil	0	5.949	4.075	0	54	10.424	40.635.730	40.636
Otros	0	2	8	0	222	233		
Total	**2**	**13.995**	**4.113**	**99**	**448**	**21.695**		**53.310**

Tabla 45. Emisiones de CO_{2e} del parque de vehículos en Vinaròs. Fuente: Elaboración propia

Este hecho se debe, posiblemente, a dos factores: una menor utilización del vehículo privado por parte de la población y una mejora en la eficiencia de los motores de los vehículos, que produce una reducción del consumo de combustible. En las distintas fases del PMUS a partir de los nuevos datos obtenidos de mediciones en periodos de temporada alta, comprobaremos las magnitudes obtenidas para precisar con mayor detalle dicha reducción.

4.12.2.3 Evaluación de la calidad del aire de la Zona ES1001: Cérvol – Els Ports (A. Costera)

En este análisis, también es necesario mencionar los resultados de la *Evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Valenciana* de la Zona ES1001: Cérvol – Els Ports (A. Costera), obtenidos por la Consellería de Medio Ambiente, Agua y Urbanismo en el año 2009, en la que se incluye el municipio de Vinaròs. Para la evaluación de la calidad del aire, se utilizaron los resultados obtenidos en las estaciones meteorológicas de Sant Jordi y Torre Endoménech. De acuerdo con el propio informe, "*si bien los niveles de los contaminantes no serán uniformes en toda la zona, sí responderán a un patrón común de comportamiento dentro de dicha zona*". Así pues, los resultados y conclusiones del informe son extensibles a toda la zona de afección, en la cual se incluye la capital del Baix Maestrat.

En dicho informe se establece que los niveles de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, partículas en suspensión PM_{10}, monóxido de carbono, arsénico atmosférico, cadmio, níquel y plomo cumplen con los límites fijados en las correspondientes normativas que les son de aplicación. En relación a los niveles de ozono, decir que estos no superan tampoco los umbrales recomendables en ningún momento.

Hasta la fecha, la Consellería competente en medio ambienta tampoco ha comunicado al municipio de Vinaròs ningún tipo de problemática asociada a episodios de superación de los valores límite de los contaminantes. Por lo tanto, se entiende que el municipio no presente problemas graves asociados a la contaminación atmosférica.

No obstante, y dado el efecto cañón de ciertas calles del casco urbano se tendrá presente el IMD resultante de las mediciones futuras, temporada alta, por si rebasaran las cantidades recomendables en entornos de riesgo como colegios, hospitales, áreas verdes, zonas estanciales y vivienda en general.

4.12.3 Contaminación acústica

Los estudios realizados sobre la contaminación acústica en la Comunidad Valenciana ponen de relieve la existencia de unos niveles de ruido por encima de los límites máximos admisibles por los organismos internacionales y por la Unión Europea, al superar los 65 dB(A) de nivel equivalente diurno y los 55 dB(A) durante el periodo nocturno. Aunque los resultados indican claramente que las ciudades grandes son más ruidosas que las pequeñas, muestran, sin lugar a dudas, que la contaminación acústica es un fenómeno generalizado en todas las zonas urbanas, y constituye un problema medioambiental importante en la Comunidad Valenciana. El problema del ruido es, por su propia naturaleza, un problema local. De ahí que la respuesta pública deba venir fundamentalmente del ámbito de actuación de las administraciones municipales.

El principal foco de ruido de las ciudades suelen ser las redes viarias, ferroviarias y las actividades de ocio. El Plan Acústico Municipal (PAM) de Vinaròs, publicado en el 2007, muestra que la capital del Baix Maestrat no es una excepción en esto. Centrándonos de forma exclusiva en la infraestructura de transporte, el PAM destacaba que la N-340, vía que discurre paralela a la costa y que delimita el casco urbano por el oeste, constituía entonces la principal fuente de ruido.

Además, tanto esta vía como la AP-7 pertenecen a la Red de Carreteras del Estado. Dado el elevado volumen de tráfico existente en ambas vías, el Ministerio de Fomento se ha encargado de la elaboración de los correspondientes mapas estratégicos de ruido siguiendo la metodología establecida en el apartado 2, del Anexo II del *Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental*. Con ello se puede determinar el grado de cumplimiento de las emisiones con respecto a los objetivos de calidad acústica definidos para sectores del territorio con predomino de suelo de uso residencial según la tabla A1 "Valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias" del Anexo III del *Real Decreto 1367/2007*, que son:

- L_d: 60dB, L_e: 60dB, L_n: 50dB

La Comunidad Valenciana, sin embargo, presenta unos objetivos de calidad acústica que, en un principio, parecen más ambiciosos. Éstos vienen definidos en el Anexo II de la Ley 7/2002, *de 3 de diciembre, de la Generalitat Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica* y para uso dominante residencial son:

- L_d: 55dB, L_n: 45dB

Sin embargo, si el ruido es generado por una infraestructura de transporte, la citada ley permite que los niveles indicados anteriormente puedan superarse en hasta 10dB previo a la implementación de medidas correctivas. Así pues, cuando los niveles sonoros excedan los límites establecidos por la legislación autonómica en más de 10dB serán considerados como valores intolerables.

4.12.3.1 Mapas Estratégicos de Ruido de la 2ª fase (año 2012) del SICA – Ministerio de transición ecológica

Se muestran, a continuación, los mapas con los índices de ruido L_d, L_e, L_n y L_{den} existentes en el año 2012 como consecuencia del tráfico rodado a lo largo de la antigua N-340 y de la AP-7.

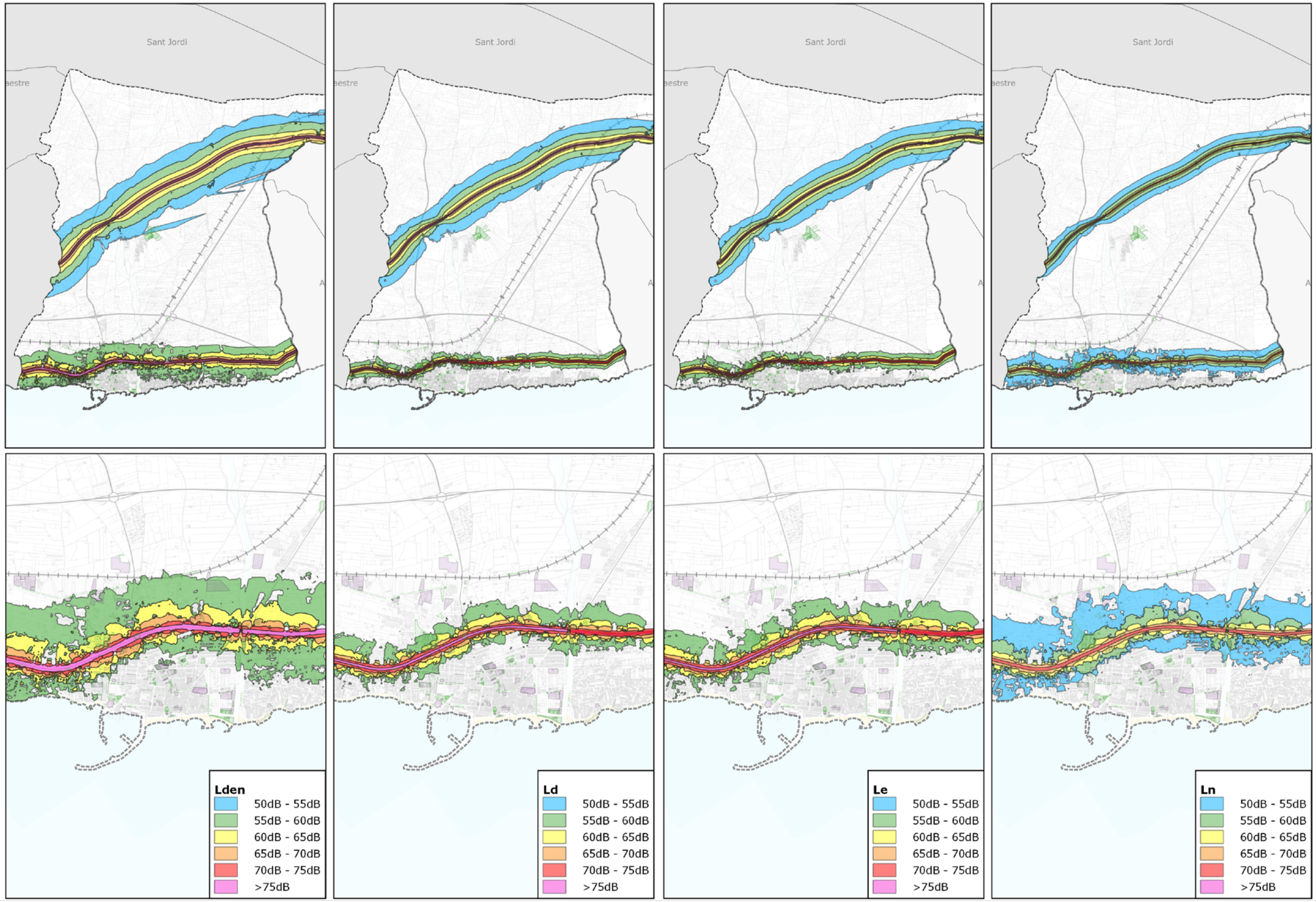


Ilustración 211. Indicadores de los niveles sonoros en la N-340a y en la Ap-7. Fuente. Elaboración propia a partir de los Mapas Estratégicos de Ruido de la 2ª fase (año 2012) del SICA – Ministerio de transición ecológica.

En las figuras anteriores no se observa que en el año 2012 existieran afecciones sobre suelo clasificado como residencial como consecuencia del tráfico rodado a lo largo de la AP-7, al encontrarse este eje alejado del núcleo urbano. Sí que se observan, sin embargo, elevados niveles sonoros en el entorno de la antigua N-340. Como consecuencia directa del ruido generado por esta vía, se obtienen los siguientes resultados:

% Suelo Residencial afectado por emisiones sonoras			
Niveles sonoros	**Ld**	**Le**	**Ln**
50dB-55dB	No analizado	No analizado	21,79%
55dB-60dB	8,29%	10,68%	6,13%
60dB-65dB	3,10%	3,55%	2,04%
65dB-70dB	1,56%	1,61%	0,64%
>70dB	0,34%	0,25%	0,00%
Superación límites estatales	**5,00%**	**5,42%**	**8,81%**
Superación límites autonómicos en más de 10 dB	**1,90%**	**1,86%**	**2,68%**

Tabla 46. Porcentaje de suelo afectado por las emisiones sonoras, L_d, L_e y L_n.

Los objetivos de calidad acústica establecidos por la normativa estatal llegaban a superarse en el año 2012, al menos, en un 5,5% del suelo residencial existente en el municipio durante los periodos día y tarde y un 8,8% durante el periodo noche como consecuencia directa del tráfico rodado por la N-340.

Por su parte, el 2% del suelo urbano presenta valores intolerables durante los periodos día y tarde y un 2,7% durante el periodo noche como consecuencia directa de los niveles sonoros generados en la N-340. Estos valores no son nada desdeñables considerando que únicamente se analiza la incidencia directa de los ejes viarios propiedad de la Red de Carreteras del Estado, sin entrar en detalle en lo que sucede en el interior del municipio.

Hay que entender que las figuras anteriores reflejan la situación anterior a la puesta en marcha de la variante de la N-340, que actualmente discurre más alejada del núcleo urbano y que ha supuesto una importante reducción del tráfico en la antigua nacional. En consecuencia, es de esperar una importante reducción de los niveles sonoros en las zonas próximas a la antigua nacional (a partir de ahora N-340a), aunque se entiende que los niveles en el entorno de la misma seguirán por encima de los objetivos establecidos por la legislación vigente.

4.12.3.2 Plan Acústico Municipal (PAM)

El PAM, por su parte, realizó un análisis exhaustivo de la situación en cada una de las zonas del municipio, estableciendo los principales focos causantes de valores intolerables de ruido, que de acuerdo a la legislación autonómica, son aquellos en los que se supera en más de 10dB los objetivos de calidad acústica de cada zona. Las vías 'foco de ruido' se indican en la siguiente tabla:

Fuentes sonoras causantes de valores intolerables de ruido de acuerdo a la normativa autonómica			
Zona Sur	**Zona Centro**	**Zona Costa Norte**	**Ermita**
N340	Av. Llibertat	C. Carreteres	C. Closa
Av. Castellón	C. Pilar	Av. Francisco José Balada	C. Ermita A
C. Barranc de les Salines	C. Pablo Luis Picasso	C. Triador	
		Camí dels Boverals (C. Camp	
Avenida Gil Atrocillo	C. Sant Ferran	de futbol)	
C. Yecla	C. Sant Andreu	N-340	
C. Cala Puntal	C. Sant Pasqual	C. Saldonar A	
C. Salines	C. Sant Pere	C. Ameradors	
C. Costa Sur (solo durante la noche)	C. Sant Cristòfol		
	C. Arcipreste Bono		
	C. Cementeri		
	N-340		
	C. Mayor		
	C. Pont		
	C. Puríssima		
	Passeig de Colom		
	Av. Madrid		
	C. Verge del Lledó		
	Camí Fondo (noche)		
	N-232		

Tabla 47. Vías causantes de valores intolerables de ruido de acuerdo a la normativa autonómica, entendiéndose como tales aquellos que superan en más de 10dB los objetivos de calidad acústica de cada tipología de suelo. Fuente: Plan Acústico Municipal.

La superación de los objetivos de calidad acústica en más de 10dB en el entorno de estas vías implica que es ser necesaria la implementación de medidas correctoras para reducir los niveles por debajo de dicho nivel de superación.

En este sentido, el Plan Acústico Municipal proponía la realización de un estudio de movilidad en estas vías de comunicación donde se determinase la posibilidad de tomar diferentes medidas encaminadas a la regulación del tráfico.

Como conclusión indicar que el presente Plan de Movilidad deberá analizar posibles medidas de regulación o calmado de tráfico que permitan mitigar los niveles sonoros en el entorno de la N-340a y de las vías indicadas Tabla 47 del presente documento.

El PRUMS al objeto de adecuar los criterios presentes en la legislación autonómica a la calidad perceptiva de los paisajes presentes en el municipio realizará un mapa de ruido participado y detectará rutas temáticas de calidad acústica.

4.13 Síntesis del diagnóstico

La movilidad en el municipio de Vinaròs depende de la estacionalidad y, por lo tanto, presenta dos diagnósticos diferenciados. Hasta la fecha no se ha podido analizar la situación estival y el diagnóstico está basado en los datos obtenidos durante el resto del año.

Las situaciones detectadas son:

- Altos flujos de vehículos en la zona de costa y en el Casco Urbano.
- Libre circulación de vehículos en el Casco Histórico.

- Transporte público utilizado por muy pocos usuarios.
- Alto número de vehículos estacionados en la zona centro.
- Falta de itinerarios entre los principales puntos de generación de viajes como son los equipamientos, el Casco Histórico, etc.
- Circulación de bicicletas compartiendo viario con el vehículo privado.
- Alto uso del vehículo privado para desplazamientos de corta distancia.

A partir de los resultados de los aforos se observa que diversas calles del casco urbano presentan una Intensidad Media Diaria cercana a los 5.000 vehículos, que es un valor muy elevado de vehículos para el tipo de calle.

También se observa un gran número de desplazamientos a pie. El diagnóstico es que Vinaròs debido a su compacidad, permite desplazamientos a pie en el centro urbano. Sin embargo, las conexiones tanto con Costa Norte como con Costa Sur precisan de una revisión. En general, se identifican muchos viales con anchura de acera insuficiente y discontinuidades en temas de accesibilidad.

Respecto del transporte urbano, a pesar de contar con una línea urbana que hace el recorrido desde Costa Sur hasta Costa Norte recorriendo toda la costa, la mala frecuencia de paso lastra su uso. Otro punto a mejorar es la cobertura hasta los principales equipamientos como son la estación de ferrocarril, el hospital comarcal y los institutos y centros deportivos de la Avenida Gil Atrocillo.

La bicicleta y los vehículos de movilidad personal son otro de los puntos a mejorar. La falta de recorridos específicos provoca que muchos desplazamientos se realicen por itinerarios que no están adaptados a este tipo de medios de transporte como son aceras, zonas peatonales, etc. en las que además se infringen las normas básicas de circulación.

Respecto las condiciones del medio urbano en modos activos, se ha constatado una generalizada falta de atención al diseño y continuidad de la red de este tipo de desplazamientos. La carencia de anchos básicos con los que atender al paso de caminantes o bicicletas más allá del mínimo legal, deja a los modos activos en el nivel de resolver todavía su seguridad. Pero, la calidad urbana no es posible alcanzarla en términos de mínimos, el cuidado hacia el itinerario, su trazado, cualidades como ancho, excentricidad mínima, alternativas, sombra, espacio de descanso y estancia, multiplicidad de itinerarios a los nodos e intercambiadores, visualización de la escena urbana, niveles sonoros bajos, permeabilidad y naturalización de los itinerarios peatonales son algunos de las características que se deben incorporar a los criterios de diseño, de forma participada.

El análisis de itinerarios escolares, el muestreo de itinerarios cotidianos de personas que acuden a centros sociales y equipamientos, para detectar necesidades silenciadas, la optimización de itinerarios entre el centro y los aparcamientos de acceso al centro, son algunos de las líneas de acción que permitirán impulsar y fomentar modos alternativos activos.

La revisión de las condiciones de seguridad de itinerarios en costa norte y sur, el cruce con la antigua nacional N340a, la rehabilitación de ésta en el territorio y los enlaces a establecer con los tejidos de costa, así como la recuperación de transversalidad de itinerarios peatonales que dibujen un nuevo mapa mental de Vinaròs, fomentando así una nueva transversalidad y la expansión de las fronteras detectadas “a las afueras” que señalan espacios que distan 5 minutos a pie.

La restauración de la movilidad activa a niveles deseados incluye la conexión a los itinerarios rurales, así como la recuperación de itinerarios costeros, equipamientos para el estacionamiento seguro de bicicletas y la reserva de espacio y sombra necesarios para alcanzar unas condiciones que hagan de Vinaròs, un destino cuya movilidad activa constituya otro de sus atractivos.

Por último, analizada la situación del aparcamiento, se observa que este dispone de una suficiente oferta de aparcamientos que combina el aparcamiento libre con el regulado en las zonas centrales. La percepción en este sentido es que los usuarios del vehículo privado que hacen uso de los espacios de aparcamiento suelen aparcar a menos de 100 metros de su destino, muy lejos de los estándares de movilidad que consideran óptimos recorridos con una cobertura de alrededor de 300m andando.

5 CLASIFICACIÓN Y SISTEMATIZACIÓN

La información que es necesaria para la elaboración del PRUMS proviene de diferentes fuentes que permiten realizar los análisis en curso, construir el diagnóstico técnico, calibrar mediante la participación pública los criterios y aspectos cualitativos a incorporar a la priorización de acciones. Pero también contribuyen a la discusión y caracterización de las diferentes alternativas que se presentan, de forma que esta base de datos georefenciada permite realizar análisis durante la vigencia de los planes.

Las actualizaciones proveen como resultado, la evaluación de los indicadores de seguimiento del Plan, así como el seguimiento por parte de los interesados de los avances que el municipio va realizando.

Una base de datos SIG que se genera durante la realización del trabajo puede albergarse en el repositorio municipal de forma que el propio ayuntamiento puede emplearla actualizando cada avance que se produzca, o sacando provecho de la misma durante los trabajos complementarios que se requieran.

En todo caso la información que se ha empleado para el presente documento es la siguiente:

-Catastro virtual, datos masivos cartografía y base alfanumérica, correspondientes al último trimestre de 2018. http://www.catastro.meh.es/

-Padrón municipal, extracción parcial datos generalizados a unidad constructiva sin identificación. Se está revisando al haber detectado valores

-Base SIG de planeamiento actualizado, a partir de datos de PG disponibles, se construye la base de datos que se actualizará con el grado de desarrollo y las sucesivas actualizaciones.

-Inventario de arbolado. Localización de arbolado y áreas verdes, arbustos y palmeras. Se parte del mismo, se actualizará altura y cobertura según LIDAR. Se aportará revisión de campo respecto otras características como porte, cobertura y distancia a fachada, para el Plan de Arbolado.

-Instalaciones urbanas. Solicitada la documentación.

-Modelizado red viaria. En construcción

-Modelizado de la red peatonal. Se prevé analizar los ejes que se designen como principales e itinerarios escolares propuestos en la fase II.

El equipo redactor se encuentra en fase de depuración de errores para controlar los posibles errores de evaluación, se redactará un protocolo consensuado con los técnicos municipales para procurar la durabilidad del sistema y permitir su gestión futura. La documentación se está trabajando desde el software libre y de código abierto QGIS https://www.qgis.org/es/site/ permitiendo la visualización de datos no modificables desde un navegador sencillo.

La cartografía de propuesta del Plan está en este formato, pudiendo integrarse en el futuro e cualquier sistema de información que el ayuntamiento disponga. A su finalización se entregarán los ficheros y sus metadatos que permitan su gestión y mantenimiento.

La documentación que resulte de interés público además se dispondrá de forma que pueda ser aprovechada por los navegadores de mapas que permitan dar a conocer al máximo número de usuarios la red ciclista y peatonal, y permita a su vez, conocer la red motorizada de forma que sea empleada eficientemente. Así como otros servicios digitales que permiten la introducción de valoración del usuario, permitiendo una monitorización de la red lo más ágil posible.

La organización de la base de datos está ligada a los indicadores, por lo que se irá actualizando a medida que ambos se concreten durante las fases de desarrollo del trabajo.

6 PLANTEAMIENTO DEL PLAN DE EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO

Para el seguimiento y revisión del Plan, se debe partir de los indicadores generales e ir incorporando los indicadores para cada una de las líneas de actuación. Estos indicadores nos permiten conocer cómo evoluciona el municipio, su población y sus infraestructuras.

La tabla que se presenta a continuación muestra un resumen de los indicadores básicos. Estos indicadores deberán desglosarse en las siguientes fases del Plan, previa calibración con las características del municipio en sus diferentes etapas: estado actual, tránsito y modelo propuesto.

6.1 División y organización de la ciudad. unidades urbanas

El primer trabajo, o trabajo previo a realizar es dividir la ciudad en Unidades Urbanas, para obtener los indicadores por zonas o barrios, para actuar en aquellas áreas más deficitarias.

La división que se propone parte de la unidad urbana más pequeña sobre la que se dispone de datos estadísticos, esto es, la parcela catastral. A partir de la misma, mediante agregación de datos de la parcelas catastrales y obtención de nuevos datos, sobre todo del espacio público, se puede ir obteniendo indicadores de unidades urbanas de mayor tamaño.

- **PARCELA CATASTRAL (PAR).** Parca cada parcela catastral, nº viv (diferenciando tipologías) y nºhab/viv.
- **MANZANA (MZ).** Delimitada por espacio público. Coincidente el manzanero del PG.
- **SÚPER-MANZANA (SMZ).** Delimitada por la red básica de movilidad urbana.
- **BARRIO.** Engloba una o varias súper-manzanas. Recomendable que coincida con asociaciones vecinales, para que exista un interlocutor social claro y definido.
- **DISTRITO.** Formado por uno o varios Barrios.

6.2 Movilidad

Deberá aportar valores desagregados por barrios, extendiendo los del Estudio de tráfico de 2012 a todo el municipio.

- **REPARTO MODAL POR MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTO**; Modos; Modos activos (a pie y en bicicleta), modos motorizados (coche y Transporte público). Motivos; trabajo, ocio, desplazamientos obligados (educativo, hospitales y centros de salud,…)
- **PROXIMIDAD A REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO;** Como en el caso de los servicios básicos, se creará capa en el mapa con la localización y radios de cobertura siguientes: Paradas de BUS urbano: 300-200-100 metros. Puntos alquiler de bici: 300 metros / Carril bici; 300 metros. Paradas Taxi; 600 metros. Sendas urbanas (infr.Verde): 300 metros
- **PLAZAS APARCAMIENTO (I11, I12, I13)** El mapa indicará los aparcamientos y las plazas en las calles, así como las zonas para carga y descarga. i11; Dot.AP (palzas/viv) = nº plazas / nº viv. Para SMz y Barrio. i12; AP.vehículo(%)= [plazas fuera de calzada / total de plazas]. Para SMz y barrio. Rango: Mín 80%, deseable 90% de plazas fuera calzada - en vía básica-- En urbano consolidado: será suficiente con un mínimo del 50%. i13; DAP.vehículo (%)= [demanda plazas - Oferta plazas fuera de la calzada) / demanda plazas] Rango: Mín 50%, deseable 0% de déficit plazas para los tejidos urbanos consolidados

7 ANÁLISIS DAFO

7.1 Matriz para seleccionar y priorizar operaciones

Para la elaboración de la matriz de toma de decisiones se deben tener en cuenta las siguientes variables:

- Grado de consenso
- Relación costes – resultados,
- Prioridad de acciones cuya implementación sea necesaria con la cofinanciación FEDER
- Factores de necesidad -operaciones llave que permiten poner en marcha otras
- Capacidad de gestión (incluyendo la dependencia de administraciones supralocales)
- Posibilidad de llevarlo a cabo en plazo
- Necesidad de cofinanciación por parte de otras administraciones.

En este primer análisis todavía no se han podido analizar con suficiente profundidad varios aspectos que son determinantes para la toma de decisiones. Corresponde al siguiente hito la definición de este apartado.

7.2 Objetivos

Los principales objetivos del análisis DAFO son los siguientes:

- Dotar al municipio de una herramienta actualizable que permita establecer un elenco de posibilidades de actuación de cara a la toma de decisiones.
- Dotar de transparencia a la acción de gobierno.
- Documentar la participación ciudadana

7.3 Análisis DAFO

DAFO	
Debilidades	- Ciudad con el centro compacto, pero con una extensa línea de costa con edificación de baja densidad. - Red viaria enfocada al vehículo privado. - Eje viario de la N-340a deficiente. - Gran oferta de aparcamiento público en el centro. Atracción de viajes. Aparcamiento en primera línea de costa. - Transporte público con problemas de cobertura y mala frecuencia. Sin integración tarifaria entre las distintas líneas y otros medios de transporte. - Red de carriles bici mínima y no interconectada. - Falta de señalización en transporte público, itinerarios, etc. - Áreas con accesibilidad deficiente - Grupos de vivienda social sin adecuado nivel de accesibilidad - Pavimentos con problemas de resbaladicidad - Falta de integración con el diseño urbano
Amenazas	- Desarrollo de los sectores pendientes de ejecución según Plan General. Aumento de las zonas de baja densidad. - Superposición e incompatibilidad de normativas (patrimonio, accesibilidad, actividades)
Fortalezas	- Peatonalización del centro - Casco urbano compacto - Buena accesibilidad a parques, plazas y jardines (urbanización adecuada) - Espacio público accesible, en especial para gente de movilidad reducida, lo cual supone un atractivo turístico a este sector

DOCUMENTO II. PROPUESTAS

PRUMS VINARÒS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

ÍNDICE

0 FINES Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS 1

1 MODELO DE MOVILIDAD. LÍNEAS ESTRATÉGICAS 1

1.1 JRV. JERARQUIZACIÓN Y REORDENACIÓN VIARIA 2
1.1.1 JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas. ... 2
1.1.2 JRV02. Recuperación y reordenación viaria de la N-340a 5
JRV02.2-3. 8
1.1.3 JRV03. Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización 9
1.2 PLAN MA: PLAN DE FOMENTO DE LOS MODOS ACTIVOS 12
1.2.1 MA01. Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales 12
1.2.2 MA02. Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclistas 22
1.2.3 MA03. Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas 29
1.2.4 MA04. Estrategia para la introducción progresiva de las VMP en la movilidad urbana 40
1.2.5 MA05. Peatonalización del casco urbano 41
1.2.6 MA06. Itinerarios peatonales accesibles y seguros al transporte público 41
1.2.7 MA07. Otros itinerarios peatonales accesibles y seguros a corto plazo 41
1.2.8 Síntesis de las actuaciones propuestas sobre la red peatonal 51
1.2.9 Síntesis de las actuaciones sobre la red ciclista 52
1.3 PLAN TP. PLAN DE TRANSPORTE COLECTIVO 54
1.3.1 TPU01. Reestructuración del servicio de transporte público urbano. 54
1.3.2 TPU02. Tarificación unificada para los servicios de transporte público 60
1.3.3 TPU03. Mejora de las paradas de autobús urbano 60
1.3.4 TPU04. Sistema de ayuda a la explotación (SAE) 60
1.3.5 TPU05. Reestructuración del servicio a partir de la nueva estación de autobuses 61
1.3.6 TPU06. Gratuidad del servicio de transporte público urbano. 62
1.3.7 TPU07. Rediseño de la línea de transporte público interurbano 62
1.3.8 Análisis de la cobertura en los diferentes estadios 64
1.4 PLAN INT. FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD. PLAN DEL FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD 66
1.4.1 INT01. Fomento de áreas urbanas de intermodalidad – intercambiadores de transporte 66
1.4.2 INT02. Red de estacionamiento de bicicletas en los conectores de transporte público urbano e interurbano 67
1.4.3 INT03. Áreas de estacionamiento junto a nodos de intermodalidad primarios. 67
1.4.4 INT04. Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico en intercambiadores modales. 67
1.4.5 INT05. Fomento del intercambio modal mediante el título único de viaje. 68
1.5 PLAN DUM. DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS Y SISTEMA LOGÍSTICO 68
1.5.1 DUM.01. Medidas de mejora de la actividad logística 68
1.5.2 DUM.02. Distribución urbana de mercancías 69
1.5.3 Actuaciones a corto plazo. 69
1.6 PLAN PE. PLAN DE ESTACIONAMIENTO 74
1.6.1 PE01. Reestructuración del estacionamiento en vía pública como consecuencia del desarrollo de la infraestructura de modos activos. 74
1.6.2 PE02. Reestructuración del estacionamiento en la zona centro 75
1.6.3 PE03. Creación de parking en áreas de intercambio modal. 76
1.6.4 PE04. Bolsas de aparcamiento junto al nuevo parque ecoturístico del Riu Sénia. 76
1.6.5 PE05. Bolsas de aparcamiento en Costa Norte y Costa Sur 77
1.6.6 PE06. Evolución del estacionamiento a partir de futuros desarrollos urbanísticos 77
1.6.7 Análisis del estacionamiento con implementación del PMUS 77
1.7 PLAN EE. EFICIENCIA ENERGÉTICA, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CALIDAD AMBIENTAL 82
1.7.1 EE01. Plan de implantación del vehículo eléctrico (PIVE) 82
1.7.2 EE02. Creación de una plataforma de promoción del vehículo eléctrico 86
1.7.3 EE03. Evaluación ambiental y energética del Plan 86
1.8 PLAN SV. SEGURIDAD VIAL 89
1.8.1 SV01. Reducción de la accidentabilidad en el entramado urbano 89
1.8.2 SV02. Reducción de la accidentabilidad en la red de infraestructuras viarias interurbanas 90
1.9 PLAN PAR. PARTICIPACIÓN Y CONOCIMIENTO EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD 90
1.9.1 PAR01. Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible 91
1.9.2 PAR02. Adhesión del municipio al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible" 91

2 ANÁLISIS DE AFECCIONES PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL 92

2.1 RED NATURA 2000 92

3 EVALUACIÓN DEL PLAN 95

3.1 OBJETO Y METODOLOGÍA 95
3.2 INDICADORES 95
3.2.1 Indicadores de demanda 95
3.2.2 Indicadores de oferta 95
3.2.3 Indicadores pormenorizados por líneas de actuación 95
3.2.4 Obtención de datos 100
3.3 REPARTO MODAL 100
3.3.1 Evaluación de la propuesta de mejora de la red de transporte público 100
3.3.2 Evaluación de la propuesta de mejora de la red peatonal y ciclista 100
3.3.3 Reparto modal en la situación de proyecto 100
3.4 MOVILIDAD POR MODOS 100
3.4.1 Movilidad en vehículo privado 100
3.4.2 Movilidad en transporte público urbano 100
3.4.3 Movilidad en modos activos 100
3.5 MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO 100
3.5.1 Introducción: datos de partida 100

4 PROGRAMACIÓN TEMPORAL A CORTO Y LARGO PLAZO 102

4.1 PROGRAMACIÓN TEMPORAL 102
4.2 FICHAS RESUMEN DE LAS LÍNEAS OPERACIONES 113

5 SÍNTESIS Y CONCLUSIONES 175

6 APROBACIÓN DEL PLAN, SEGUIMIENTO Y REVISIÓN 175

6.1 APROBACIÓN DEL PLAN 175
6.2 SEGUIMIENTO Y REVISIÓN 175

0 FINES Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible tiene como objetivo mejorar la movilidad de Vinaròs y para ello va a proponer nuevas actuaciones a ejecutar en el horizonte temporal 2020-2028. Este Plan, que está desarrollándose junto con el Plan de Regeneración Urbana en lo que será el Plan de Regeneración Urbana y Movilidad Sostenible (PRUMS) debe convertirse en el instrumento que guíe las actuaciones a realizar en el municipio de Vinaròs en los próximos años.

A partir de los datos del diagnóstico se han determinado las carencias del municipio y al mismo tiempo, se han identificado las nuevas oportunidades para mejorar la movilidad. Los principales objetivos del PMUS son:

- Objetivo 1. Reducir la circulación de vehículos en el entramado urbano a partir de una óptima gestión del tráfico y del estacionamiento.
- Objetivo 2. Impulso de la movilidad activa. Implantación de vías peatonales y ciclistas. Se considera imprescindible dotar de infraestructura peatonal y ciclista al municipio para potenciar los desplazamientos de corta distancia mediante modos activos.
- Objetivo 3. Aumento de la participación del transporte público en la movilidad motorizada. La mejora de la cobertura y especialmente de la calidad del servicio mediante aumento de frecuencias de paso tiene por objetivo convertirse en una alternativa real al vehículo privado en los desplazamientos de mayor distancia.
- Objetivo 4. Protección y aumento de la calidad urbana, en particular de las áreas más sensibles, como el Centro Histórico. (Mejora de la accesibilidad, dotaciones, etc.). Recuperar el espacio de la vía pública para modos activos.
- Objetivo 5. Mejorar la seguridad de los desplazamientos. Implantación de más zonas 30 y calles de convivencia para conseguir una reducción de la velocidad de circulación. Implantación de un modelo ordenado de circulación mediante la jerarquización viaria.
- Objetivo 6. Regular la Distribución Urbana de Mercancías para que permita realizar sus funciones con el menor perjuicio al resto del espacio público.
- Objetivo 7. Mejorar la accesibilidad mediante la implantación de itinerarios peatonales donde se supriman las barreras a las personas de movilidad reducida.
- Objetivo 8. Reducir emisiones contaminantes, ruido y consumo energético mediante la potenciación de desplazamientos en modos activos.
- Objetivo 9. Introducir de forma progresiva el uso de las nuevas tecnologías a la movilidad, de modo que el usuario disponga de información en tiempo real para programar sus viajes en cualquier medio de transporte. Coordinación de los diferentes sistemas de movilidad.

1 MODELO DE MOVILIDAD. LÍNEAS ESTRATÉGICAS

La redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible pretende mostrar las directrices a seguir en los próximos años para completar el desarrollo de la movilidad de la ciudad de un modo que preserve la accesibilidad, la sostenibilidad y aumente la seguridad vial.

Para alcanzar estos objetivos se tiene que cambiar la visión que se tiene de la movilidad en el municipio y para ello se definen las siguientes líneas estratégicas.

Se desglosan a continuación, los planes de actuación del presente plan agrupados en diferentes líneas estratégicas:

JRV	**Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación**
MA	**Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos**
TPU	**Mejorar y potenciar el transporte público. Plan de transporte colectivo**
INT	**Plan del fomento de la intermodalidad**
DUM	**Distribución urbana de mercancías y sistema logístico**
PE	**Plan de estacionamiento**
EE	**Eficiencia Energética, movilidad sostenible y medio ambiente. Plan de implantación del vehículo eléctrico**
SV	**Seguridad vial**
PAR	**Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad**
ACC	**Accesibilidad**

Tabla 1. Líneas estratégicas de actuación. Fuente. Elaboración propia

1.1 JRV. Jerarquización y Reordenación viaria

1.1.1 JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas.

1.1.1.1 Actuaciones a corto plazo

JRV01.1 Red viaria multimodal

Para hacer llegar el concepto de movilidad sostenible a los ciudadanos es necesario empezar por delimitar de forma clara y precisa los ámbitos a los que llegan los distintos modos de transporte.

Hasta la actualidad, prácticamente el total de las calles del municipio puede ser transitada por cualquier modo de transporte, independientemente de su procedencia y su destino. Esta permisividad unida a la falta de señalización de los destinos principales, provocan que haya un gran número de vehículos a motor circulando por el viario reduciendo el confort de los desplazamientos activos.

Mediante la implantación de esta propuesta, llamada Red de redes, se pretende delimitar aquellos espacios a los que debe llegar el vehículo privado reservando el resto del espacio público para los modos activos. La unidad que quedará delimitada por la Red motorizada se llamará supermanzana y sobre ella se realizarán actuaciones para la potenciación de los usos activos en su interior.

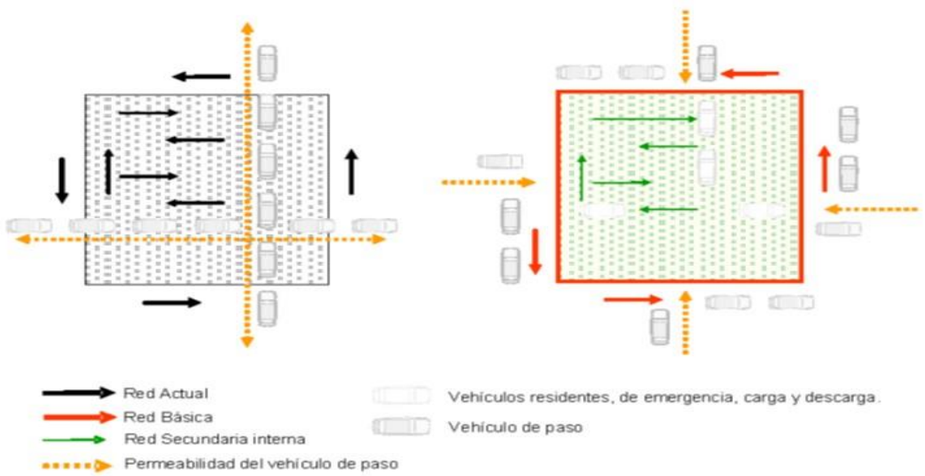


Ilustración 1. Esquema de supermanzanas. Fuente. BCN ecología

La propuesta de implantación de supermanzanas se ejecutará en diferentes fases, de modo que siga una secuencia lógica y ordenada. 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 casco histórico existe a día de hoy un área de plataformas únicas que suponen el punto de partida para evolucionar hacia una supermanzana central, que crecerá con la ejecución del Anillo en una primera instancia y se completará tras la limitación de la circulación en el interior del anillo central, dejando paso únicamente por los viales perimetrales que actuarán de cierre de la supermanzana. Posteriormente, se propone extender este modelo de supermanzanas al resto del municipio, considerando como límites de cada supermanzana las vías definidas como prioritarias en la jerarquización.

En el interior de cada supermanzana, se pasará de la situación actual a la definición de una Zona 30. Cuando se ejecuten las acciones destinadas a modificar la morfología de las vías interiores, se podrán reconvertir las vías a Zona 10, lo que supondrá una recuperación definitiva del espacio público para el viandante u otros usos funcionales. (Fuente: ECOLOGÍA BCN. PMU Barcelona).

Además de estas actuaciones, otro aspecto a revisar son las velocidades de referencia, que condicionarán la adopción de los diferentes parámetros de diseño del perfil longitudinal (radios de giro, pendientes, etc.) en función del tipo de vía. Si bien, la consecución de la velocidad máxima permitida en medio urbano deberá garantizarse no sólo con el diseño de tramos entre intersecciones, sino con la disposición y diseño de las mismas.

Esta actuación se deberá completar mediante la implantación de medidas de calmado de tráfico en la red colectora a su paso por las zonas urbanas.

Vías Metropolitanas	*Vreferencia: 80-90 Km/h, mínima en todos sus elementos*
Vías urbanas. Red arterial	
Con vías de servicio:	
Calzada central	*Vreferencia: 60 Km/h, mínima en tramos.*
Calzadas laterales	*Vreferencia: 40 Km/h, máxima en áreas residenciales o terciarias.*
Sin vías de servicio	*Vreferencia: 40 Km/h, máxima en áreas industriales.*
Vías distritales	*Vreferencia: 40 Km/h, mínima en tramos.*
Vías locales colectoras	*Vreferencia: 40 Km/h, máxima.*
Vías locales de acceso	*Vreferencia: 20-30 Km/h, máxima.*

Tabla 2. Velocidades de referencia por tipología viaria. Fuente. Elaboración propia

Por último, si se realiza un análisis general del resto de calles del casco urbano en el que se detalla la tipología de vías que nos encontramos en el entramado urbano, distinguiendo dos categorías: Red local distribuidora o calles de paso y la Red local de acceso o calles de estancia. Atendiendo a la estructuración jerárquica de la red, las calles de paso serán las distribuidoras mientras que las calles de estar serán las correspondientes a la red local de acceso.

Las **calles de estar** deberán priorizar, por este orden, la circulación de peatones, los aparcamientos regulados y de residentes, el reparto de mercancías (zonas de carga y descarga), la circulación de bicicletas y, finalmente, el tráfico local de vehículos.

En comparación con las vías de la red principal, las calles de la red local tienen una intensidad de tráfico inferior y una amplitud menor entre fachadas. El límite de velocidad será de 30 km/h, excepto en *Zonas peatonales*, que estarán formadas por calles de pavimento único cuyo uso está destinado de forma prioritaria a los peatones; si bien permiten el acceso a residentes, al

reparto de mercancías y al resto de servicios públicos. Excepcionalmente se puede permitir el paso del transporte público y de las bicicletas. La velocidad máxima permitida debe ser de 20 km/h.

Tipologías de vías en trama urbana				
	Tipo	Función	IMD por sentido	Velocidad máxima
Vías de estar	Peatonal	Circulación de residentes y servicios	< 1.000 veh/día	10 km/h
	Zona de prioridad para peatones	Circulación de destino	< 2.000 veh/día	20 km/h
	Zona 30	Circulación de aproximación y/o destino	< 5.000 veh/día	30 km/h
Vías de pasar	De prioridad para vehículos	Conexión entre zonas y con la red interurbana	En función de la población	30-50 km/h

Tabla 3. Tipología viaria en trama urbana. Fuente. RACC y DGT

El resto de vías serán de carácter residencial, distinguiendo dos tipologías:

- *Calles Zona 30*. Calles de tráfico calmado, que, en general, dispondrán de un único carril destinado a un sentido y aparcamiento, reservando previsión de espacio para operaciones de carga/descarga, acceso de personas con movilidad reducida, etc.
- *Calles prioridad peatonales y de coexistencia preexistentes*, de preferencia para el peatón o la bicicleta y con aparcamiento reservado a residentes, dado que tan sólo ellos (además de, lógicamente, vehículos de carga y descarga en horario regulado, transporte público y de emergencias…) podrán circular por ella.

En síntesis, en esta primera fase se realizarán aquellas medidas que estén apoyadas en infraestructuras ya existentes y que se consideren prioritarias para el desarrollo de presente PMUS. Entre las principales actuaciones nos encontramos:

- Ampliación del centro histórico de Vinaròs, ampliando la zona de plataforma única. Ello supondrá la modificación de la sección del viario en calles como Socors, Dr. Fleming o Arcipreste Bono.
- Adecuación del anillo interior que forman calle Puente, San Cristóbal y calle Pilar a un único sentido de circulación para priorizar la movilidad en modos activos. Ello supondrá la modificación de la sección del viario.

JRV01.2 Red estructural motorizada (REM). Jerarquización viaria

Se define la Red Estructural Motorizada (REM) como aquella por la que se debe ordenar el tráfico motorizado, independientemente de que en el mismo eje viario puedan coexistir el resto de redes (Peatonal, ciclista, etc.).

Para el correcto funcionamiento de la REM de Vinaròs será necesario identificar a estas vías mediante señalización identificativa tanto horizontal como vertical con el objetivo de que los conductores tengan claro por dónde deben circular y que destinos van a encontrar en los itinerarios por los que circulan.

La propuesta de jerarquización viaria es la que se indica a continuación:

- **Red viaria principal**, aquella que, por su condición funcional, sus características de diseño, su intensidad circulatoria o sus actividades asociadas sirve para posibilitar la movilidad y accesibilidad metropolitana, urbana y distrital. La red viaria principal puede dividirse a su vez en:
  - **Red viaria metropolitana**, constituida por las vías de alta capacidad para tráfico exclusivamente motorizado, cubriendo viajes interurbanos y metropolitanos, tales como carreteras nacionales, autopistas y autovías. *(N-340, AP-7, N-232 y N-238).*
  - **Red viaria urbana – Red arterial**, integrada por las vías de gran capacidad para tráfico preferentemente rodado, sirviendo a desplazamientos urbanos o metropolitanos, tales como las grandes vías arteriales o arterias primarias. *(Accesos desde las vías metropolitanas. Son los enlaces con la N-232 y con la N-238 así como todo el eje de la N-340a).*
  - **Red viaria distrital – Red colectora**, formada por las vías colectoras, que articulan las principales zonas y los conectan entre sí, en las que el tráfico rodado debe compatibilizarse con una importante presencia de actividades urbanas en sus bordes, generadoras de tráfico peatonal. *(Se determinan todas las entradas-salidas al casco urbano, así como otras vías interiores tales como el eje Picasso - Av. Libertad – Leopoldo Querol). También se considera red colectora la que vertebra tanto costa norte como costa sur y sus conexiones con la Red arterial).*
- **Red viaria secundaria**, aquella que tiene un carácter marcadamente local. Está compuesta por el resto de los elementos viarios y su función primordial es el acceso a los usos situados en sus márgenes. Se consideran los siguientes tipos:
  - **Red local distribuidora**, cuya función es concentrar la conexión de la red local a la red principal. *(Anillo que forman las calles Puente, San Cristóbal y Pilar desde la Avenida Libertad. Calle San Francisco, Av. País Valencià, Paseo Juan Ribera y Av. Jaime I, Eje de Raimundo Alós y Av. de Madrid).*
  - **Red local de acceso**, son el resto de calles que aseguran el acceso rodado y peatonal a edificios e instalaciones.

Esta jerarquización viaria está ligada al Plan de estacionamientos con el objetivo de que los vehículos tengan unos itinerarios preestablecidos tanto para el acceso como para la salida del casco urbano. Mediante esta nueva estructura se pretende reducir la distancia de los desplazamientos en vehículo privado.

La actuación consistirá en mejorar la señalización tanto horizontal como vertical desde la entrada al municipio para dirigir a los vehículos a aquellos puntos habilitados como zonas de aparcamiento, así como inversamente, para dar salida desde dichos aparcamientos.

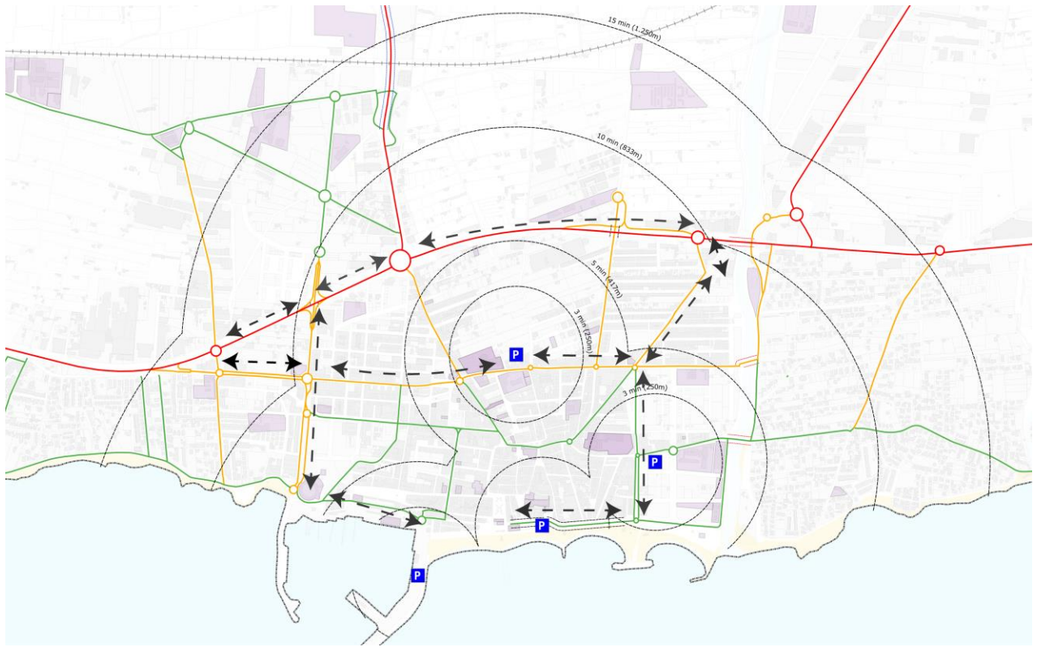


Ilustración 2. Propuesta de la Red REM en el corto plazo. En rojo la red arterial, en naranja la red colectora y en verde la Red secundaria distribuidora. Fuente. Elaboración propia

La estructura de itinerarios para acceder a las principales bolsas de aparcamiento es la siguiente:

Itinerarios de entrada por el sur del municipio (Desde la N-340a)

- Aparcamiento del puerto. Entrada por glorieta de Capsades – Av. Castellón – Febrer de la Torre – Aparcamiento puerto.
- Aparcamiento Camí fondo. Entrada por glorieta de Capsades – Picasso – Av. Libertad.
- Aparcamiento Paseo Colón. Entrada por Av. Barcelona – Juan XXIII - Jaime I – Aparcamiento Paseo Colón.
- Aparcamiento Zona Jaime I. Entrada por Av. Barcelona –- Juan XXIII - Jaime I.

Itinerarios de entrada al municipio por Av. Zaragoza- Acceso principal

- Aparcamiento del puerto. Entrada por glorieta de Capsades – Av. Castellón – Febrer de la Torre – Aparcamiento puerto.
- Aparcamiento Camí fondo. Entrada por Av. Barcelona – Av. Libertad – Aparcamiento Camí fondo.
- Aparcamiento Paseo Colón. Entrada por Av. Barcelona –- Juan XXIII - Jaime I – Aparcamiento Paseo Colón.
- Aparcamiento Zona Jaime I. Entrada por Av. Barcelona –- Juan XXIII - Jaime I.

Itinerario de entrada por el norte del municipio (Desde la N-340a)

- Aparcamiento del puerto. N-340a - Entrada por glorieta de Capsades – Av. Castellón – Febrer de la Torre – Aparcamiento puerto.
- Aparcamiento Camí fondo. Entrada por Av. Barcelona – Av. Libertad – Aparcamiento Camí fondo.
- Aparcamiento Paseo Colón. Entrada por Av. Barcelona –- Juan XXIII - Jaime I – Aparcamiento Paseo Colón.
- Aparcamiento Zona Jaime I. Entrada por Av. Barcelona –- Juan XXIII - Jaime I – Aparcamiento Paseo Colón.

1.1.1.2 Actuaciones a medio plazo

JRV01.1 Red viaria multimodal

En el medio plazo se espera que el modelo de supermanzana que se habrá aplicado en el centro del municipio se extienda a todo el ámbito del Casco Histórico.

En el resto del municipio se implantará el modelo de acuerdo a las necesidades de movilidad.

JRV01.2 Red estructural motorizada (REM)

En el medio plazo y asociado al desbloqueo de algunas unidades de ejecución se debe revisar la jerarquización viaria.

Se pretende reducir el tráfico en el Casco Histórico de modo que quede delimitado por la Red Distribuidora y por la Red colectora, definiéndose el resto de viales del interior como distribuidoras de segundo orden o Red secundaria de acceso.

La apertura del último tramo de la Av. Madrid permitirá definir un nuevo eje de salida desde Raimundo Alós hasta la rotonda de la N-340a de la Av. Zaragoza, posibilitando la reconversión definitiva de C. Pilar a vial de la red de acceso.



Ilustración 3. Propuesta de la Red REM en el medio plazo. En rojo la red arterial, en naranja la red colectora y en verde la Red secundaria distribuidora. Fuente. Elaboración propia

En la zona de costa, tanto en Costa Norte como Costa Sur se ejecutarán o se mejorarán los conectores del vial de costa con la N-340a de modo que se puedan generar nuevos bucles de movilidad que reduzcan la longitud de los desplazamientos.

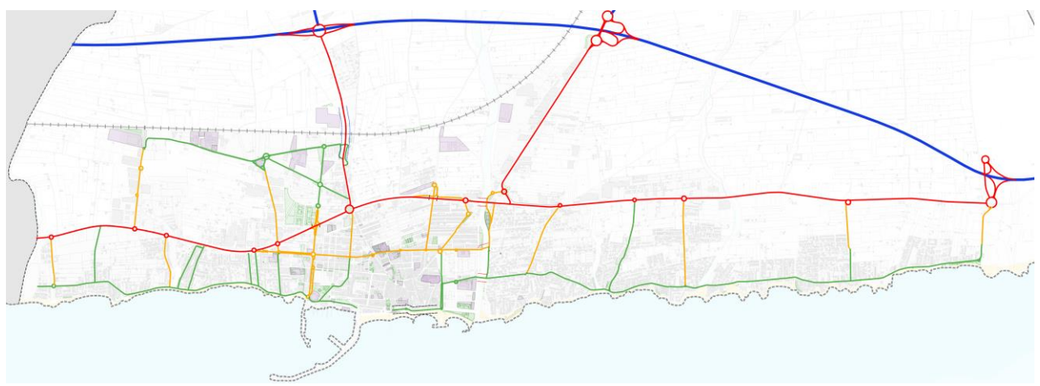


Ilustración 4. Propuesta de la Red REM en el medio plazo en la zona de costas. En rojo la red arterial, en naranja la red colectora y en verde la Red secundaria distribuidora. Fuente. Elaboración propia

1.1.1.3 Actuaciones a largo plazo

JRV01.2 Red estructural motorizada (REM)

En el largo plazo y asociado al desarrollo del Plan General, se espera que las pautas de movilidad actuales hayan cambiado. En las zonas de costa, tanto Costa Norte como Costa Sur, la nueva jerarquía viaria estará basada en un modelo de peine en el que la N-340a actuará como eje vertebrador de toda la costa.

En Costa Norte, paralelo a este eje y asociado al desarrollo del Plan General, se ejecutará un vial que permitirá ordenar los desplazamientos interiores y que albergará una zona de aparcamiento. El vial actual de la costa pasará a ser un vial de la red secundaria de acceso, restringido al uso de residentes, emergencias y carga y descarga. Tanto en Costa Norte como en Costa Sur, los conectores entre la N-340a y la costa permitirán el acceso a cualquier vehículo, permitiendo poder alcanzar la costa por cualquier vehículo. Al final de dichos conectores se habilitarán unos espacios para carga y recogida de personas, así como plazas reservadas para movilidad reducida, de modo que se asegure que cualquier persona pueda acceder a la costa.

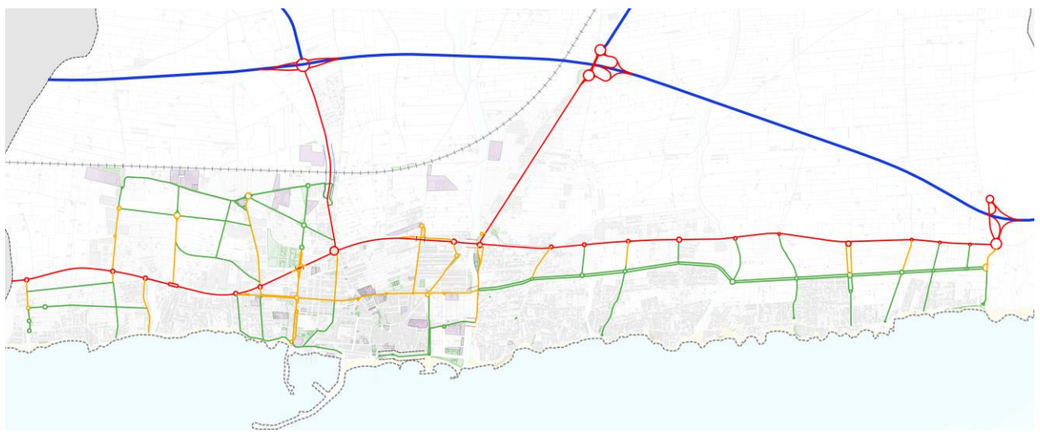


Ilustración 5. Propuesta de la Red REM en el largo plazo. En rojo la red arterial, en naranja la red colectora y en verde la Red secundaria distribuidora. Estructura en peine tanto en Costa Norte como en Costa Sur. Fuente. Elaboración propia

1.1.2 JRV02. Recuperación y reordenación viaria de la N-340a

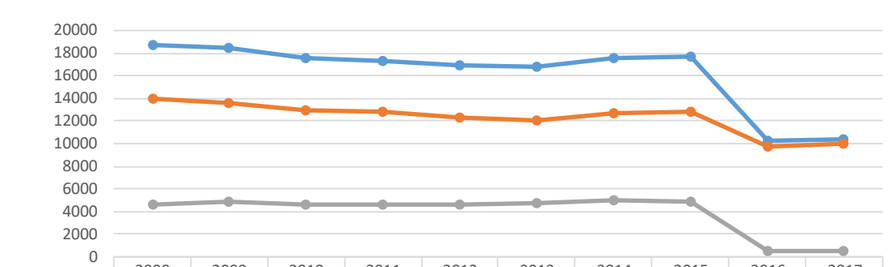
El desdoblamiento de la N-340 por el interior del término municipal de Vinaròs supone una oportunidad para rediseñar la N-340a a su paso por el municipio, de modo que se tenga en cuenta su nueva funcionalidad como vial urbano. A nivel de volumen de tráfico y tal como se analiza en el documento de diagnóstico, la N-340a ha visto reducida su Intensidad Media Diaria (IMD) en más de un 40%, eliminando la práctica totalidad de vehículos pesados. Ante esta oportunidad, la primera actuación que se debe realizar por parte del Ayuntamiento es la recepción de la infraestructura por parte del Ministerio de modo que pase a ser de titularidad municipal. Las actuaciones propuestas están encaminadas a eliminar el actual efecto barrera que produce esta vía de comunicación entre las zonas consolidadas (Zona Centro, Costa Norte y Costa Sur) y las nuevas zonas residenciales, industriales y de servicios ubicadas al oeste de la antigua Nacional. De este modo y a raíz de las actuaciones propuestas, la N-340a pasará de ser un nexo de unión meramente longitudinal a servir de elemento de integración transversal entre las zonas ubicadas a ambos lados de la vía.

Para que esto sea así, se propone resolver las intersecciones entre la N-340a y las principales vías mediante rotondas. Además, se propone la reconversión de la vía a bulevar mediante la creación de espacios para el peatón y la bicicleta acompañados de zonas de aparcamientos. Según PGOU, se dispone de una sección viaria de 25 metros a cada lado de la N-340a midiendo desde la línea blanca, es decir, mayor a 50 metros. A continuación, se presenta la evolución del volumen de tráfico en la N-340 a su paso por Vinaròs, antes y después de la apertura de la variante.





Evolución del tráfico - Estación CS-163-2



	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Total	18676	18398	17525	17327	16874	16771	17619	17720	10191	10395
Ligeros	14030	13563	12892	12782	12264	12073	12654	12792	9748	9948
Pesados	4646	4835	4633	4545	4610	4698	4965	4928	443	447

Ilustración 6. Evolución anual del tráfico en la estación CS-163-2 en la N-340 a su paso por Vinaròs. Fuente. Elaboración propia

Las actuaciones a realizar se desglosan según el programa de actuaciones:

1.1.2.1 Actuaciones a corto plazo

JRV02.1. Ejecución de glorietas en N-340a para reordenación del tráfico urbano.

Las actuaciones a corto plazo están previstas para que se ejecuten en los próximos 1-2 años. En este horizonte temporal se estima necesaria la ejecución de varias glorietas a lo largo del eje que se convertirá en el bulevar Baix Maestrat.

Se pretende mejorar los accesos al casco urbano ya que actualmente solo existe una intersección ejecutada mediante glorieta. Este acceso representa el eje de entrada desde la N-340 y está regulada mediante una glorieta de Ø90 metros, sobredimensionada para su uso actual y que, además, posee una continuidad hacia el interior del casco urbano a través de la calle Pilar, que no es un vial preparado para realizar esta función.

Por este motivo, se pretende dar alternativas de accesos, tanto para entrada como para salida del casco urbano de modo que se utilicen aquellos viales que por su sección son aptos para desempeñar esta función mientras que para aquellos viales que no disponen de una sección suficiente, se pretende liberar el espacio que ocupa el vehículo privado para el peatón y la bicicleta.

Para alcanzar los objetivos a corto plazo, se proponen las siguientes actuaciones:

JRV02.1-1. Glorieta de acceso al polígono industrial Portal del Mediterráneo

Esta glorieta pretende resolver el enlace en T existente en los accesos al polígono industrial donde se ubican varios desarrollos terciarios que poseen una alta generación-atracción de viajes.

La solución se ejecutará sobre la plataforma actual de la N-340a y mejorará la movilidad, así como la seguridad vial. Se deberá adecuar la vía de servicio para enlazar con la glorieta propuesta. La propuesta de glorieta deberá detallarse en su correspondiente proyecto, no obstante, se propone una glorieta de Ø50 metros.

JRV02.1-2. Glorieta de acceso al polígono industrial Capsades

Este polígono situado en los límites de la trama urbana no dispone de una intersección acorde a su volumen de tráfico. Actualmente la intersección permite prácticamente todos los giros indirectos.

La solución se ejecutará sobre la plataforma actual de la N-340a y mejorará la movilidad, así como la seguridad vial. Se deberá adecuar la vía de servicio para enlazar con la glorieta propuesta. La propuesta de glorieta deberá detallarse en su correspondiente proyecto, no obstante, se propone una glorieta de Ø50 metros.

Esta glorieta representará la entrada principal al casco urbano de Vinaròs por el sur, enlazando mediante glorieta existente con la Av. Castellón.

JRV02.1-3. Glorieta de acceso a la Av. Barcelona

El acceso norte al casco urbano se produce actualmente por el paso inferior a la N-340a a través de la Av. Mª Auxiliadora. Para mejorar la movilidad, se pretende dotar al casco urbano de una glorieta a nivel que permita tanto la entrada como la salida por el norte del casco urbano.

La solución se ejecutará sobre la plataforma actual de la N-340a y mejorará la movilidad, así como la seguridad vial. Se deberá adecuar la vía de servicio para enlazar con la glorieta propuesta. La propuesta de glorieta deberá detallarse en su correspondiente proyecto, no obstante, se propone una glorieta de Ø50 metros.

Esta glorieta representará la entrada principal al casco urbano de Vinaròs por el norte, enlazando con Avenida Barcelona.

JRV02.1-4. Glorieta acceso a Carretera Carretes y Camí Vell d'Alcanar

Esta intersección se localiza en Costa Norte, en la parte más cercana al casco urbano. Actualmente es uno de los tres únicos conectores asfaltados y con una sección aceptable entre la N-340a y la carretera de la costa. La intersección debe reordenarse debido a que confluyen 3 viales y una vía de servicio, todas ellas de doble sentido de circulación.

Esta glorieta tratará de ordenar el tráfico de la N-340a en su intersección con Camí Carretes y Camí Vell d'Alcanar. La solución se ejecutará sobre la plataforma actual de la N-340a.

JRV02.1-5. Glorieta acceso a Camí Ameradors

El Camí Ameradors es el otro conector de Costa norte entre la N-340a y la carretera de la Costa.

Este camino no tiene continuidad en la parte oeste de la N-340a, sin embargo, por el elevado número de desplazamientos, se cree necesario la ejecución de una glorieta sobre la plataforma de la N-340a que regule el tráfico.

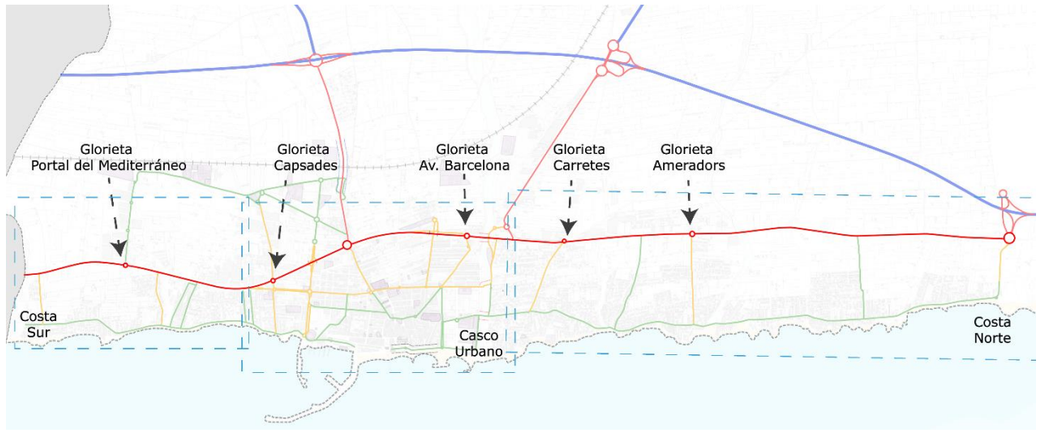


Ilustración 7. Actuaciones en el corto plazo para la reordenación de la N-340a. Fuente. Elaboración propia

1.1.2.2 Actuaciones a medio plazo

JRV02.2. Ejecución bulevar Baix Maestrat. Acondicionamiento del viario en Zona Centro y ejecución glorietas Costa Norte y Costa Sur.

Acondicionamiento de la nueva sección viaria desde la Avenida Castellón hasta la Avenida Barcelona. El tramo que atraviesa el casco urbano debe suponer el vial sobre el que se genere actividad en el futuro. Tal como se ha descrito con anterioridad, el vial pasará a convertirse en bulevar, disponiendo de amplias zonas para el peatón y la bicicleta.

El tramo de bulevar que atraviesa el casco urbano se considera vertebrador de la movilidad del casco, que siempre ha estado vertebrada por 4 vías de norte a sur.

- Vial de costa – Actualmente Paseo Colón – San Pere
- Eje formado por San Francisco – San Cristóbal – San Gregorio – Av. Tarragona
- Eje formado por Picasso – Av. Libertad – Leopoldo Querol
- Eje de la N-340, reconvertida a N-340a

El vial de costa, ya ha cambiado su fisonomía y en el presente PMUS se propone que el paso de vehículos se continúe reduciendo.

El eje formado por San Francisco – San Cristóbal – San Gregorio – Av. Tarragona ya no funciona con el mismo volumen de tráfico debido a que San Francisco es de un solo sentido y San Gregorio es de sentido contrario a San Francisco, no ofreciendo continuidad para el vehículo de paso.

Este volumen de tráfico que realiza los trayectos norte-sur o viceversa se ha trasladado al eje formado por Picasso-Av. Libertad – Leopoldo Querol, siendo el eje más utilizado, superando al de la N-340a. Este eje se encuentra en determinadas horas con un nivel de servicio comprometido debido a la ubicación de varios equipamientos (Colegios, juzgados, etc.) a lo largo de su eje. En el futuro cercano (E1) se va a ejecutar un nuevo equipamiento en la Av. Leopoldo Querol, que agravará el nivel de servicio de este vial.

Se observa que el desarrollo natural de los desplazamientos se realiza cada vez más alejados de la franja costera y del Casco Histórico.

Por este motivo, se considera de vital importancia adecuar este tramo de la N-340a de forma que vertebre de manera óptima los desplazamientos de la población.

Se propone que el tramo urbano disponga de una calzada central con dos carriles por sentido que permitan realizar los desplazamientos de forma segura, sin giros indirectos ni incorporaciones como ocurre en la actualidad. Se dispondrá a cada lado una vía de servicio para acceso a los desarrollos o edificaciones existentes, que dispondrá de aparcamiento en cordón en el lado más alejado de la costa y de aparcamiento en batería en la parte más próxima al casco urbano. Además, en el lado más próximo al casco urbano se contará con la parte del bulevar que estará dotado de una zona de carril bici de al menos 3 metros de ancho y una zona libre de paso de al menos 7 menos de ancho.

Los carriles centrales de la calzada estarán inicialmente destinados al vehículo privado, no obstante, se propone la ejecución de dos carriles con el objetivo de que en el futuro se pueda reservar uno de los carriles para transporte público, tanto urbano como interurbano.

Esta actuación se pretende llevar a cabo sobre la plataforma actual de la N-340a que dispone en la actualidad de la calzada central y vías de servicio en prácticamente la totalidad del trazado urbano propuesto. No es objeto del documento del PMUS la definición en planta de la solución propuesta, únicamente se propone una sección viaria.

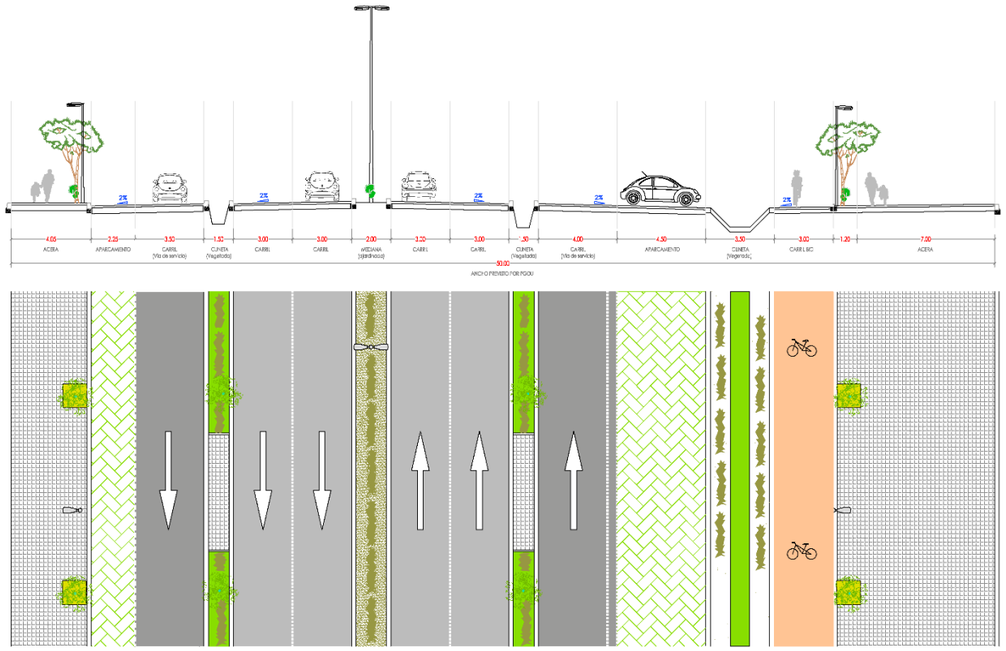


Ilustración 8. Sección propuesta la reordenación de la N-340a en el tramo urbano. Fuente. Elaboración propia

Junto a la actuación de la revisión de la sección del bulevar que atravesará la parte del casco urbano, se propone un conjunto de actuaciones consistentes en la ejecución de varias glorietas a lo largo del eje del bulevar que permitan mejorar la movilidad general del municipio. Estas actuaciones se llevarán a cabo sobre la plataforma existente de la N-340a.

JRV02.2-1. Glorieta de acceso a calle Peñíscola

Esta intersección se localiza junto al barranco Aiguadoliva, en el límite sur de Vinaròs. Actualmente es uno de conectores asfaltados con una sección aceptable (a pesar de que no dispone de aceras) entre la N-340a y la carretera de la costa y que tiene dotación de alumbrado. La intersección debe reordenarse debido a que supone la entrada desde Benicarló y vertebra la parte sur del municipio.

JRV02.2-2. Glorieta de acceso a Barranco Salinas

Esta actuación permitirá reducir la longitud de desplazamientos seguros en Costa Sur mediante la reducción del itinerario de acceso. Este conector cuenta en la actualidad con una sección de un carril por sentido e iluminación. En algún tramo de su trazado cuenta con aceras y con aparcamiento. La intersección se realizará sobre la plataforma de la N-340a.

JRV02.2-3. Glorieta Av. Castellón

Esta glorieta supone la entrada natural a Vinaròs desde el sur del municipio, no obstante, debido a su proximidad con la glorieta de Capsades, su ejecución no es tan determinante y su funcionamiento mejorará la salida del municipio hacia el sur, así como la vertebración de la Costa Sur. La glorieta se ejecutará sobre la plataforma actual de la N-340a.

JRV02.2-4. Glorieta acceso a Saldonar

En Costa Norte se ejecutará la glorieta de Saldonar para mejorar la intersección del vial actual con la N-340a. Este conector presenta dos secciones distintas según el tramo. En el tramo más cercano a la costa dispone de un carril por sentido, aceras, alumbrado y aparcamiento. El segundo tramo solo dispone de un carril de modo que se propone en sentido de salida para reducir la longitud de los desplazamientos. La glorieta se ejecutará sobre la plataforma de la N-340a.

JRV02.2-5. Glorieta de acceso a Les Cales

Al igual que ocurre con la glorieta de Saldonar, en la actualidad existe un conector con una sección reducida por la que circulan vehículos en ambos sentidos. Se propone una glorieta que permita reducir la longitud de los desplazamientos para el acceso a residentes. La glorieta se ejecutará sobre la plataforma de la N-340a.



Ilustración 9. Actuaciones en el medio plazo para la reordenación de la N-340a. Fuente. Elaboración propia

1.1.2.3 Actuaciones a largo plazo

JRV02.3. Acondicionamiento bulevar Baix Maestrat Costa Norte y Costa Sur.

En el largo plazo, para el resto de N-340a se propone una sección con un solo carril por sentido. En aquellos puntos que existan desarrollos en los lados de la N-340a, como ocurre en costa sur, en el tramo que va desde Av. Castellón hasta la zona industrial-terciaria de Portal de Mediterráneo o en costa norte desde Av. Barcelona hasta Ameradors, se propone dotar de vía de servicio con aparcamiento, además de carril bici y bulevar peatonal con al menos las mismas dimensiones que en el tramo urbano.

El resto de tramos que no disponen de edificaciones existentes o desarrollos urbanísticos ejecutados en el momento de la ejecución, se propone mantener la sección existente y dotar de carril bici y bulevar peatonal.

El resto de actuaciones estarán encaminadas a vertebrar los accesos tanto de costa norte como de costa sur conforme a un hipotético desarrollo de los sectores indicados en el PGOU.

- Glorieta de acceso a Cala Puntal
- Glorieta de Salines
- Glorieta prolongación N-238
- Glorieta barranco Saldonar
- Glorieta barranco Barbiguera
- Glorieta barranco Triador
- Glorietas Les Deveses

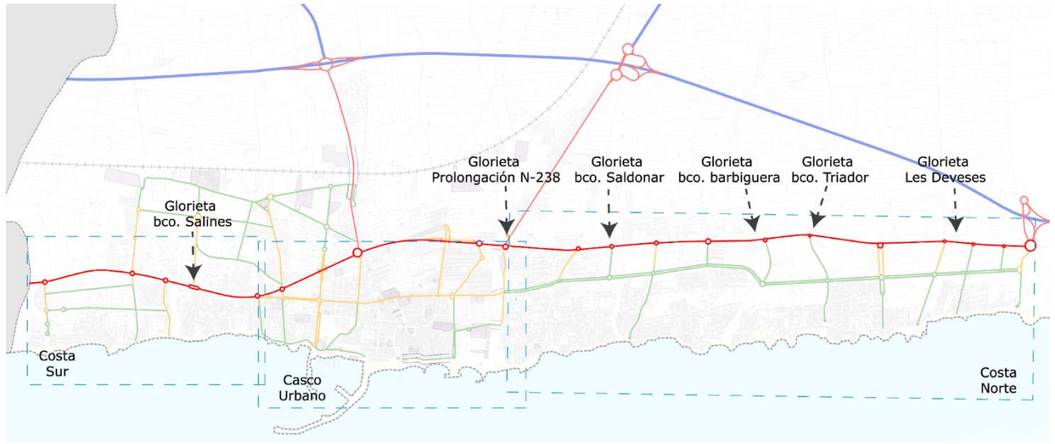


Ilustración 10. Actuaciones en el largo plazo para la reordenación de la N-340a. Fuente. Elaboración propia

1.1.3 JRV03. Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización

1.1.3.1 Actuaciones a corto plazo

JRV03.1. Reordenación viaria en Costa Norte

Se citan, a continuación, las propuestas de actuación en Costa Norte:

- Las actuaciones en Costa Norte se centran en liberar un carril de circulación del vial de costa (Av. Francisco José Balada) con el objetivo de habilitar una ruta ciclopeatonal que permita a los residentes disponer de un espacio para realizar sus desplazamientos mediante modos activos (A pie y en bicicleta). El sentido de circulación escogido es hacia el sur debido a la estructura de los desplazamientos ya que para acceder a la costa se realizará desde la N-340a, de este modo, los vehículos deben realizar el giro a derechas para acceder a los conectores y se mejora la seguridad.
- Conexión Costa Norte – Zona Centro en Boverals. Este punto es de especial interés porque se pretende recuperar la ribera del Servol para dar continuidad al proyecto ya ejecutado de carriles lúdicos. En la trama urbana, el Camí dels Boverals dispone de un carril de circulación por sentido, con aceras de distinta amplitud. Se propone la eliminación de un sentido de circulación desde la desembocadura hasta el puente de Leopoldo Querol. El puente que da continuidad al vial de costa norte también se habilitará un sentido de circulación para el uso de las bicicletas, mientras que en el puente de Leopoldo Querol se habilitará también uno de los dos sentidos de circulación de salida para el uso exclusivo de las bicicletas.

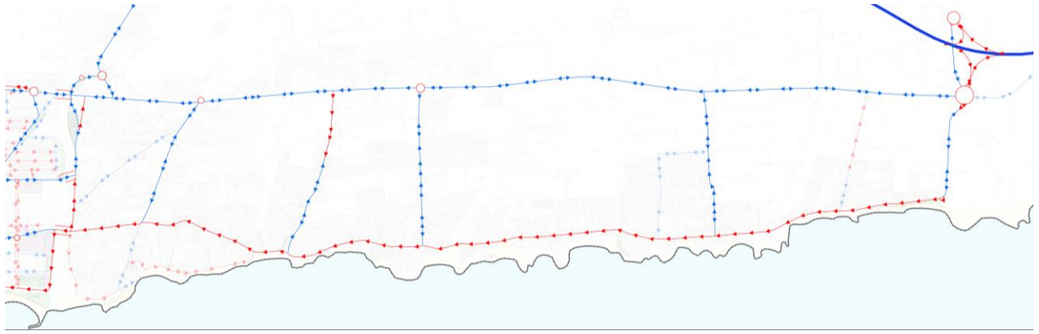


Ilustración 11. Reordenación viaria en Costa Norte en el corto plazo. Fuente. Elaboración propia

JRV03.2. Reordenación viaria en Costa Sur

Las actuaciones en Costa Sur van en la misma que en Costa Norte. La eliminación de un carril de circulación para uso ciclopeatonal supondrá que la Avenida Pau Béjar – Francisco Baila pase a ser de sentido de circulación hacia el sur para realizar la vuelta hacia el centro del municipio por la N-340a mediante giros a derecha.



Ilustración 12. Reordenación viaria en Costa Sur en el corto plazo. Fuente. Elaboración propia

JRV03.3. Reordenación viaria en Zona Centro

Las actuaciones en la Zona Centro se encaminan a reducir el número y la longitud de los desplazamientos en vehículo privado. Una de las actuaciones principales es mejorar la movilidad en el Casco Histórico.

- El Anillo central, formado por Av. Libertad, C. Puente, San Cristóbal y Pilar precisa de la revisión de la sección viaria. Con el objetivo de mejorar la movilidad en el eje de Av. Libertad debido al número de equipamientos dispuestos sobre su longitud y, por consiguiente, debido al elevado número de vehículos que circulan por su sección, se considera necesario modificar la sección viaria para sustituir el espacio de aparcamiento

por mayor anchura de acera y por un carril bici. Con esta actuación se mejora la fricción de los vehículos con el aparcamiento y con las paradas frente a los equipamientos. Los espacios de aparcamiento reservado se mantendrán sobre acera remontable. El resto de los viales que forman el anillo central se propone la eliminación de un carril de circulación, dejando la circulación en sentido de las agujas del reloj. El carril de circulación que se elimina se destinará a habilitar un carril bici y a recuperar el espacio para el peatón.

- San Gregorio. Debido al sentido de circulación de Costa Norte, los vehículos accederán al casco urbano por el puente de la carretera de la Costa y por la Av. Tarragona. Al llegar a la glorieta de Juan Ribera no se les debe permitir acceder por San Gregorio con el objetivo de reducir el tráfico de paso por el Casco Histórico. Se propone cambiar el sentido de circulación a la calle San Gregorio y permitir el acceso en el primer tramo únicamente a residentes, carga y descarga y emergencias. Derivada de esta actuación se deberán analizar los sentidos de circulación de la red de acceso.
- Plaza Jovellar – Calle Socors. Con el objetivo de reducir el número de vehículos en el Casco Histórico se pretende eliminar la posibilidad de acceso desde calle San Cristóbal a calle Socors. Esta actuación permitirá recuperar la plaza de Jovellar. El acceso a calle Socors se realizará por calle Doctor Fleming, que deberá cambiar su sentido de circulación. El conjunto de calles Fleming – Socors – Arcipreste Bono se modificará el acceso solo a vecinos, carga y descarga, emergencias y acceso al aparcamiento de "La Mera" y al centro de salud. Para que sea efectiva la medida, se reestructura el sistema de aparcamiento pasando de ser zona azul a zona verde para residentes. Ejecución de glorieta en Av. País Valencià para regulación de tráfico en esta vía.
- Eliminación del eje de la costa. Con el mismo objetivo de reducir el tráfico de paso, se propone la desconexión del eje de la costa en el Paseo de Colón. Los vehículos que no sean residentes (ni carga y descarga – emergencias) podrán acceder hasta el aparcamiento del puerto, pero no podrán continuar y deberán salir por el mismo vial de entrada (Calle Varadero). Los residentes tendrán habilitado el acceso Santa Magdalena y Costa i Borras para acceder a la zona Av. País Valencià, pero podrán acceder a Paseo de Colón. Para asegurar la discontinuidad desde la parte norte, desde Jaime I solo se accederá al aparcamiento y únicamente autorizados, carga y descarga y emergencias podrán continuar por Paseo de Colón.
- Apertura del eje Juan Ribera hasta Leopoldo Querol. Esta actuación requiere la ejecución de parte del vial. Esta actuación es necesaria para dar continuidad a los itinerarios de entrada/salida desde Av. Barcelona a los aparcamientos de la zona de Jaime I y de Paseo de Colón, así como dar salida a los vehículos que acceden al centro urbano desde Costa Norte.

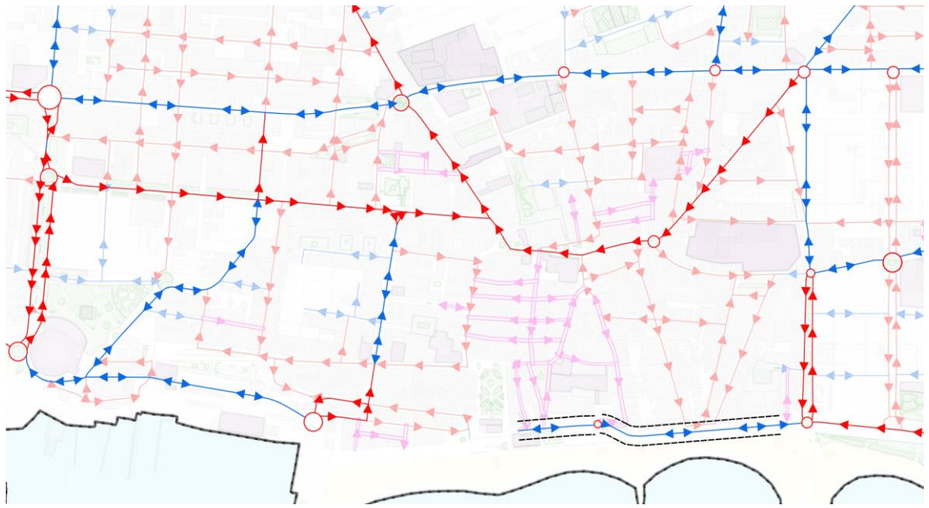


Ilustración 13. Reordenación de la zona del Casco Histórico. En color más intenso las vías principales según jerarquización viaria. Fuente. Elaboración propia

1.1.3.2 Actuaciones a medio plazo

Las actuaciones a medio plazo tienen como objetivo continuar con las actuaciones del corto plazo.

JRV03.1. Reordenación viaria en Costa Norte

En el medio plazo se espera mejorar los conectores que unen el vial de costa con la N-340a. Tendrán prioridad los conectores que unen el vial de costa con las glorietas propuestas en el corto plazo. El resto de conectores se irán ejecutando conforme se ejecuten las glorietas propuestas en el medio plazo. Las actuaciones se realizarán sobre la plataforma actual y serán para mejorar la señalización, el alumbrado y la ejecución de aceras o carriles bici.

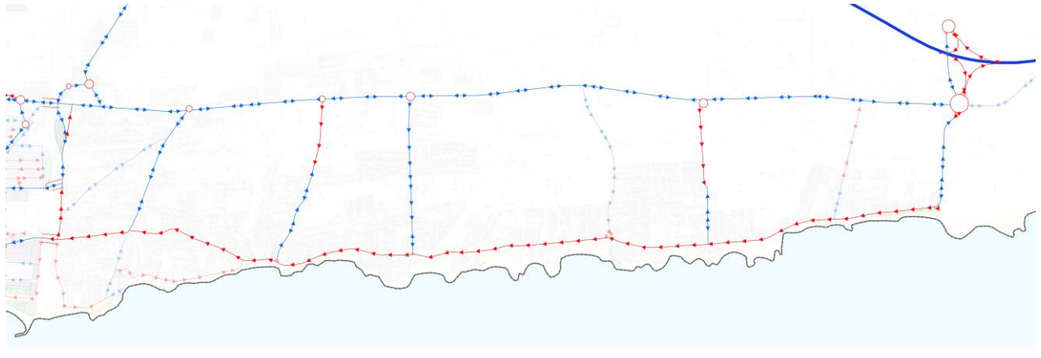


Ilustración 14. Reordenación viaria en Costa Norte en el medio plazo. En color más intenso las vías principales según jerarquización viaria. Fuente. Elaboración propia

JRV03.2. Reordenación viaria en Costa Sur

Se actuará de forma análoga a Costa Norte.



Ilustración 15. Reordenación viaria en Costa Sur en el medio plazo. En color más intenso las vías principales según jerarquización viaria. Fuente. Elaboración propia

JRV03.3. Reordenación viaria en Zona Centro

En la Zona Centro, tal como se ha explicado en las actuaciones de jerarquización viaria, se pretende abrir el eje de Raimundo Alós con Av. Madrid para que funcione como salida de la zona centro, liberando a calle Pilar de esta función. Para ejecutar esta actuación será necesario realizar el entronque de Av. Madrid con la rotonda de la N-340a. Esta actuación también requiere de una pequeña rotonda en la intersección con calle Picasso.



Ilustración 16. Reordenación de la zona centro en el medio plazo. En color más intenso las vías principales según jerarquización viaria. Fuente. Elaboración propia

1.1.3.3 Actuaciones a largo plazo

Las actuaciones a largo plazo están en línea con la previsión de desarrollo del Plan General. Se pasan a describir las principales repercusiones que conllevaría el desarrollo urbanístico de todos los sectores:

JRV03.1. Reordenación viaria en Costa Norte

El desarrollo de Costa Norte llevará asociado la ejecución de un vial interno, paralelo a la costa y a la N-340a que suplirá la función actual del vial de costa, pasando este a ser un vial de acceso para residentes. Los desarrollos llevan asociados la apertura de diversos viales que permitirán mejorar la movilidad interna de la costa, que asociada al desarrollo de las glorietas de la N-340a permitirán una correcta vertebración de la zona de Costa Norte.

En la zona del nuevo vial vertebrador de la Costa Norte, se deberán ubicar espacios para aparcamiento de vehículos, así como paseos peatonales y carriles bici.



Ilustración 17. Reordenación viaria en Costa Norte en el largo plazo. En color más intenso las vías principales según jerarquización viaria. Fuente. Elaboración propia

JRV03.2. Reordenación viaria en Costa Sur

El desarrollo del Plan General conllevará la apertura de diversos viales que permitirán vertebrar la Costa Sur. El vial actual de costa pasará a tener un uso restringido a vecinos. En esta parte de la costa también se apuesta por un modelo en estructura de peine.



Ilustración 18. Reordenación viaria en Costa Sur en el largo plazo. En color más intenso las vías principales según jerarquización viaria. Fuente. Elaboración propia

JRV03.3. Reordenación viaria en Zona Centro

El desarrollo del Plan General en el Casco Urbano repercutirá en el volumen de desplazamientos que se realicen, especialmente en la zona que queda entre Av. Libertad y la N-340a, sector que todavía queda por colmatarse.

La reordenación tratará de asentar el modelo de supermanzana de forma que la jerarquía viaria quede bien definida para diferenciar los espacios para el vehículo privado y los espacios para el resto de modos de transporte.



Ilustración 19. Reordenación de la zona centro en el largo plazo. En color más intenso las vías principales según jerarquización viaria. Fuente. Elaboración propia

1.2 Plan MA: Plan de fomento de los modos activos

La movilidad en modos activos presenta los siguientes ejes fundamentales:

- *Recuperar espacio de la vía pública para peatones y ciclistas, dotando al entorno urbano de una red peatonal y ciclista de calidad para que los usuarios de estos modos de transporte puedan moverse de forma segura y con facilidad.*
- *Reordenar los espacios ocupados por los distintos modos de forma que se recupere la estancia en el espacio público, la calidad ambiental en la vía pública impulsando el caminar como modo universal y estableciendo criterios de redistribución equitativos respecto del diseño del espacio entre edificios.*
- *Reintroducción de directrices de diseño para acondicionar la calle y el espacio de estancia al caminar, a la bicicleta y a la estancia. Se parte de la accesibilidad como base a la que se incorporan otros elementos como la cobertura vegetal, asoleo, bancos, fuentes, criterios de disposición de vados de viandantes, etc.*
- *Creación de una malla básica que garantice la calidad de los desplazamientos a pie y en bicicleta a lo largo y ancho del casco urbano.*
- *Integrar la movilidad activa con el resto de modos, de forma equitativa y con perspectiva de género, para establecer una red contínua en la que la localización y distribución de nodos a transporte público esté integrada y su conmutación sea de alta calidad.*
- *Definir el trazado de los ejes ciclopeatonales que conforman la Vía del Litoral, así como las diferentes alternativas en relación al paso de peatones o ciclistas.*
- *Garantizar la accesibilidad en modos activos al centro histórico del municipio y a lo largo de todo el eje litoral.*
- *Impulsar el uso de la bicicleta, vehículos de movilidad personal y de los viajes a pie como modos de desplazamiento habituales para los desplazamientos en el interior del municipio.*
- *Incorporación del servicio de préstamo de bicicletas junto a la propuesta de la red ciclista.*
- *Definir los ejes ciclopeatonales*

La mayor parte de las propuestas muestran las actuaciones que se deben llevar a cabo para dotar de una infraestructura completa al municipio. El alcance de las propuestas no entra, sin embargo, a nivel de ejecución y deberá contar con un análisis más detallado para su implementación.

1.2.1 MA01. Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales

Fomentar la movilidad peatonal y ciclista a nivel municipal y supramunicipal permite potenciar las relaciones de proximidad entre municipios y generar desplazamientos en medios de transporte sostenible.

En este contexto, los ejes ciclopeatonales intervienen como ejes estructurales a raíz de los cuales se vertebra el resto de la infraestructura necesaria para la movilidad en modos activos.

Así pues, las actuaciones que se engloban en el presente apartado constituyen el nivel más fundamental de dos redes más amplias, la red ciclista y la red peatonal, las cuales se irán tejiendo a raíz de la implementación de otras medidas de carácter más específico.

Las medidas definidas en el presente plan suponen:

- La constitución de ejes que permitan la movilidad tanto ciclista como peatonal en el entorno municipal dentro de espacios perfectamente segregados de modo que se garantice una movilidad inclusiva.
- La definición del trazado de la Vía del Litoral y sus alternativas en relación al paso de peatones o ciclistas con el objeto de *"promover y potenciar el acceso público a la contemplación, interpretación y disfrute de los paisajes más valiosos"* del relieve vinarocense en un marco de movilidad sostenible.
- La definición de corredores ecológicos transversales a la costa que conecten con zonas de interés ambiental, paisajístico o cultural del interior.
- La ejecución de un eje paralelo a la Vía Litoral que vertebre a los municipios de Vinaròs, Benicarló y Peñíscola a través del Bulevar del Baix Maestrat.

Para ello, estos ejes deberán adecuarse con medios que permitan la identificación clara e inequívoca de cada uno de los usos por todos los usuarios de la vía. En el entramado urbano, esto podrá conseguirse utilizando distinta pavimentación en función del uso o bien mediante la utilización de elementos que permitan la separación física de los distintos ejes (viario, ciclista, peatonal); mientras que en el entorno rural será necesario utilizar una señalización adecuada.

En la actualidad, algunos de los ejes ciclopeatonales propuestos constan ya con una infraestructura para la movilidad peatonal y ciclista. En dichos casos, pues, únicamente será necesario delimitar los usos, consolidando así la propuesta de eje ciclopeatonal. Este tipo de actuaciones quedarán, en consecuencia, recogidas dentro de la línea NM01.

En cuanto al formato de representación, se considera más importante mostrar el estado de los ejes ciclistas y peatonales de forma segregada, para poder analizar así la movilidad en cada uno de estos medios de forma separada.

1.2.1.1 Actuaciones a corto plazo

MA01.1 Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs

Esta actuación está en línea con la propuesta del PATIVEL de ejecutar la "Vía del litoral" que conecte los municipios del litoral de la Comunitat Valenciana por medio de modos activos desde el norte, en Vinaròs, hasta el sur, en Pilar de la Horadada.

Para el tramo Benicarló – Vinaròs existe un Programa de Paisaje de la Vía del Litoral que tiene entre sus objetivos los siguientes:

- *"Promover y potenciar el acceso público a la contemplación, interpretación y disfrute de los paisajes más valiosos, mediante la creación de itinerarios y rutas de paisaje y de una red de miradores desde los que se puedan contemplar los principales hitos y vistas a la Comunitat Valenciana"*
- *Favorecer el acceso y disfrute a los paisajes de mayor valor en un marco de movilidad sostenible. La planificación territorial y urbanística contribuirá a la consecución de la movilidad sostenible, tratándola de manera conjunta con los usos en el territorio, tendiendo al consumo de recursos próximos, a la reducción del modelo disperso, de la huella ecológica y de las emisiones de dióxido de carbono, e incrementando la participación del transporte público y del no motorizado. La potenciación de la movilidad sostenible debe llevar aparejada la mejora de la accesibilidad, funcional y visual, a los paisajes de mayor valor, compatibilizando cualquier propuesta con la infraestructura verde del territorio"*

En consecuencia, la línea maestra que perseguirá esta actuación es la creación de un eje ciclopeatonal que permita recorrer la costa de Vinaròs de norte a sur, uniendo en su recorrido entre la desembocadura del Río Sénia y el Barranco d'Aiguadoliva los espacios de mayor relevancia paisajística, ambiental y cultural ubicados en su camino.

De acuerdo al Programa de Paisaje de la Vía del Litoral, en Vinaròs se encontrarán los siguientes:

- Espacios naturales: Frentes marítimos en acantilados bajos de Vinaròs y corredores ecológicos de Riu Sénia, Riu Servol y barrancos d'Aiguadoliva, Barbiguera, Saldonar y Triador.
- Espacios culturales: Centro histórico y frente marítimo del núcleo urbano de Vinaròs.

Para conseguirlo, la actuación propuesta se encuentra en línea con la establecida en el Programa de Paisaje de la Vía del Litoral. Aquí se indicaba:

> *"El trazado [de la Vía del Litoral] se apoyará sobre las preexistencias que aparecen en el entorno de la desembocadura del río Sénia. Éste conecta la Playa de les Deveses bordeada por un entorno en el que ya domina la edificación con la Playa dels Carabiners al norte.*
>
> *La propuesta se desdobla en dos líneas que van convergiendo a lo largo del recorrido. Al límite de los acantilados se aprovecha la senda existente como paso para peatones, ésta tiene un carácter más sinuoso y tiene un mayor potencial escénico.*
>
> *Por el interior de ésta discurrirá la vía litoral con capacidad de albergar tránsito ciclista y paso de peatones. Es un trazado más rectilíneo que la anterior y permite el acceso de emergencias a la zona en caso de necesidad."*

El recorrido de la Vía del Litoral quedaba definido de la manera que se muestra en las siguientes figuras.

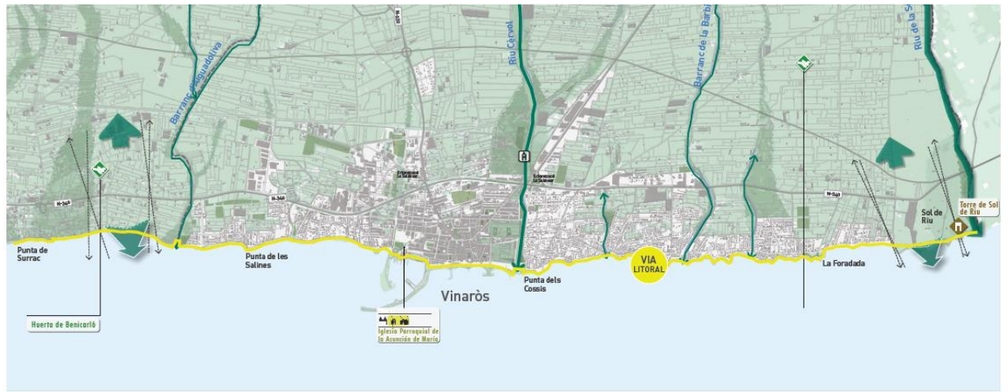


Ilustración 20. Vía del litoral en Vinaròs. Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral



Ilustración 21. Vía del litoral en Vinaròs. Tramo entre Barranco de Aiguadoliva y extremo sur de puerto de Vinaròs. Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral



Ilustración 22. Vía del litoral en Vinaròs. Tramo entre extremo sur del puerto de Vinaròs y Barranco de Barbiguera. Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral



Ilustración 23. Vía del litoral en Vinaròs. Tramo entre Barranco de Barbiguera y río la Sénia. Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral

A partir de esta información deberemos definir pues, en primer lugar, el eje capaz de albergar tanto el tránsito ciclista como el paso de peatones de la Vía del Litoral, a partir del cual se configurará el resto de la red ciclopeatonal básica.

El trazado de este eje, de norte a sur, será como sigue:

MA01.1-1 Sòl de Riu

La Vía del Litoral partirá, en su extremo más septentrional, desde la ventana al mar que constituye la desembocadura del Riu Sénia. En ella, el según el Programa de Paisaje de la Vía del Litoral propone la creación de un parque ecoturístico y el reconocimiento del espacio dentro de alguna figura de protección, como pueda ser la de Paraje Natural Municipal o la de Paisaje Protegido.



Ilustración 24. Ventana al mar en la desembocadura del Río Sénia. Propuesta de parque ecoturístico Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral

Desde allí, la vía ciclopeatonal principal seguirá el trazado del camino del Jardí de Sòl de Riu, ubicado en una zona de uso predominantemente dotacional según PGOU, hasta llegar a la Av. Francisco José Balada, donde se inicia el suelo urbano.

En esta zona se define también un eje peatonal secundario que recorre el borde de los acantilados para unirse al eje principal en los puntos más cóncavos de las playas.

En el corto plazo, en este tramo serán necesarias actuaciones de señalización para la identificación del recorrido como itinerario incluido dentro de la red del PATIVEL, distinguiendo entre tramos ciclopeatonales y los de uso exclusivo para el peatón.

MA01.1-2 Costa Norte

Nuevamente, el itinerario definido por la Vía del Litoral plantea dos recorridos a lo largo de la Costa Norte. El recorrido por los bordes de los acantilados, que será exclusivamente peatonal salvo en el tramo comprendido entre la playa de Lo Saldonar hasta la desembocadura del Riu Servol; y el recorrido por la avenida principal, que será de uso compartido por peatón y bicicleta.

Así pues, desde el extremo más septentrional de Les Deveses, el eje ciclopeatonal principal de la Vía del Litoral no abandonará la Av. Francisco José Balada hasta llegar al Riu Servol, el cual deberá cruzar antes de adentrarse en el núcleo urbano de Vinaròs.

Para que esto sea así, inicialmente se propone la limitación de la circulación a lo largo del trazado de la Av. Francisco José Balada por la Costa Norte un único sentido, quedando un carril libre para ser adecuado a la circulación tanto de ciclistas como de peatones. Esto acarreará las siguientes actuaciones:

- Señalización vertical y horizontal indicativa de la existencia de un eje ciclopeatonal en la mitad de la vía ubicada en el lado litoral.
- Revisión de la señalización horizontal y vertical en toda la actuación, considerando limitación de circulación a un único sentido, prohibiciones de giro, etc.

- Limitación del eje ciclopeatonal por medio de la utilización de separador de carril de PVC y pintura.

Una vez alcanzado el Servol, se proponen dos accesos distintos a la Zona Centro.

1. Puente sito entre C. Boverals y la Av. Tarragona que en la actualidad ya dispone de paso peatonal y se habilitará uno de sus carriles para el uso exclusivo de la bicicleta, eliminado el sentido de salida para la circulación de vehículos.
2. Recorrido hacia la costa por el Camí dels Boverals hasta alcanzar la desembocadura del Servol, donde se propone una nueva pasarela de uso ciclopeatonal que servirá para conectar la Costa Norte y el paseo de Fora Forat en la Zona Centro. El Camí dels Boverals cuenta con aceras en buena parte del trazado, por lo que en esta primera fase será necesario completar el trazado. Se propone la eliminación de un carril de circulación para la ejecución de un carril bici.

En el tramo de Costa Norte, también se definen algunos ejes ciclistas y peatonales secundarios más próximos a la costa, que deberán servir para aproximar a los visitantes a las principales zonas de valor paisajístico y ambiental aquí existentes; las calas. De norte a sur, encontraremos los siguientes:

- Eje peatonal entre la Playa de la Roca Plana y el Barranco de Barbiguera. Discurrirá por la C. Costa Mar, ubicada en el límite del Dominio Público Marítimo Terrestre y pasando por la Cala de la Foradada, la Cala del Pastor, el Barranco del Triador y la Cala del Pinar. Este tramo presenta algunas zonas accesibles también en bicicleta. Las actuaciones aquí requeridas serán mínimas y se limitarán a la señalización de la vía como itinerario peatonal de la Vía del Litoral.
- Eje peatonal entre el Barranco de Barbiguera y la C. de la Popa, pasando por la Cala del Saldonar, también en zona de Dominio Público Marítimo Terrestre. Las actuaciones aquí requeridas serán mínimas y se limitarán a la señalización de la vía como itinerario peatonal de la Vía del Litoral.
- Eje ciclopeatonal desde la playa de Lo Saldonar hasta la desembocadura del Riu Servol. Mientras el eje peatonal recorre todo el tramo a lo largo de la costa, el eje ciclista desdobla su trazado por la costa y por la propia avenida.



Ilustración 25. Composición de la Vía del Litoral en Costa Norte. Fuente: Elaboración propia

MA01.1-3 Zona Centro

Una vez al sur del Servol, se propone la constitución de la Av. 29 de septiembre y del Passeig de Fora – Forat como ciclocalles que, sumándose a su carácter como itinerarios peatonales, permitirán la consolidación de un eje ciclopeatonal que sirva de unión por medio de modos activos entre la Costa Norte y el Passeig de Colón, ubicado en el corazón de la Zona Centro.

Las actuaciones aquí previstas se limitan, pues, a la señalización horizontal y vertical de las vías como ciclocalles y como itinerarios urbanos de la Vía del Litoral.

El eje Passeig Colón – Passeig Blasco Ibáñez constituye, a día de hoy, el itinerario ciclopeatonal de mayor calidad del frente marítimo vinarocense. Este paseo está conformado por una plataforma única que tiene al peatón como principal protagonista. Aquí también existe espacio para el ciclista mediante un carril bici recorre el paseo hasta alcanzar la Oficina de Turismo. Puesto que en las épocas de mayor afluencia de personas se ve comprometida la circulación de bicicletas y el espacio debe ser preferente para el peatón, se propone limitar la velocidad de las bicicletas a la velocidad del peatón e incluso restringir el paso de las mismas en algún determinado periodo de tiempo.

Desde aquí hasta la Plaza San Antonio, sin embargo, el carril bici se transforma en una ciclocalle que comparte su espacio con el del vehículo motorizado. Esta zona debido a la reordenación viaria, pasará a ser un vial restringido al uso del vehículo privado, autorizando los desplazamientos para carga y descarga, vecinos y emergencias, de este modo, a pesar de mantener la tipología de ciclocalle, se mejora la calidad.

Desde la Plaza San Antonio, el eje pasa a llamarse Passeig Blasco Ibáñez hasta alcanzar el extremo más septentrional del Puerto. En este tramo existe un carril bici delimitado sobre la plataforma del paseo, al igual que en el primer tramo descrito, se propone limitar la velocidad de las bicicletas a la velocidad del peatón e incluso restringir el paso de las mismas en algún determinado periodo de tiempo.

El tramo portuense es el más delicado de la Zona Centro, en tanto en cuanto no está dotado de una infraestructura peatonal o ciclista que permita conectar con el Parque de la Plaza de España, punto de partida de la Vía del Litoral hacia la Costa Sur. La propuesta de ciclocalle a lo largo de las calles Varadero y Carles Sanos hasta enlazar con la Av. Pau Béjar es necesaria en esta primera fase. En consecuencia, estas vías deberán ser dotadas de la señalización vertical y horizontal oportuna.

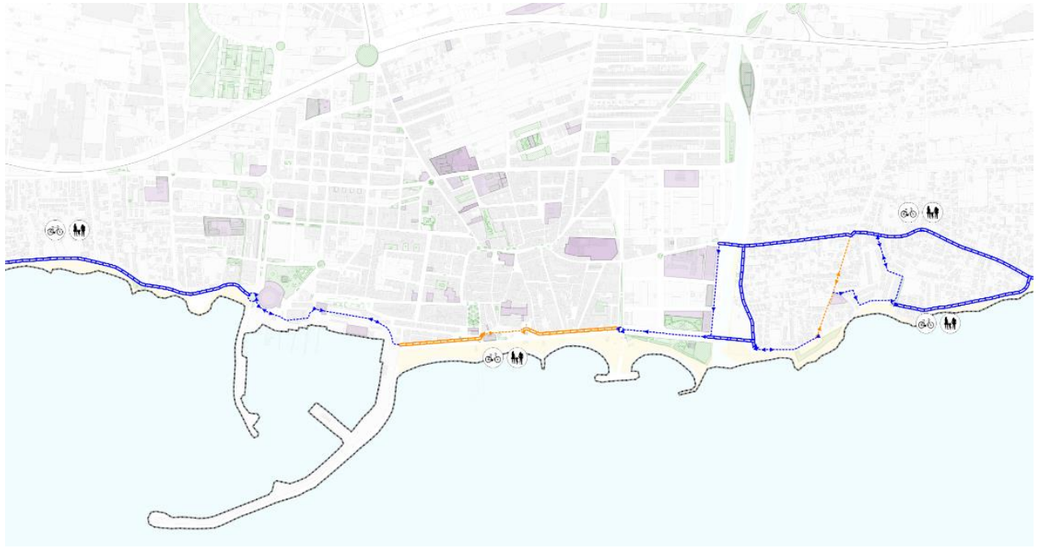


Ilustración 26. Composición de la Vía del Litoral en Zona Centro. Fuente: Elaboración propia

MA01.1-4 Costa Sur

En Costa Sur volveremos la Vía del Litoral también define dos recorridos alternativos. El primero de ellos recorrerá el eje conformado por la Av. Pau Béjar y la Av. Francisco Baila y será apto para la movilidad a pie y en bicicleta; mientras que el segundo, que seguirá la línea de costa, será de uso exclusivamente peatonal.

El itinerario ciclopeatonal por la Costa Sur se iniciará en Pl. de España, discurriendo por el eje conformado por las avenidas Pau Béjar y Francisco Baila. A día de hoy, este eje está habilitado como ciclocalle y en el tramo correspondiente a la Av. Pau Béjar también dispone, a su vez, de un paseo peatonal de una longitud aproximada de 1 km. Desde el barranco de Les Salines hasta el linde del término con Benicarló no se dispone, sin embargo, de ningún tipo de estructura peatonal.

En consecuencia, la propuesta estratégica consiste en convertir este en un auténtico eje ciclopeatonal en el que los principales protagonistas serán los usuarios de los modos activos. Este eje discurrirá por el litoral de la Costa Sur sin alejarse nunca más de 200m de la costa.

Para que esto sea así, inicialmente se propone la limitación de la circulación a lo largo del eje Pau Béjar - Francisco Baila a un único sentido, quedando un carril libre para ser adecuado a la circulación de ciclistas. Esto acarreará las siguientes actuaciones:

- Limitación del eje ciclopeatonal por medio de la utilización de separador de carril de PVC y pintura.
- Revisión de la señalización horizontal y vertical en toda la actuación, considerando limitación de circulación a un único sentido, prohibiciones de giro, etc.

Para completar la conexión ciclista con la vecina Benicarló, se propone convertir la C. de la Cala Puntal G y la C. de la Cala Puntal W en ciclocalles. Esta última vía se entrega a la Playa d'Aiguadoliva, donde se une al camino rural que discurre paralelo al barranco d'Aiguadoliva por su lado norte. Siguiendo por este camino y unos metros antes de llegar a la N-340a, será posible atravesar el barranco cruzando al término municipal de Benicarló por la vía existente.



Ilustración 27. Composición de la Vía del Litoral en Costa Sur. Fuente: Elaboración propia

Peatonalmente, el término municipal de Benicarló es alcanzable a través de la Playa d'Aiguadoliva. Para llegar aquí, se debe definir un eje peatonal accesible desde el tramo final de la Av. Francisco Baila, acondicionándose la vía en consecuencia. Entre las vías candidatas se encuentran las calles Cala Puntal K, Cala Puntal J, Cala Puntal H, Cala Puntal G y Cala Puntal F. La calle Cala Puntal W debería ser habilitada para albergar un itinerario peatonal accesible hasta desembocar en la playa d'Aiguadoliva. Para que esto sea factible, el tramo comprendido entre C. Cala Puntal G y C. Cala Puntal J debería limitarse a un único sentido de circulación, tal y como se explica en el plan JRV.

Por otro lado, se define un itinerario peatonal alternativo, de mayor riqueza paisajística y que bordea la costa desde el Barranco de Les Salines hasta llegar a la Playa d'Aiguadoliva. Este, sin embargo, no será un itinerario accesible. Esta vía deberá señalizarse como itinerario peatonal integrada en la Vía del Litoral definida por el PATIVEL.

El Programa de Paisaje de la Vía del Litoral para el tramo comprendido entre Vinaròs y Benicarló también establece, en la desembocadura del barranco de Aiguadoliva, la integración de una pasarela – puente que permita el acceso a la zona agrícola del futuro *"Parque Agrario de la Alcachofa"*.

De esta forma se llega a la ventana al mar, conformada por el Barranco d'Aiguadoliva y la Rambla de Cervera, en el extremo más meridional del término.

En relación a la misma, el Programa de Paisaje de la Vía del Litoral indica que "*este territorio corresponde con una amplia zona que evita la conurbación de Vinaròs y Benicarló, separada por dos cauces fluviales de elevado valor, especialmente el barranc d'Aiguadoliva. Esta zona presenta una elevada inundabilidad y un mosaico agrícola de gran interés que llega hasta el mar en contacto con playas naturales, todo ello dentro del contexto de un paisaje de Relevancia Regional y un suelo agrario de elevada capacidad de uso y con cultivos específicos de gran calidad".*



Ilustración 28. Ventana al mar entre el Barranc de Aiguadoliva y la Rambla de Cervera. Propuesta de parque ecoturístico. Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral

MA01.2 Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa

El Programa de Paisaje de la Vía del Litoral establece que *"los ríos y barrancos son relevantes en la organización del territorio y del paisaje. Cabe destacar su papel como corredores ecológicos y funcionales. Desde una perspectiva agronómica, generan materiales edáficos fértiles, además de usos antrópicos seculares como canales, acequias y embalses. Estos sistemas hídricos destacan por su gran variabilidad, ya que sus caudales son escasos o irregulares la mayor parte del año."*

Además, también se indica que *"la infraestructura verde de este territorio se sustenta en el litoral y en los corredores transversales que se entregan al mar perpendicularmente a la línea de costa. Se trata de poner en valor estos corredores a través de sendas que conecten la vía litoral con espacios como el Puig de la Nau en el interior."*

En el término municipal de Vinaròs nos encontramos con los siguientes corredores: el río Sénia, que marca el límite del término municipal en su extremo más septentrional; el río Servol, barrera natural que delimita el núcleo urbano vinarocense; los barrancos Barbiguera, Saldonar y Triador en Costa Norte; y los barrancos de Les Salines y Aiguadoliva en Costa Sur, este último limitando con los municipios de Benicarló y Càlig.

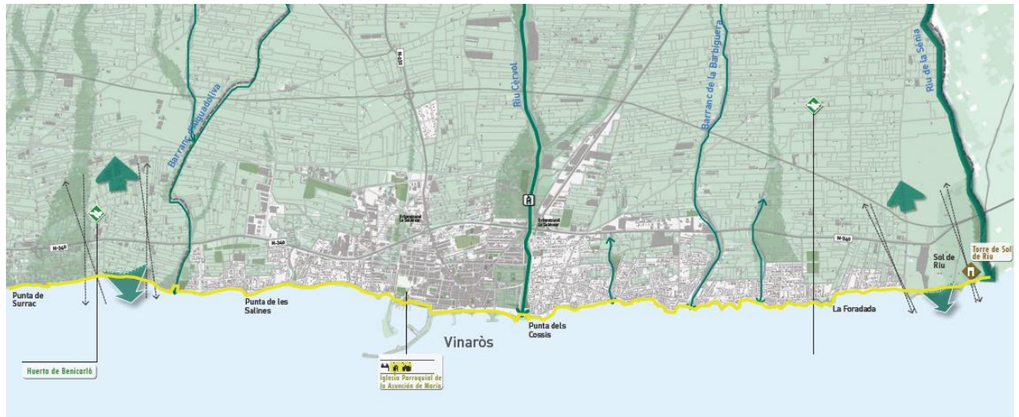


Ilustración 29. Corredores ecológicos y funcionales definidos en el PATIVEL. Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral

En algunos de estos corredores ya existen sendas que permiten poner en valor la riqueza ambiental, paisajística y territorial del territorio. Este es el caso, por ejemplo, del barranco d'Aiguadoliva, donde existe una ruta de unos 16km de longitud que se inicia en la su desembocadura y que finaliza en el Santuario de la misericordia, tras pasar por el poblado íbero del Puig de la Nau. En otros, existen proyectos que permitirán la revalorización del territorio, como en el río Servol, donde se ha está ejecutando un carril lúdico a lo largo del Camí de San Sebastià como primera fase para la conexión ciclo-peatonal entre la playa de Fora-Forat y el Puig de la Misericòrdia.

En cualquier caso, todos los corredores requerirán de actuaciones que permitan potenciar sus cualidades paisajísticas y ambientales.

Las propuestas particulares, pues, son las siguientes:

<u>MA01.2-1 Corredor ecológico del río Servol. Carriles lúdicos</u>

Tal y como se explica en el documento de diagnóstico del presente PMUS, el carril lúdico deportivo del Riu Servol conecta la playa de Fora-Forat con el puente de la Ermita. En su recorrido, este itinerario discurre paralelo al Río Servol por su margen izquierdo hasta alcanzar el puente de Av. Tarragona, por donde cruza hasta enlazar con el Camí Boverals. Una vez aquí, el itinerario discurre siempre hacia el interior en paralelo al cauce del río hasta llegar al puente romano, donde cruza nuevamente el Servol para continuar por el Camí de San Sebastià hasta llegar al puente de la Ermita. Este tramo forma parte de la GR-92.



Ilustración 30. Delimitación del carril lúdico-deportivo del Camí San Sebastià. Fuente: Proyecto del carril lúdico-deportivo del Camí San Sebastià

La actuación consistirá en completar el recorrido en el entramado urbano, desde el Camí Boverals hasta el puente Romano se propone un carril bici.

En esta primera fase se conseguirá, por lo tanto, crear un corredor ecológico y funcional totalmente transversal a la costa, que permitirá una primera aproximación al Puig de la Misericòrdia hasta el Puente de la Ermita en una estructura habilitada para la movilidad en modos activos y 100% accesible.

Para el tramo final que une el área estancial con el entorno natural de la Ermita y de acuerdo al informe de Senderos21 *"el camino previsto discurre por un camino poco transitado por vehículos motorizados por lo que no será necesario el acondicionamiento de un carril exclusivo para bicicletas o peatones."*

En consecuencia, en esta primera fase se entenderá que la conexión entre el núcleo urbano y la Ermita por medio de modos activos es suficiente.

<u>MA01.2-2 Corredor ecológico del Río Sénia</u>

El Programa de Paisaje de la Vía del Litoral define las siguientes propuestas de actuación para el periodo 2020-2022:

"El objetivo es la conexión de la vía litoral con el paisaje de olivos milenarios del interior. Se trata de una actuación de re-cualificación del Riu Sénia que puede desarrollarse en dos niveles. Nivel 1. Definición de acciones puntuales de señalización y sensibilización, así como de

adecuaciones puntuales del firme para fomentar su transitabilidad por ciclistas y peatones. Nivel 2. Plan director del Riu Sénia para definir acciones de mejora del paisaje, movilidad y uso público."

En la actualidad, este corredor presenta importantes discontinuidades. Para salvarlas, será necesario realizar algunas actuaciones importantes, como solventar el paso de la antigua carretera nacional, o dar continuidad al camino que discurre hacia el interior junto al río pero que se pierde en el margen de los campos a la altura de Viveros Sancho para conformar líneas de deseo que se adentran en el cauce.

No es objeto del presente PMUS proponer actuaciones sobre terreno rústico que vayan más allá de la señalización o el acondicionamiento de caminos.

En consecuencia, en la primera fase se propone únicamente una "aproximación" al corredor ecológico por terreno rústico, de modo que se busque la continuidad por caminos ya existentes sin alejarse en exceso del barranco. No se proponen actuaciones relativas a la ejecución del presente corredor en el tramo comprendido entre la costa y la N-340a.

A medio plazo y una vez ejecutado el Parque Ecoturístico del río Sénia, desde el PATIVEL deberían lanzarse propuestas para a resolver el cruce de la N-340a y a completar el corredor en toda su extensión hasta llegar a unir con la Vía del Litoral en Sòl de Riu.



Ilustración 31. Proyecto revalorización del corredor ecológico del Río Sénia. Fuente: Programa de Paisaje de la Vía del Litoral.

Recordar que en la desembocadura del Sénia, el PATIVEL propone un Parque Ecoturístico que permitiría la revalorización del Paisaje en esta zona, sirviendo de conexión entre la Vía del Litoral y este corredor.

MA01.2-3 Corredor ecológico del Barranc d'Aiguadoliva

Esta ruta local, que cuenta con un total de 16km, se inicia en el punto en que finaliza el GR-92, en la desembocadura del barranco de Aiguadoliva, y finaliza en el Santuario de la misericordia.

De acuerdo a la página web de turismo del municipio, esta ruta es apta para realizarse a pie, en bicicleta y a caballo.

Sin embargo, la *Memoria Técnica Valorada del Estudio Itinerarios en Vinaròs y "Paraje Natural municipal de la Serra del Puig",* elaborada por Senderos21, concluye que, debido a la existencia de firme de diferentes calidades, con unos tramos de pista sin asfaltar, otros asfaltados, otros sobre cantos rodados del lecho del barranco y la existencia de pequeñas sendas, hacen que, en su conjunto, el itinerario no pueda ser realizado en bicicleta.

En consecuencia, en el corto plazo se proponen medidas puntuales encaminadas a mejorar la señalización del recorrido.

Para E2, a medio plazo, el Programa de Paisaje de la Vía del Litoral define propuestas más ambiciosas que serán llevadas a cabo bajo la cobertura de dicho plan, no siendo objeto del presente PMUS.

MA01.2-4 Corredor ecológico del Barranc de Barbiguera

La cuenca del Barranco Barbiguera nace en el término municipal de Rosell. Tras pasar los términos municipales de Canet lo Roig, San Rafael del Río, Traiguera i San Jordi, llega al municipio de Vinaròs para desembocar en el mar Mediterráneo. Esto muestra el potencial de este barranco como corredor ecológico transversal a la costa.

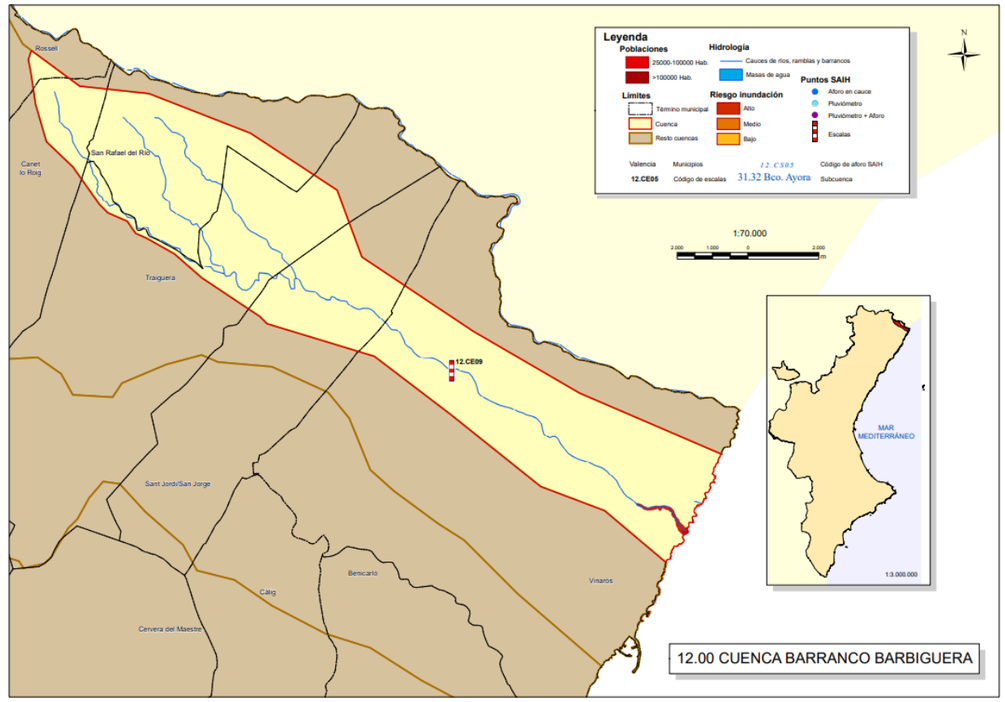


Ilustración 32. Cuenca del Barranco Barbiguera. Fuente: Generalitat Valenciana. Disponible en el siguiente enlace: http://www.112cv.gva.es/estatico/PE_Inundaciones/Anexo02_Riesgo/Mapas/Cuenca_12_Barbiguera/

En consecuencia, en una primera fase se propone que, en la C. Barbiguera, sita en suelo urbano, se restrinja la circulación de vehículos de forma exclusiva a los residentes de la zona sin posibilidad de acceso por otras vías. Con ello, esta vía podrá convertirse en un eje ciclopeatonal que conecte con el entramado urbano con el rústico, ubicado al otro lado de la carretera N-340a.

Al otro lado de la antigua nacional, existe un camino que discurre paralelamente al barranco por su extremo septentrional. Este camino cruzará al lateral sur de Barbiguera poco antes de llegar a la AP-7. Una vez atravesada esta vía, el sendero conectará con la Vía propuesta por la red Eurovelo.

En el tramo comprendido entre el eje litoral y la N-340a, que limita el entramado urbano, la actuación se encaminará a la señalización de la vía como corredor ecológico del PATIVEL y la prohibición de la circulación de vehículos no autorizados.

No es objeto del presente PMUS proponer actuaciones sobre terreno rústico que vayan más allá de la señalización o el acondicionamiento de caminos.

En consecuencia, en el tramo que discurre por suelo rústico, la propuesta es señalizar la vía hasta conectar con la red Eurovelo tras el cruce con la AP-7.

En el medio plazo, desde el PATIVEL deberían lanzarse propuestas para la habilitación de senderos que se aproximen más si cabe o se adentren en el barranco, de modo que este eje adquiera un nuevo atractivo para los peatones.



Ilustración 33. Corredor ecológico del Barranc de Barbiguera. Fuente: Elaboración propia

MA01.3 Rutas ciclopeatonales en entornos rurales

MA01.3-1 Ruta del entorno de la Ermita (peatonal)

Tal y como se expone en la publicación *Vinaròs: El medio natural a pie* este sendero consta de un total de 4km y realiza, en su itinerario circular, un recorrido por el interior del Paraje Natura de la Serra del Puig, desde donde se pueden disfrutar de unas espléndidas vistas de Vinaròs y del mar Mediterráneo.

Comenzando en el Santuario de la Misericordia, desciende hacia el este entre almendros, olivos, enebros, hasta llegar a los restos de la *Torreta dels Moros,* torre vigía medieval contra las invasiones piratas. Desde aquí, el recorrido sube pasando por dos simas hasta llegar al poblado íbero.

Nuevamente en un recorrido descendente, la ruta discurre por olivos centenarios hasta llegar al arboreto, donde existe una muestra de arbustos y árboles típicos del clima mediterráneo. Cerca del mismo, además, se encuentra el insectario donde se crían plantas que alimentan orugas de mariposas. Posteriormente, se llega hasta la *Caseta dels Sorrongos* y a los restos de tres antiguos hornos de cal.

Finalmente, la senda va hacia el este atravesando zonas de pinada joven con repoblaciones de robles, carrascas, enebros, coscoja y romero para volver, finalmente, de nuevo al Santuario.

Entre las observaciones que se realizan en la *Memoria Técnica Valorada* se encuentran que el sendero es de 2km, en lugar de los 4km indicados en los paneles informativos; y que la señalización es inadecuada pues utiliza nomenclatura de senderos homologados a pesar de no estar recogido en el Registro Público de Senderos de la Comunitat Valenciana.

Las actuaciones previstas son, pues, las siguientes:

- Señalización adecuada de la ruta.
- Señalización de los elementos relevantes del mismo.
- Posibilidad de homologación del sendero con el objeto de su inclusión en el Registro Público de Senderos de la Conselleria de Agricultura.

MA01.3-2 Camí de Sant Jaume

También se ha cartografiado el recorrido que realiza el Camí de San Jaume a su paso por el municipio, el cual coincide con el trazado de la EV08 de la red Eurovelo desde el campo de Fútbol hasta el barranco d'Aiguadoliva.

Tomando como punto de partida la plaza parroquial, el itinerario discurre por la C. de la Pilar y la Av. Zaragoza hasta enlazar con el Camí d'En Borràs. Una vez aquí, se continúa hasta cruzar la vía para, inmediatamente después, virar a la izquierda buscando el Camí Fondo por donde se continúa hasta llegar a la CV-138. Aquí, la ruta continúa por la carretera comarcal hasta que se topa con el barranco de Aiguadoliva, virando por el camino que se encuentra en su margen derecho hasta salir del término municipal.

A día de hoy, a lo largo del Camí de San Jaume a su paso por el municipio existen zonas que no están habilitadas para la movilidad peatonal o ciclista segura. En una primera instancia y como objeto del presente PMUS, la vía deberá ser señalizada.

Este tramo queda recogido dentro de la nueva propuesta de la *Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana,* por lo que cualquier posible actuación sobre el viario para la dotación de un carril bici deberá ser analizada por la Generalitat, quedando fuera del ámbito de actuación del presente PMUS.



Ilustración 34. Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana. Definición de actuaciones. Movilidad Recreativa. Enero 2019. Fuente: Generalitat Valenciana

1.2.1.2 Actuaciones a medio plazo

MA01.1 Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs

MA01.1-3 Zona Centro

En las actuaciones establecidas en el corto plazo resultaba complicado dar cabida a un carril bici a lo largo del tramo de la Vía del Litoral por la zona del Puerto. Sin embargo, pensamos que se puede acometer esta medida en el medio plazo, una vez la supermanzana central se haya configurado y el acceso de vehículos por las calles Varadero y Carles Santos sea reducido. Este carril bici enlazará la Av. Pau Béjar con el Passeig Blasco Ibáñez.

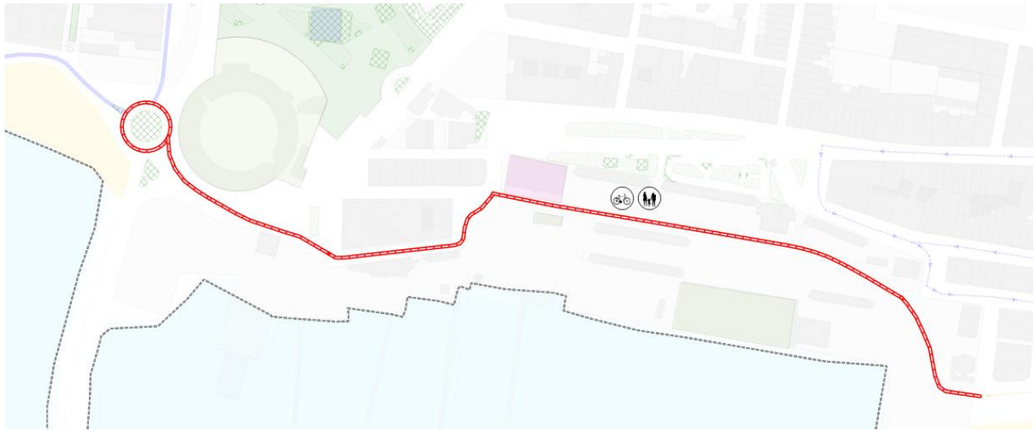


Ilustración 35. Vía del Litoral. Propuesta de carril bici en frente portuario. Fuente: Elaboración propia

MA01.2 Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa

MA01.2-5 Corredor ecológico del Barranc de Triador

Este barranco situado en Costa Norte tiene una extensión que se limita al término municipal. Su envergadura es menor que la del vecino Barbiguera, pero constituye un eje que puede conectar el entramado urbano con el rústico, adentrándose en una zona de campos de cultivo hasta alcanzar una bifurcación que permite la conexión con Barbiguera, hacia el sur, o con el Riu Sénia, hacia el norte.

En el tramo comprendido entre el eje litoral y la N-340a, que limita el entramado urbano, la actuación se encaminará a la señalización de la vía como corredor ecológico y la prohibición de la circulación de vehículos, al margen de los residentes.

En el tramo que discurre por suelo rústico, la propuesta es señalizar la vía y sus ramales hacia los corredores de Barbiguera y La Sénia.

MA01.3 Rutas ciclopeatonales en entornos rurales

MA01.3-3 Reconversión de la GR-92 a vía cicloturista

El GR-92 es un sendero que transcurre por caminos, sendas y viales a lo largo del litoral mediterráneo, desde la frontera con Francia hasta su enlace con el GR-7, en Tarifa. Este sendero tiene, pues, un carácter supramunicipal y de ejecutarse, se homologaría conforme a lo marcado por la Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada.

En el término municipal de Vinaròs existe un tramo de una longitud de 24km.

De acuerdo con la Memoria Técnica Valorada de Senderos 21, este tramo *"empieza al noroeste del término municipal, en el Puente Medieval del Molí de l'Oliver, justo en el límite con Tarragona, en el Riu Sénia. Discurre hacia el sur por el Camí de la Ratlla, en el límite del término con el término de Sant Jordi, hasta alcanzar el barranc de la Barbiguera, discurriendo aguas abajo por su margen izquierda hasta cruzarse con el Camí de Xivert, por el que continúa, de nuevo, hacia el sur. Al poco de cruzarse con el Camí de les Carretes, gira hacia el este hasta llegar por el sur al Puig de la Misericordia. Desde el Santuario de la Misericordia desciende en dirección sur hacia el Riu Servol, al que accede justo por la zona conocida como l'Estret. El*

sendero a partir de este punto discurre aguas abajo por el margen izquierdo, hasta llegar al Puente de la Misericordia, donde sigue por el Camí de San Sebastià en el margen derecho, sigue por el Camí del Llauradors, entra en el núcleo hasta la desembocadura del Riu Servol. El sendero a partir de este punto discurre por la línea de costa hasta la Playa de Aiguadoliva, junto al término de Benicarló."

En el límite del término con el municipio de San Jordi, servirá de conector entre los corredores de La Sénia y Barbiguera. Tras cruzar la AP-7, también conectará Barbiguera con la Ermita y el corredor del Servol para, posteriormente, discurrir hacia el sur por el carril lúdico de la Ermita. En el nodo de la Ermita también será posible conectar con el Sender d'Aiguadoliva, que conectará con el corredor del barranco que da nombre a este sendero.

Los proyectos de ejecución de los carriles lúdicos del Camí San Sebastià y la Vía del Litoral permitirán la consolidación de esta ruta hasta la zona de la Ermita. Desde aquí hacia el interior, el sendero discurre integro por camino asfaltado por lo que es viable de recorrer en su totalidad tanto a pie, como en bicicleta. Dada la escasez del tráfico rodado por las vías por las que discurre, no será necesaria actuación de acondicionamiento alguna. Se propone la recuperación de este recorrido de modo que se consolide como itinerario cicloturístico. Para ello se propone, de forma exclusiva, dotar a la vía de la señalización correspondiente.

MA01.3-4 Ruta ciclopeatonal por el Camí de les Egües

El Camí de les Egües constituye otro potencial conector entre el litoral de la Costa Norte y el entorno rural con una mínima inversión. Este camino parte en la Av. Francisco José Balada, donde se propone la Vía del Litoral, para discurrir hacia el interior. Tras salvar la N-340a y la nueva nacional, se adentra en terreno agrícola hasta que llega a la CV-101, donde muere. Previamente, existen varios caminos que permiten conectar con los corredores definidos en los barrancos de Triador y Barbiguera, al sur; y con el corredor de la Sénia, al norte.

A día de hoy, la vía se encuentra sin asfaltar en la mayor parte de su recorrido, incluso en el ámbito urbano. Solo el puente ubicado sobre la N-340 se encuentra asfaltado, al existir tangencialmente a esta carretera una vía de servicio a cada lado y ser utilizado el mismo como enlace entre ambas.

Las actuaciones propuestas se reducirán a la señalización de esta vía y sus conectores con los corredores ecológicos como una ruta ciclopeatonal.



Ilustración 36. Barranco Triador y ruta ciclopeatonal por el Camí de les Egües conectando Vía del Litoral con otros corredores ecológicos. Fuente: Elaboración propia

MA01.4 Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat (N-340a)

El desdoblamiento de la N-340 por el interior del término municipal de Vinaròs supone una oportunidad para rediseñar la N-340a a su paso por el municipio, de modo que se tenga en cuenta su nueva funcionalidad como vial urbano.

Así pues, su reconversión es una de las prioridades del presente PMUS.

Las actuaciones propuestas están encaminadas a eliminar el actual efecto barrera que produce esta vía de comunicación entre las zonas consolidadas en la franja de costa (Zona Centro, Costa Norte y Costa Sur) y las nuevas zonas residenciales, industriales y de servicios ubicadas al oeste de la antigua Nacional. De este modo y a raíz de las actuaciones propuestas, la N-340a pasará de ser un nexo de unión meramente longitudinal a servir de elemento de integración transversal entre las zonas ubicadas a ambos lados de la vía.

Para que esto sea así, se propone resolver todos los cruces entre la N-340a y las principales vías mediante rotondas. Además, también se propone la dotación de aceras plenamente accesibles a ambos lados del vial, y un carril bici y plazas de estacionamiento en el lateral este.

En la Zona Centro, se ha previsto la ejecución de estas actuaciones en un periodo de 3 a 5 años, mientras que en Costa Norte y Sur es posible que se pospongan para más adelante.

En cualquier caso y para que el municipio cuente con una infraestructura ciclista de primer orden desde la ejecución del vial en la Zona Centro, se propone pintar un carril bici sobre la N-340a en Costa Norte y Costa Sur. Esta infraestructura está avalada por la *Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana.*



Ilustración 37. Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana. Propuesta de actuación. CR-340a (Benicarló – Vinaròs) como conexión principal. Enero 2019 Fuente: Generalitat Valenciana



Ilustración 38. Propuesta de ejecución de carril bici en bulevar Baix Maestrat. Fuente: Elaboración propia.

1.2.1.3 Actuaciones a largo plazo

MA01.2 Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa

MA01.2-1 Corredor ecológico del río Servol. Carriles lúdicos

Tras la ejecución de los lotes 1 y 2 previstos en el proyecto de carriles lúdicos, existirá una conexión adecuada entre el núcleo urbano de Vinaròs y el área estancial sita junto al puente romano.

A largo plazo, se pretende conseguir una conexión definitiva con la ermita por medio de un carril bici. Esto supone la adecuación de un carril ciclopeatonal desde el puente romano hasta el pie de la Ermita. Para ello, sólo se proponen obras de señalización y pintado sobre la plataforma existente a día de hoy.

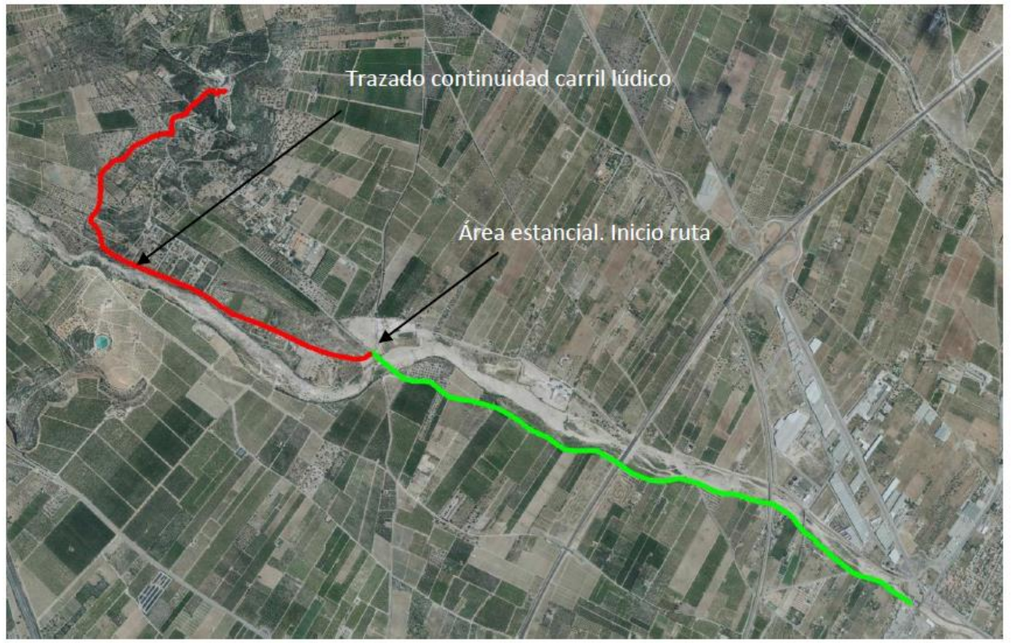


Ilustración 39. Propuesta de continuidad del carril lúdico del Río Servol. Fuente: Memoria Técnica Valorada del Estudio Itinerarios en Vinaròs y "Paraje Natural municipal de la Serra del Puig"

MA01.4 Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat (N-340a)

Una vez realizadas las acciones sobre la Zona Centro, la prioridad pasará por consolidar el carácter urbano del bulevar a Costa Norte y Costa Sur. Está previsto que estas actuaciones se lleven a cabo a largo plazo. Sin embargo, la rehabilitación de toda la N-340a a su paso por el municipio resulta prioritaria desde el primer instante.

1.2.2 MA02. Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclistas

Fomentar la movilidad ciclista sostenible a nivel municipal permite potenciar las relaciones de proximidad entre las diferentes zonas del municipio.

Para ello, es necesario generar una estructura que permita a los usuarios de este modo de transporte moverse en el entramado urbano de forma cómoda y segura.

Las actuaciones que se enmarcan en esta línea, pues, responden a ese objetivo esencial.

1.2.2.1 Actuaciones en el corto plazo

MA02.1. Acondicionamiento de la red ciclista existente

El análisis de la red ciclista actual, presentado en el documento de diagnóstico, muestra que el sistema de itinerarios ciclistas presenta deficiencias. Se proponen las siguientes actuaciones para mejorar la red existente:

MA02.1-1. Asentamientos al oeste de la N-340

En el tramo de ciclocalle de la Av. Gil de Atrocillo, que conecta las pistas de atletismo con el Hospital Comarcal, la señalización resulta deficiente por ser de escasa entidad. La propuesta es colocar señalización vertical en cada uno de los extremos del tramo de ciclocalle para, posteriormente, aumentar el número de marcas horizontales que permitan la identificación de la vía como tal.

MA02.1-2. Eje de conexión Centro - Asentamientos al oeste de la N-340a

En el cruce de la N-340a por el túnel la Av. Pío XII, pues si bien existe arcén para el carril bici, debieran existir elementos para la segregación segura del mismo con respecto al viario. En consecuencia, se propone la revisión de la sección viaria, reduciendo la anchura del carril de circulación y eliminando uno de los arcenes. El espacio generado con esta actuación permitirá implementar un carril bici que se segregará del carril de circulación mediante separadores de PVC. Este carril bici se prolongará hasta la intersección con la Av. Castellón, donde parte el carril bici de la C. Febrer Torre.

El enlace entre la Av. Gil de Atrocillo y el carril bici de la Av. Zaragoza únicamente cuenta con pintura sobre el eje delimitador con el carril de circulación. Así pues, nuevamente, se propone la utilización de separadores de PVC para delimitar el carril bici anexo a la vía de conexión entre la Av. Gil de Atrocillo y la Av. Zaragoza. Por último, también se propone que el firme de los carriles bici de la Av. Zaragoza sea debidamente acondicionado.

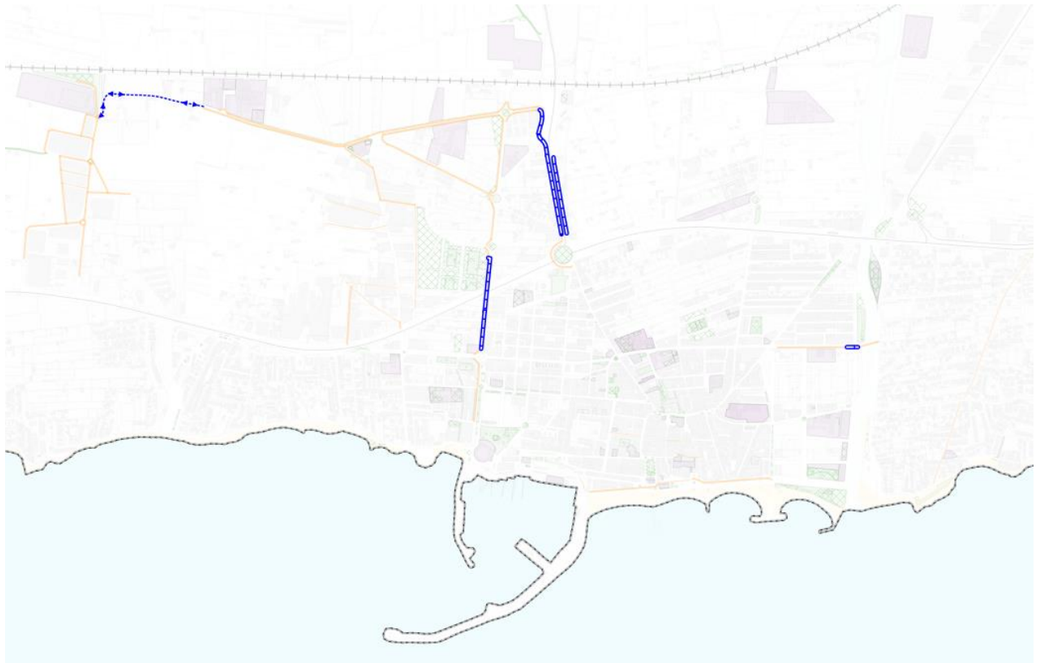


Ilustración 40. Actuaciones de acondicionamiento de la red ciclista existente. Fuente: Elaboración propia.

MA02.2. Itinerarios ciclistas Costa Norte

Se propone la ejecución de un eje Costa Norte – interior. Este estará conformado por un tramo de carril bici a lo largo de Boverals, que conecte con el carril lúdico de San Sebastià. La ejecución del primer tramo de carril bici será posible mediante la limitación de la circulación del tráfico a un único sentido entre el puente de la C. Leopoldo Querol y la Costa Norte; siendo ocupado el carril liberado por la nueva estructura ciclista. En el resto de la calle, la sección del vial es suficiente para albergar un carril bici junto al viario.

En esta primera fase se propone la utilización de separadores de carriles fabricados en PVC reciclado, la señalización horizontal para la separación de los modos de transporte y el pintado de los viales. Se deberá limitar la velocidad de circulación a 30km/h en toda la vía y se deberá llevar a cabo la señalización correspondiente como ciclocalle; indicando que se trata de un eje de conexión con los carriles lúdicos que conectan con la Ermita.

MA02.3. Itinerarios ciclistas en Zona Centro

La mayor parte de los desplazamientos a nivel municipal se producen en su Zona Centro, al ser el área donde se concentran las actividades económica y comercial y donde reside un mayor volumen de población.

En consecuencia, si se pretende potenciar la utilización de la bicicleta en el municipio, será esencial mallar esta zona, de modo que se resuelva la importante desconexión intrazonal existente hoy en día.

Para ello se deberá partir de la estructura ciclista ya existente y de la propuesta de ejes ciclopeatonales definidos en la línea de actuación "MA01. Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales", tejiendo una red de ciclocalles y carriles bici que las unan posibilitando así una adecuada movilidad ciclista en todo el municipio.

MA02.3-1 Anillo Central

El centro histórico del municipio consta con un área conformada por viales peatonales con secciones estrechas de plataforma única, que tiene como principal protagonista al peatón. Aquí, el acceso de vehículos motorizados queda restringido a residentes, vehículos de carga y descarga vehículos de emergencia.

Esta constituye la única área en que el peatón es el principal de la movilidad.

Para consolidar la Zona Centro como un área donde calles y plazas recuperen un papel protagonista, en la que sea posible la vida en la vía pública y en la que tanto peatones como ciclistas sean los agentes primeros de la movilidad, se propone la creación de un anillo central de modos activos. Este anillo estará conformado por la C. puente, C. San Cristóbal, C. Pilar y Av. Libertad. Para ello, se propone la reconversión de la sección de los viales, de modo que se cree una estructura en que los diferentes modos de transporte queden segregados.

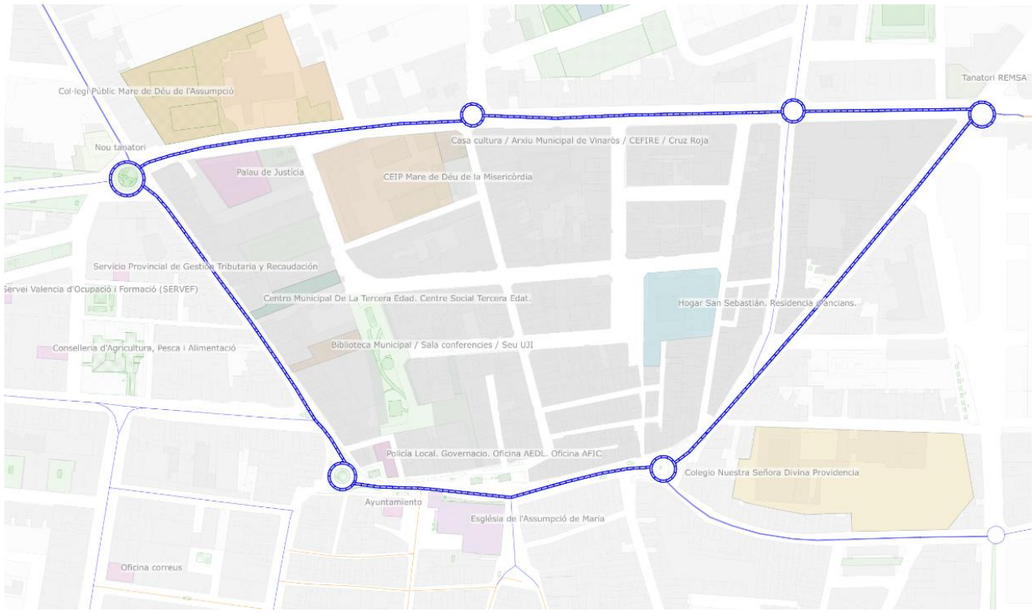


Ilustración 41. Ejecución Anillo Central. Fuente: Elaboración propia

De este modo se conforma un eje ciclista circular, que discurriendo por las calles Libertad, Puente, San Cristóbal y Pilar, abraza el centro del municipio y sirve de conexión entre las plataformas únicas que llegan al litoral y los ejes que conectan con las áreas sitas al otro lado de la N-340a.



Ilustración 42. Ejecución Anillo Central. Fuente: Elaboración propia

MA02.3-2 Ejes de conexión transversales a la costa

A día de hoy existe una ciclorruta desde la intersección de C. María Auxiliadora con la Av. Libertad hacia los equipamientos ubicados en Juan XXIII, que debería permitir una adecuada conexión Centro – Asentamientos al oeste N-340a. Sin embargo, la señalización de este eje es resulta escasa, pues solo existe una señal vertical al inicio de la ciclorruta y no existen más señales ni horizontales ni verticales a lo largo del supuesto recorrido. En consecuencia, la actuación se ceñirá a señalización de las vías existentes en este recorrido como ciclocalles, de modo que existan marcas horizontales y/o verticales cada 100m o cada intersección de modo que permitan su correcta identificación como tal y que limiten la velocidad de circulación de los vehículos motorizados a un máximo de 30km/h. Aprovechando esta actuación, se propone habilitar un tramo de C. Sant Gregori para conectar con los carriles lúdicos de Camí Sant Sebastià.

También se propone prolongar este eje hacia la C. Puente a través de la C. Mare de Déu. Esta ciclocalle será de un único sentido y permitirá dirigirse hacia el litoral de forma rápida tras la ejecución de las medidas que se indican a continuación. Este eje conectará María Auxiliadora con el Anillo Central.

En la C. Pilar la señalización es muy deficiente, no existiendo ninguna indicación de la existencia de ciclocalle en sentido interior – costa, pero sí costa – interior desde la rotonda con Picasso. Esta vía será de un único sentido hasta alcanzar la N-340a, de modo que uno de los carriles sea reconvertido a eje ciclista anexionado a la estructura peatonal existente. Para ello, se propone un cambio de sección del vial.

Por último, el eje conformado por las vías C. Febrer Torre y Pío XII constituye un corredor urbano que pone en contacto el litoral con Juan XXIII. A día de hoy, este eje presenta ciertas

discontinuidades que deben ser resueltas. Para ello, se propone la ejecución de un tramo de carril bici que complete su recorrido por la C. Febrer Torre y permita enlazar con la Vía del Litoral al inicio de la Av. Pau Béjar. Para ello, será necesario que las plazas de estacionamiento en la zona de la actuación pasen a estar organizadas en cordón, en lugar de en batería.

En Pío XII, además, el cruce del túnel de la N-340a hasta conectar con la Av. Juan XXIII resulta peligroso, al no existir una segregación de usos segura. Para solventar este problema, se plantea la ejecución de un carril bici por uno de los laterales del puente, debidamente segregado por medio de la instalación de separadores de PVC reciclado.

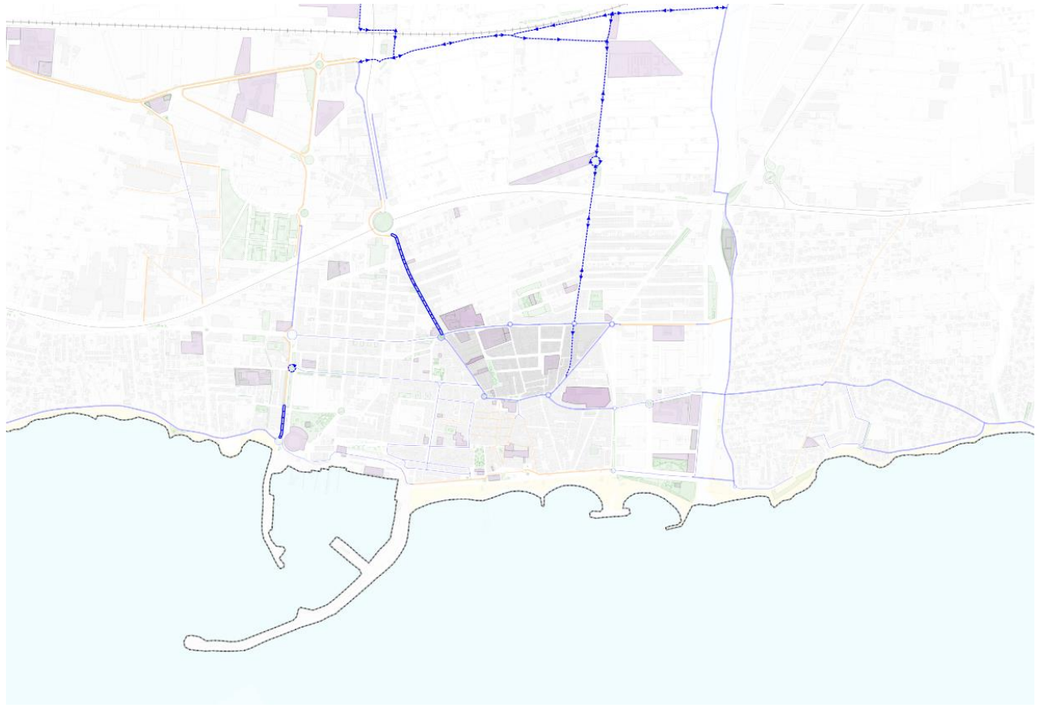


Ilustración 43. Actuaciones previstas para la ejecución de ejes ciclistas transversales a la costa. Fuente: Elaboración propia

MA02.3-3 Ejes de conexión longitudinales por el interior

Con objeto de consolidar la estructura ciclista en la Zona Centro, se proponen dos ejes longitudinales que lo recorran de norte a sur por el interior.

El primero de estos ejes es el conformado por la C. Leopoldo Querol, la Av. Libertad, la C. Picasso y la Av. Castellón. La C. Leopoldo Querol es una vía que ya dispone a día de hoy de carril bici, sin embargo, el resto de calles de este eje no disponen de estructura ciclista. Así pues, en el corto plazo se propone liberar una banda de aparcamiento en Libertad, de modo que quede configurado un carril bici entre el límite de la zona con el Servol y la C. Pilar, habilitando el resto de vías de este eje como ciclocalles. La ejecución del carril bici en Av. Libertad también permitirá consolidar el 'Anillo Central' para la movilidad activa.

El segundo, es el conformado por Av. Tarragona, C. San Gregori, C. San Cristóbal y C. San Francisco, que conectará la Costa Norte con el carril bici sito en la C. Febrer Torre. En una primera fase, se propone la construcción de un carril bici en C. San Gregori, que se sumará al propuesto en C. San Cristóbal de acuerdo a la propuesta MA02.3-1. Las vías Av. Tarragona y C. San Francisco serán habilitadas como ciclocalle. En consecuencia, en una primera fase este eje solo tendrá continuidad en sentido Sur – Norte, pues la C. San Francisco es de sentido único.

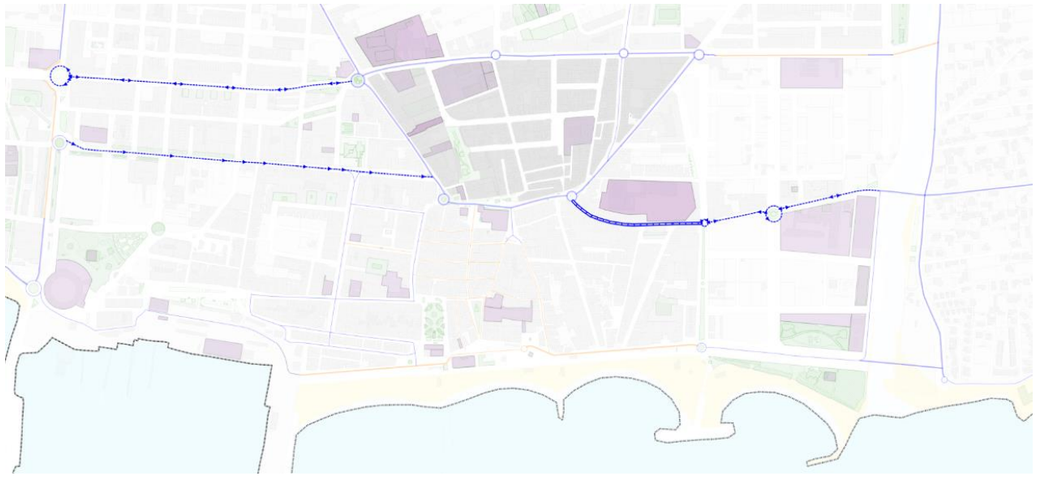


Ilustración 44. Actuaciones previstas para la ejecución de ejes ciclistas paralelos a la costa. Fuente: Elaboración propia

De esta forma se consolidará una maya ciclista básica que permitirá a los usuarios de este modo de transporte desplazarse de norte a sur siguiendo el litoral costero o discurriendo por el corazón de la Zona Centro y con múltiples conexiones costa – interior.

MA02.3-4 Red de ciclocalles del litoral

Junto al frente litoral, en el distrito CH2.1, se ha propuesto una red de ciclocalles que conviertan a este modo de transporte en uno de los protagonistas del ámbito.

Como eje delimitador del ámbito se encontrará la C. San Francisco, corredor urbano paralelo al litoral. A medio plazo, se espera que este eje se convierta en carril bici, permitiendo una conexión longitudinal en una vía segregada del resto de usos y en ambos sentidos entre el Casco Histórico y la C. Febrer Torres. Para ello será necesario eliminar.

Aquí no existirán ejes transversales que conecten de forma directa el Passeig Marítim con la C. San Francisco; puesto que se trata de una zona en la que el ciclista tendrá un papel secundario frente al peatón. Así pues, será necesario zigzaguear para enlazar San Francisco y el Passeig. Desde el frente marítimo, la conexión será posible por C. Sta. Magdalena y la Av. País Valencià. En sentido inverso, la conexión se realizará por la Av. País Valencià hasta Arcipreste Bono, donde se virará hacia el sur para, una vez alcanzado 1º de Mayo, toparse con el puerto y la Vía del Litoral ahí presente.

Las vías que formarán parte de esta red de ciclocalles serán:

- Doble sentido: Av. País Valencià

- Sentido único: C. Arcipreste Bono, C. Sana Magdalena, C. Doctor Fleming, C. Costa i Borràs y C. Mare de Déu dels Socors.

En todas ellas se requerirán actuaciones para su correcta identificación como ciclocalles por medio de señalización vertical y horizontal.

MA02.4. Itinerarios ciclistas en Costa Sur

Al margen de las especificadas en el "Plan MA01. Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales", no se proponen actuaciones en Costa Sur.

MA02.5. Itinerarios ciclistas en polígonos industriales

MA02.5-1. Capsades

Por su parte, el Polígono Industrial de Capsades cuenta con una infraestructura ciclista que debe ser completada en su eje principal para vertebrar toda la zona. Este eje adquirirá un peso mucho más relevante que el actual desde el momento en que se conecte con el litoral, cuando se ejecuten las obras previstas en la N-340a. La propuesta es que este eje se constituya como ciclocalle.

MA02.5-2. Planes Altes

Existe una propuesta por parte del Ayuntamiento para la mejora del polígono industrial de Planes Altes. En consecuencia, se ha propuesto un carril bici por todos sus ejes principales.

Por otro lado, comentar que la red Eurovelo discurre cerca de este polígono, por lo que entendemos que puede resultar adecuada su conexión con esta vía para facilitar el acceso al polígono desde Ulldecona y Vinaròs.

1.2.2.2 Actuaciones a medio plazo

MA02.3 Itinerarios ciclistas en Zona Centro

MA02.3-5 Supermanzana Central

Una vez consolidado el Anillo Central como núcleo de movilidad activa en el municipio, se propone una medida más ambiciosa. Esta consiste en consolidar una supermanzana central, en la que se prohíba la circulación de vehículos motorizados, con la excepción de residentes, vehículos de transporte público, vehículos de carga y descarga y emergencias. Esta zona será de uso prioritario para los modos activos.



Ilustración 45. Supermanzana central. Fuente: Elaboración propia

MA02.3-2 Ejes de conexión transversales a la costa

La conexión de la Vía del Litoral desde Costa Norte se proponía por dos itinerarios alternativos: la pasarela ciclopeatonal sobre la desembocadura del Río Servol o el puente que conecta Boverals con la Av. Tarragona. Una vez cruzado el puente, el itinerario se dirigía hacia la costa por Fora-Forat o hacia el interior por la propia Av. Tarragona; sin embargo, no existía una conexión hacia el interior. Con la dotación de una infraestructura de préstamo de bicicletas (ver apartado 1.2.3 "MA03. Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas") se considera positivo dar continuidad hasta la estación de FF.CC. por medio de un carril bici paralelo al Servol en su lateral sur.

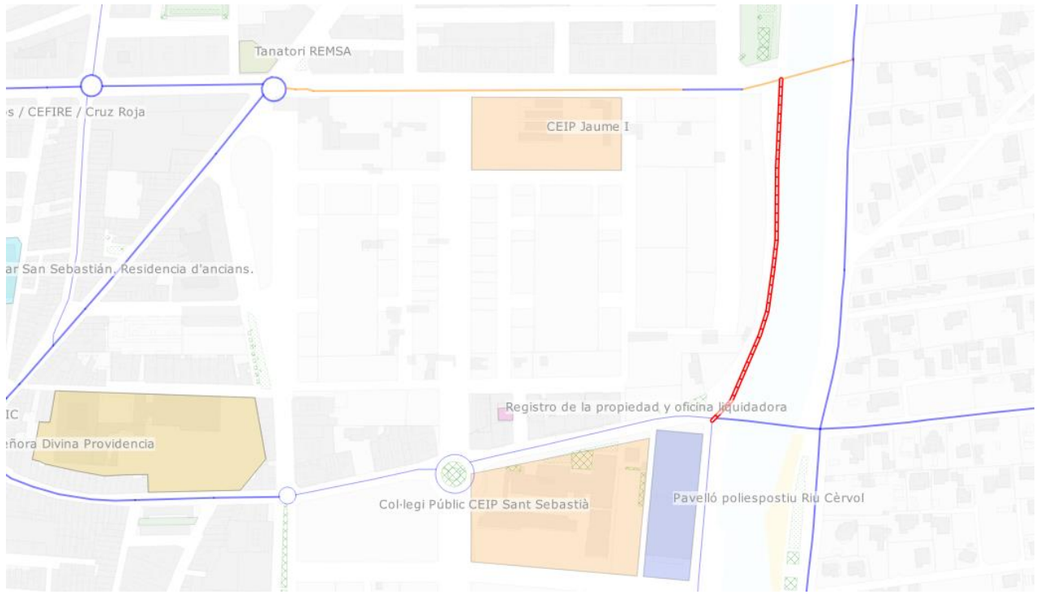


Ilustración 46. Conexión sur paralela al Servol. Fuente: Elaboración propia

MA02.3-3 Ejes de conexión longitudinales por el interior

En una primera fase, se había propuesto la ejecución de dos ejes longitudinales por el interior de la zona centro, entre la C. Febrer Torre y el Servol. Sin embargo, uno de estos ejes solo tenía continuidad en todo su recorrido en sentido sur – norte, ya que la C. San Francisco quedaba constituida como ciclocalle. En esta segunda fase, pues, se propone la eliminación de la banda de aparcamiento en uno de los laterales de la vía en el tramo comprendido entre la C. Sana Teresa y la C. San Joaquim para dar cabida a un carril bici, de modo que se garantice una adecuada conectividad en ambos sentidos.

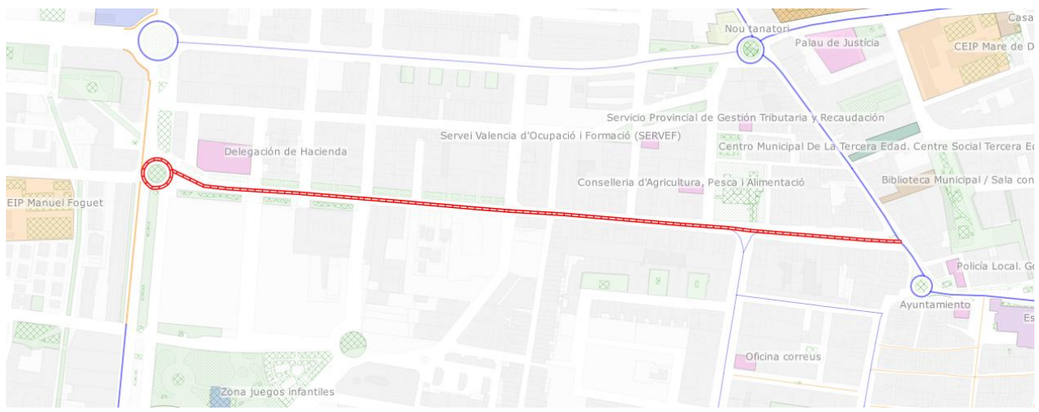


Ilustración 47. Conexión longitudinal por el interior. C. San Francisco convertida a carril bici. Fuente: Elaboración propia

MA02.4. Itinerarios ciclistas en Costa Sur

La principal necesidad de conexión ciclista en esta zona estará resuelta con la ejecución de la Vía del Litoral. Sin embargo, se proponen actuaciones para mejorar la conexión ciclista con Portal del Mediterráneo y Capsades

Transversalmente a la Vía del Litoral, se propone que la C. de Benicarló pase a ser una ciclocalle de doble sentido de circulación hasta intersectar con la N-340a. Desde aquí, el eje ciclista conectará con la C. Dauradors, en Portal del Mediterráneo, a través del carril bici conformado por la N-340a. Se deberá señalizar la C. Benicarló como ciclocalle.

Las calles Juan R. Miralles y Llavateres también serán reconvertidas a ciclocalle, de modo que la conexión litoral-interior se vea reforzada. En consecuencia, se deberá dotar a estas vías de la correspondiente señalización como ciclocalle.

MA02.5. Itinerarios ciclistas en polígonos industriales

MA02.5-3. Portal del Mediterráneo

El área de Portal del Mediterráneo cuenta con una infraestructura ciclista adecuada. Sin embargo, se requiere una conexión definitiva con Costa Sur por medio de la prolongación del carril bici de Dauradors hasta la N-340a.

MA02.6. Itinerarios ciclistas en Juan XXIII

MA02.6-1 Conexión Juan XXIII – Av. Zaragoza

La zona de Juan XXIII dispone de una buena infraestructura ciclista, al ser la más joven del municipio. Sin embargo, consideramos que es necesario completarla con una actuación que permita conectar la Av. Zaragoza con la Av. Juan XXIII en diagonal. Para ello, se ejecutará un carril bici en la C. Papa Benet XIII. De este modo quedará conformada una malla ciclista de movilidad interior en la zona de gran calidad.

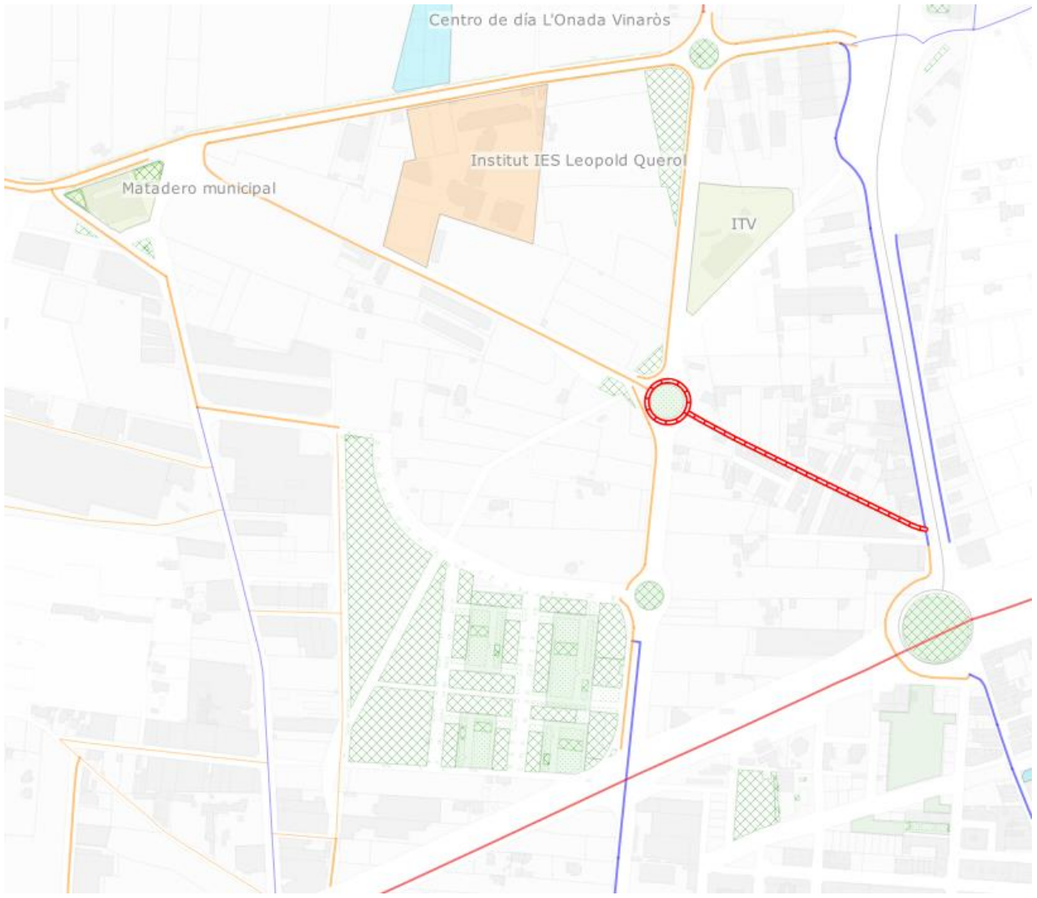


Ilustración 48. Carril bici en C: Papa Benet XIII. Conexión Av. Zaragoza con Juan XIII. Fuente: Elaboración propia

MA02.6-2 Conexión Av. Gil de Atrocillo – Estación FF.CC.

También se propone un pequeño tramo que una la Av. Gil de Atrocillo con la estación de FF.CC. hasta la ubicación de la futura infraestructura de préstamo de bicicletas.

MA02.6-3 Conexión Av. Gil de Atrocillo – C. Dauradors.

Desde el IES José Vilaplana hasta la C. Dauradors, existe una ciclocalle que será acondicionada con la primera batería de propuestas del presente PMUS. Sin embargo, para que sea transitable en bicicleta de forma segura, se propone la ejecución de un carril bici sin alterar la sección de la plataforma a medio plazo.

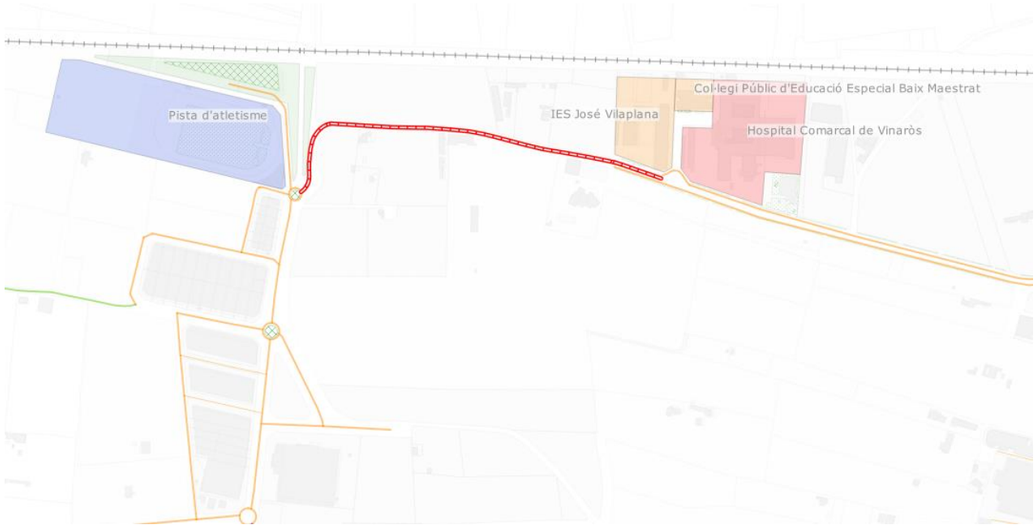


Ilustración 49. Conexión IES José Vilaplana con C. Dauradors por medio de carril bici. Fuente: Elaboración propia

1.2.2.3 Actuaciones en el largo plazo

MA02.3 Itinerarios ciclistas en Zona Centro

MA02.3-2 Ejes de conexión transversales a la costa

Si bien se entiende que la conexión Centro – Interior está bien resuelta, pensamos que resultaría interesante proponer un carril bici por la Av. Barcelona hasta enlazar con el carril bici propuesto en el bulevar Baix Maestrat (antigua N-340).

MA02.7. Itinerarios ciclistas tras implementación del PGOU

A medida que se urbanice el municipio en concordancia con lo establecido en el PGOU, será necesaria la creación de nueva infraestructura ciclista que dé servicio a los nuevos usos del territorio. En consecuencia, se propone la ejecución de un carril bici en todas aquellas vías que posean peso jerárquico relevante dentro del municipio (redes arteriales, colectoras o distribuidoras).

Todas estas actuaciones están previstas en el largo plazo.

MA02.7-1 PGOU. Itinerarios ciclistas en Costa Norte

En Costa Norte el PGOU propone un bulevar entre la N-340a y la Av. Francisco José Balada. Tras el cambio de rol de la N-340a, esta vía está destinada a perder protagonismo. De ejecutarse, sin embargo, se propone un gran corredor verde en que el peatón y el ciclista sean los protagonistas. Este corredor, pues, estará dotado de un amplio carril bici que atravesará la Costa Norte hasta enlazar con la Zona Centro a la altura de la C. Leopoldo Querol.

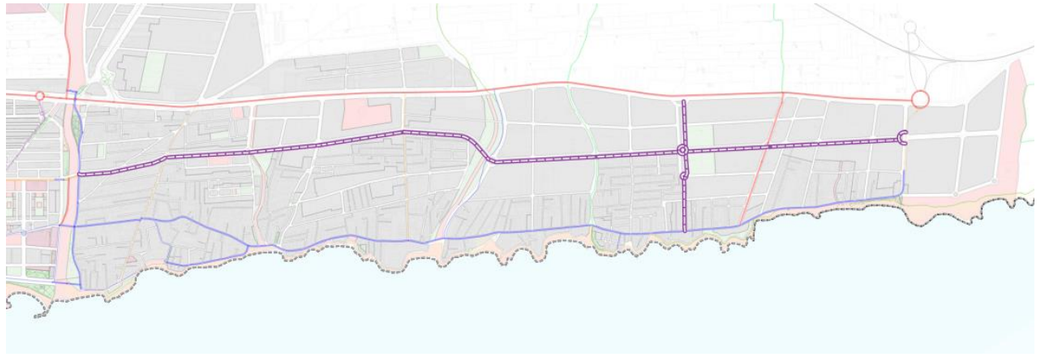


Ilustración 50. Actuaciones en Costa Norte. Ejecución carriles bici tras desarrollos urbanísticos previstos en PGOU. Fuente: Elaboración propia

MA02.7-2 PGOU. Itinerarios ciclistas en Costa Sur

En Costa Sur el PGOU prevé la ejecución de varias vías con un peso relevante para la movilidad de la zona, en especial en el distrito de Les Salines. En todas ellas se deberá disponer de carril bici.



Ilustración 51. Actuaciones en Costa Sur. Ejecución carriles bici tras desarrollos urbanísticos previstos en PGOU. Fuente: Elaboración propia

MA02.7-3 PGOU. Itinerarios ciclistas entre Capsades y Portal del Mediterráneo

En esta zona el PGOU también prevé un importante desarrollo. Para empezar, existirá una vía que una la N-340 con el hospital de forma directa. En perpendicular a ella, se prevé una vía que conecte Portal del Mediterráneo con Capsades. Ambas vías deberán estar dotadas de carril bici debido a su gran relevancia para la movilidad local. Además de estas, otras vías de movilidad intrazonal serán dotadas de carril bici.



Ilustración 52. Actuaciones entre Capsades y Portal del Mediterráneo. Ejecución carriles bici tras desarrollos urbanísticos previstos en PGOU. Fuente: Elaboración propia

1.2.3 MA03. Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas

1.2.3.1 Actuaciones a medio plazo

MA03.1. Nuevo servicio de préstamo de bicicletas

Vinaròs contó hace unos años con un servicio de préstamo de bicicletas municipal. Sin embargo, el escaso desarrollo de la infraestructura ciclista provocó un fracaso que derivó en la retirada del servicio. Es importante entender que para que una medida como esta tenga éxito el desarrollo de la red ciclista debe ser tal que permita al usuario moverse con seguridad por el interior de la misma. De ahí que esta medida deberá implementarse solo cuando exista cierto grado de desarrollo y continuidad entre los itinerarios ciclistas.

Partiendo de estas premisas, se pretende dotar al municipio (nuevamente) de un servicio de préstamo de bicicletas que conste de distintos nodos distribuidos por el entramado urbano del municipio, de modo que se facilite la movilidad en este medio de transporte. Inicialmente, los puntos de préstamo se ubicarán en las proximidades de los principales equipamientos municipales (centros educativos, estación FF.CC., estación de autobús, Hospital) y polos de atracción turística (Passeig de Colón, Costa Norte y Costa Sur), así como en las cercanías de

las áreas residenciales más densamente pobladas. A medida que incremente la longitud de la red, también lo hará la dotación de puntos de préstamo.

La idea inicial es que este servicio cuente tanto con bicicletas convencionales como eléctricas. De esta manera, existirá una alternativa sostenible para los desplazamientos de media y larga distancia y para aquellos en los que se tenga que salvar importantes desniveles.

Los puntos de préstamo propuestos son:

- Passeig de Colón. Este punto de préstamo se propone junto a las oficinas de Turismo y un edificio propiedad del ayuntamiento. Su ubicación constituirá el corazón de la Vía del Litoral a su paso por el municipio. Junto a la playa del Fortí, su ubicación también permite un rápido acceso al Casco Histórico, situado a apenas unos metros de distancia.
- Av. Libertad. Este nodo se propone en las proximidades de dos centros escolares y de los juzgados de Vinaròs. Cierra el Anillo Central por su borde interior, al oeste y supone una de las arterias principales de acceso al centro. Además, este nodo facilita el intercambio modal desde el parking de Camí Fondo.
- Av. Pío XII, entre las rotondas de Av. Pablo Ruiz Picasso y C. San Francesc. Este nodo sirve de conexión entre la Zona Centro y Juan XXIII. Además, esta se trata de una zona con una elevada densidad de población, próxima a un centro escolar y con hoteles a escasos metros que podrían potenciar la utilización de esta parada.
- Pavelló Poliesportiu Municipal. Se entiende que este equipamiento puede actuar como importante generador de desplazamientos en bicicleta, dada la constante afluencia de jóvenes, potenciales usuarios del servicio. Además, este nodo se encuentra próximo a la actual estación de autobús, por lo que también daría servicio a la misma, donde no se propone ningún punto de préstamo pues la intención perseguida en el presente PMUS es desplazarla hacia el margen de la N-340a.
- Hospital, Estación de FF.CC. e IES Leopoldo Querol, dada la relevancia de estos equipamientos sitos al otro lado de la N-340a.
- Av. Dauradors, frente a Centro Comercial Carrefour, puesto que se trata de un evidente punto generador de desplazamientos.
- Camí Boverals, en Costa Norte. Cerca de las instalaciones del CEIP Jaume I, una vez cambie de ubicación.
- Farmacia María Teresa Valls, en Costa Norte, dado que se ubica en el centro del área más densamente poblada de la zona.
- Costa Sur, en la intersección de la Av. Pau Béjar con la C. Juan R. Miralles, principal núcleo residencial de la Costa Sur.
- Se deberá analizar la posibilidad de instalar un punto de préstamo junto a las pistas de atletismo, dado que se trata de un equipamiento con constante afluencia de jóvenes, potenciales usuarios del servicio.

Esto supone un total de 11 nodos de préstamo a instalar en los próximos dos años, una vez la infraestructura ciclista tenga un desarrollo suficiente que permita moverse por ella de forma rápida y segura.

MA03.3. Estacionamiento de bicicletas

Junto a los nodos indicados anteriormente, se instalarán puntos para el estacionamiento seguro de bicicletas, de modo que cualquier usuario de este medio de transporte (con independencia de que use el servicio municipal de préstamo o no) disponga de un lugar para salvaguardar su bicicleta.

1.2.3.2 Actuaciones a largo plazo

MA03.2. Ampliación servicio de préstamo de bicicletas

En caso de que la medida tenga éxito, se propone incrementar el servicio con 13 nuevos puntos de préstamo, 6 de los cuales se ubicarán en la zona centro, 2 en la Costa Norte, 2 en Costa Sur, uno en Juan XXIII, otro en las Pistas de Atletismo y otro en Capsades.

Los nodos de la zona centro se ubicarán:

- En la Plaza Jovellar, en el corazón de la supermanzana central.
- En esquina Passeig J. Ribera con C. Leopoldo Querol. Se trata de un punto ubicado junto a una importante intersección ciclista, desde donde parte el circuito por el Anillo Central o el itinerario hacia la Costa Norte. Además, el análisis socioeconómico muestra un elevado volumen de población en las proximidades del punto. También se trata de un importante punto de intercambio modal.
- Dos en el bulevar Baix Maestrat, uno junto a la nueva ubicación de la estación de autobús y otro junto a dos importantes bolsas de aparcamiento, en las proximidades de la rotonda que conecta la C. Pilar con Av. Zaragoza.
- En la Av. Pau Béjar en la intersección con C. Santaella; zona densamente poblada en el límite con Costa Sur.
- en el Passeig Blasco Ibáñez, en las proximidades del Puerto.

En Costa Norte, los puntos de préstamo se situarán:

- Junto a la entrada de Jardí Sòl de Riu, en el límite más septentrional del municipio.
- En la desembocadura del Barranc de Barbiguera.

En Costa Sur, se ubicarán:

- En C. Cala Puntal W, en el extremo sur del municipio.
- En el Barranc Les Salines.

En Juan XXIII el nodo se propone junto al área residencial existente en la zona.

En Capsades el nodo se propone en las inmediaciones del Bulevar Baix Maestrat, una vez este se haya ejecutado. Permitirá el acceso a los trabajadores de dicha zona.

MA03.3. Estacionamiento de bicicletas

Junto a los nodos indicados anteriormente, se instalarán puntos para el estacionamiento de bicicletas.

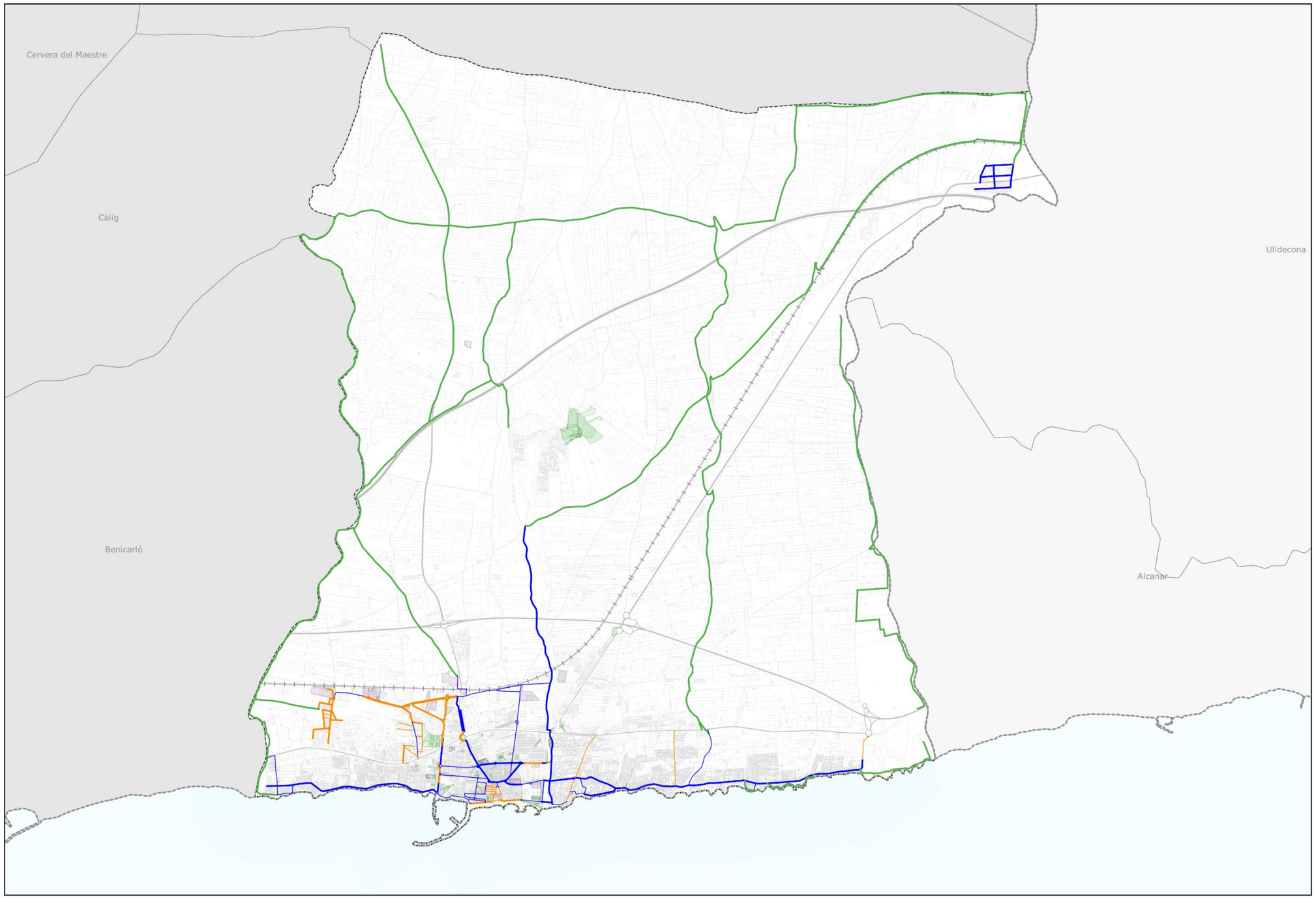


Ilustración 53. Infraestructura ciclista en el término municipal tras actuaciones previstas a corto plazo. Azul: Carriles bici y ciclocalles propuestas. Verde: Corredores ecológicos y vías en entornos rurales propuestas. Naranja: Carriles bici y ciclocalles existentes. Fuente: Elaboración propia.

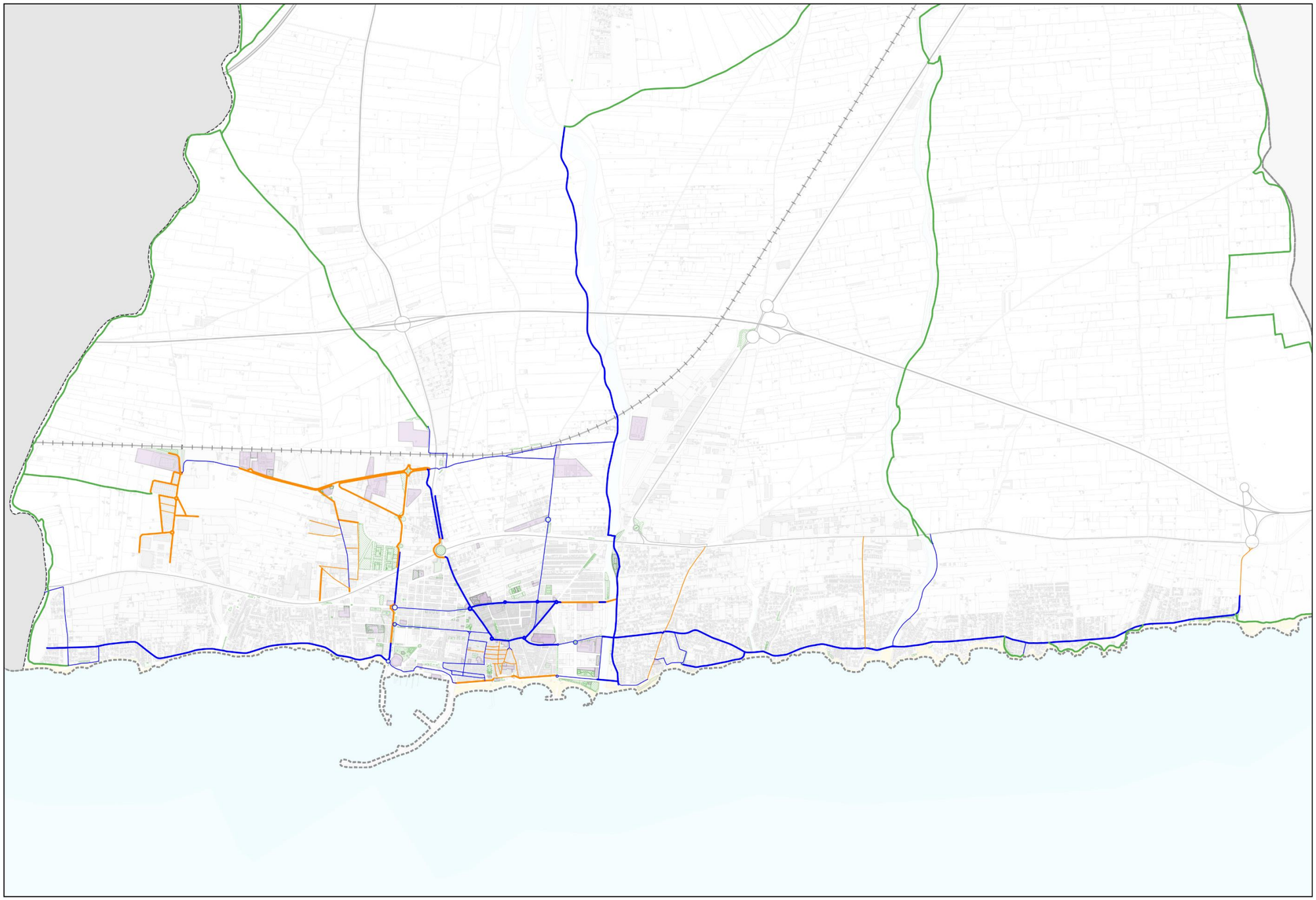


Ilustración 54. Infraestructura ciclista en el litoral tras actuaciones previstas a corto plazo. Azul: Carriles bici y ciclocalles propuestas. Verde: Corredores ecológicos y vías en entornos rurales propuestas. Naranja: Carriles bici y ciclocalles existentes. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 55. Infraestructura ciclista en la Zona Centro tras actuaciones previstas a corto plazo. Azul: Carriles bici y ciclocalles propuestas. Naranja: Carriles bici y ciclocalles existentes. Fuente: Elaboración propia.

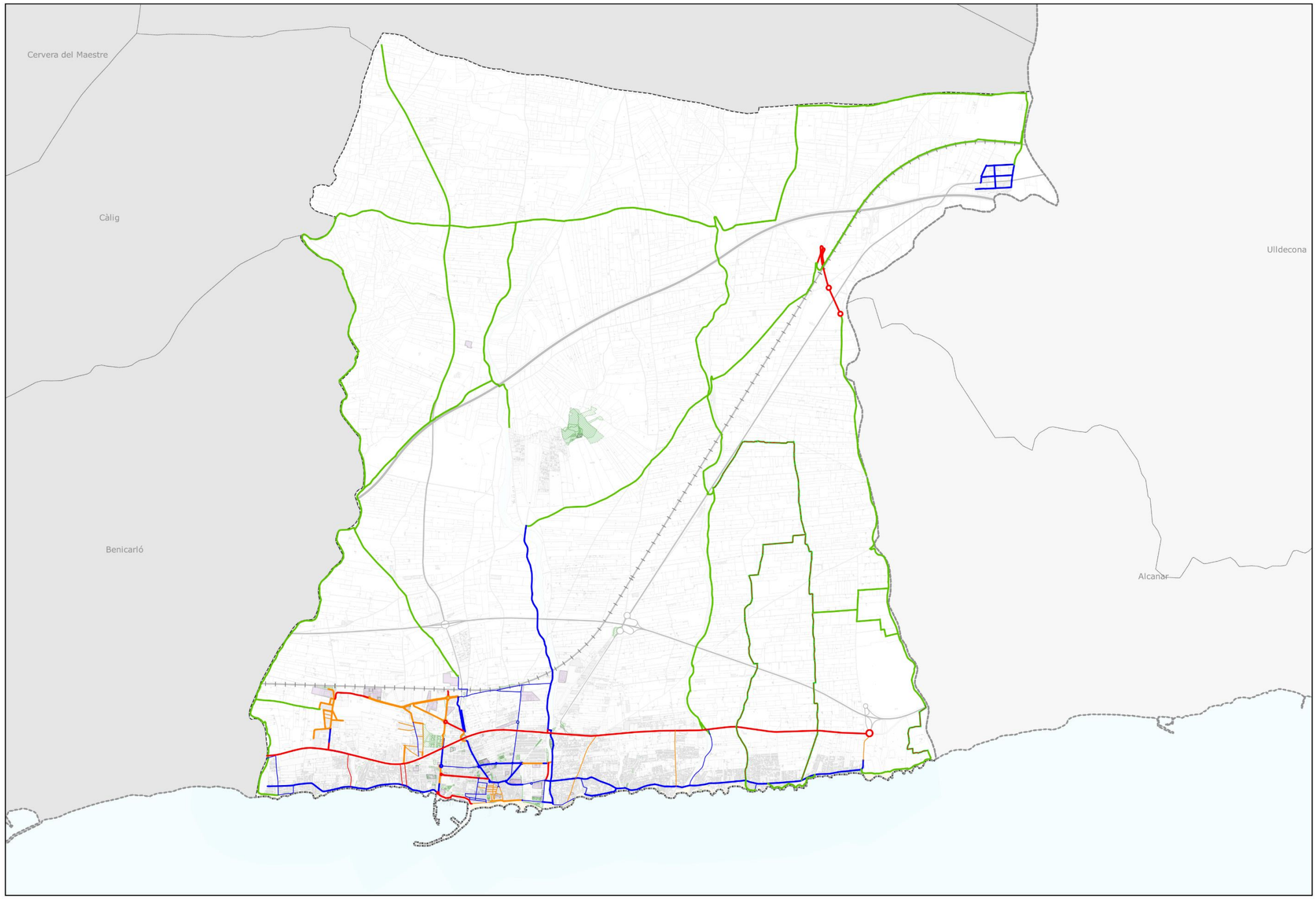


Ilustración 56. Infraestructura ciclista en el término municipal tras actuaciones previstas a medio plazo. Rojo: Carriles bici y ciclocalles propuestas en E2. Azul: Carriles bici y ciclocalles en E1. Naranja: Carriles bici y ciclocalles en E0. En verde: Corredores ecológicos y vías en entornos rurales propuestas en E2 (verde claro) y en E1 (verde oscuro). Fuente: Elaboración propia.

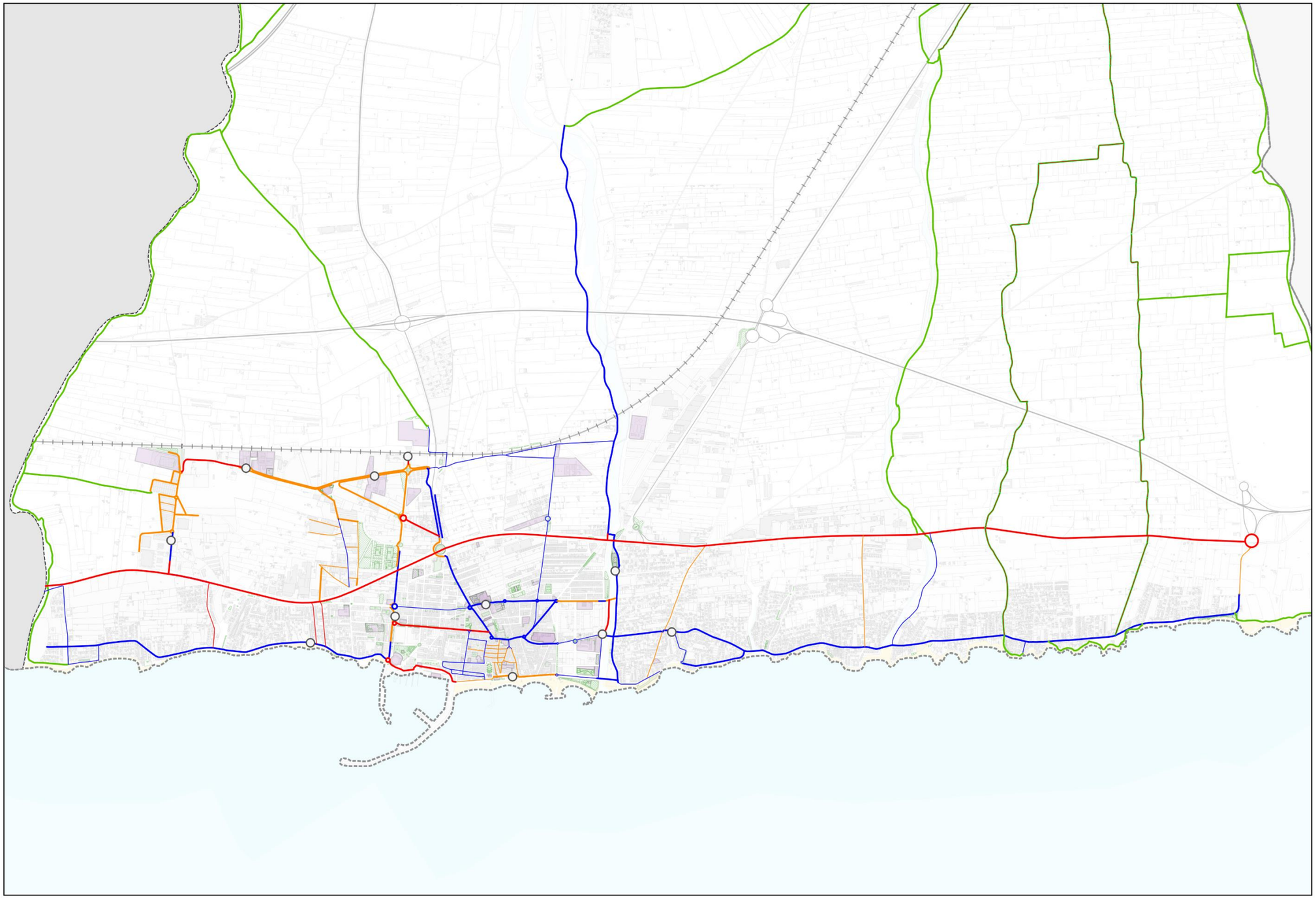


Ilustración 57. Infraestructura ciclista en el litoral tras actuaciones previstas a medio plazo. Rojo: Carriles bici y ciclocalles propuestas en E2. Azul: Carriles bici y ciclocalles en E1. Naranja: Carriles bici y ciclocalles en E0. En verde: Corredores ecológicos y vías en entornos rurales propuestas en E2 (verde claro) y en E1 (verde oscuro). Nodos blancos: Infraestructura de préstamo. Fuente: Elaboración propia.

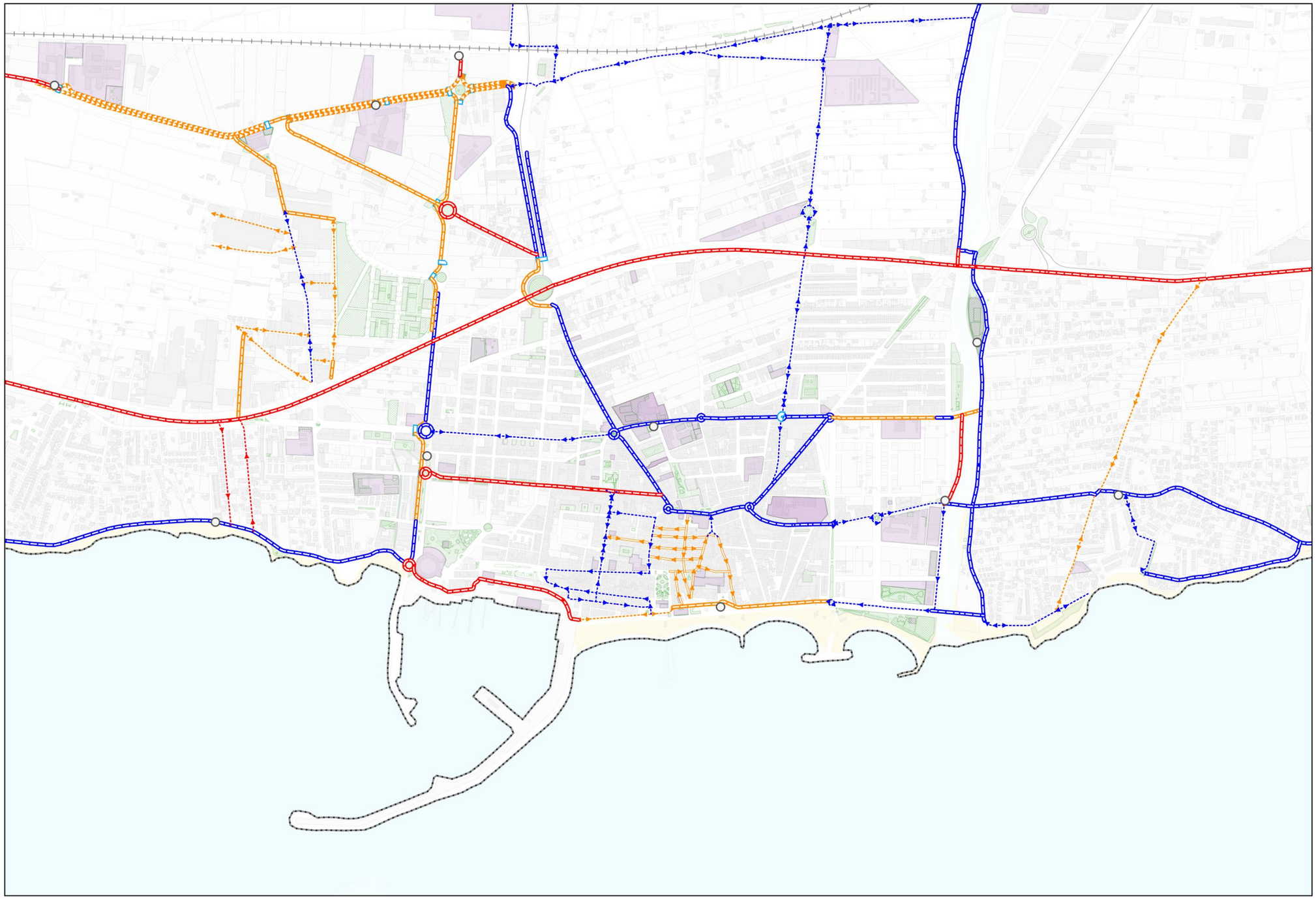


Ilustración 58. Infraestructura ciclista en la Zona Centro tras actuaciones previstas a medio plazo. Rojo: Carriles bici y ciclocalles propuestas en E2. Azul: Carriles bici y ciclocalles en E1. Naranja: Carriles bici y ciclocalles en E0. En verde: Corredores ecológicos y vías en entornos rurales propuestas en E2 (verde claro) y en E1 (verde oscuro). Nodos blancos: Infraestructura de préstamo propuesta en E2. Fuente: Elaboración propia.

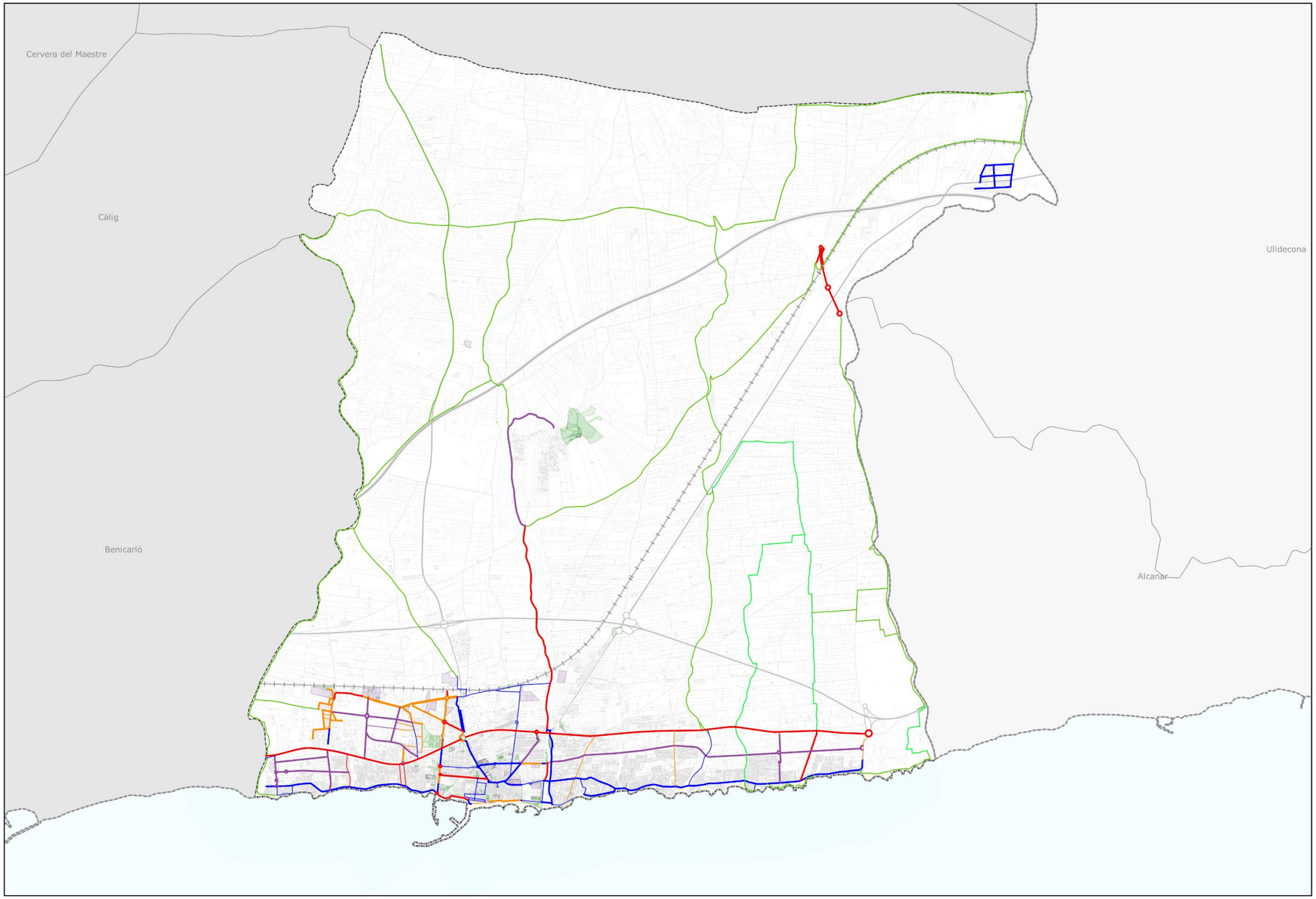


Ilustración 59. Infraestructura ciclista en el término municipal tras actuaciones previstas a largo plazo. Morado: Carriles bici y ciclocalles propuestas en E3. Rojo: Carriles bici y ciclocalles en E2. Azul: Carriles bici y ciclocalles en E1. Naranja: Carriles bici y ciclocalles en E0. En verde: Corredores ecológicos y vías en entornos rurales en E2 (verde claro) y en E1 (verde oscuro). Fuente: Elaboración propia.

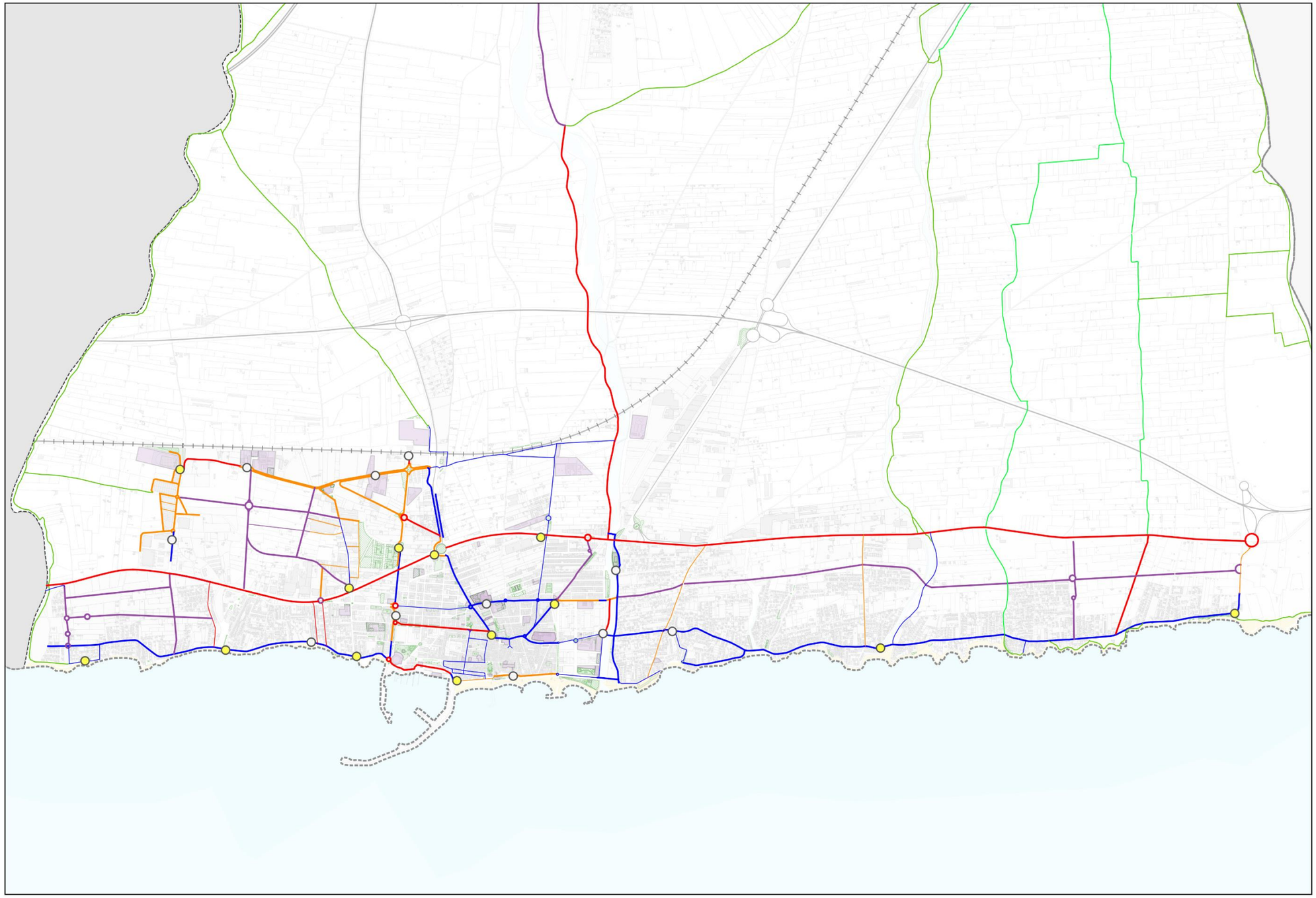


Ilustración 60. Infraestructura ciclista en el litoral tras actuaciones previstas a largo plazo. Morado: Carriles bici y ciclocalles propuestas en E3. Rojo: Carriles bici y ciclocalles en E2. Azul: Carriles bici y ciclocalles en E1. Naranja: Carriles bici y ciclocalles en E0. En verde: Corredores ecológicos y vías en entornos rurales en E2 (verde claro) y en E1 (verde oscuro). Nodos amarillos: Infraestructura de préstamo propuesta en E3. Nodos blancos: Infraestructura de préstamo en E2. Fuente: Elaboración propia.

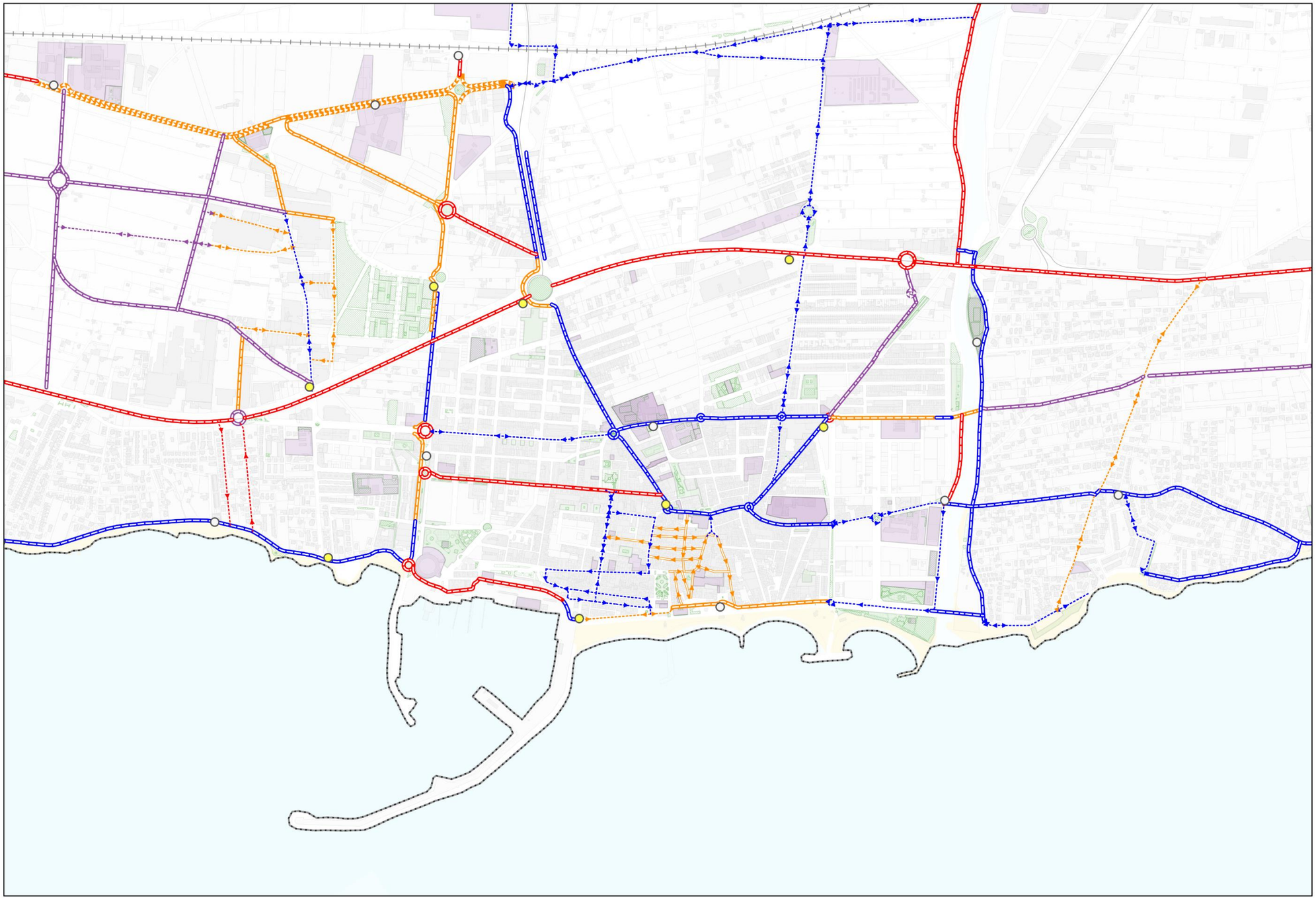


Ilustración 61. Infraestructura ciclista en la Zona Centro tras actuaciones previstas a largo plazo. Morado: Carriles bici y ciclocalles propuestas en E3. Rojo: Carriles bici y ciclocalles en E2. Azul: Carriles bici y ciclocalles en E1. Naranja: Carriles bici y ciclocalles en E0. En verde: Corredores ecológicos y vías en entornos rurales en E2 (verde claro) y en E1 (verde oscuro). Nodos amarillos: Infraestructura de préstamo propuesta en E3. Nodos blancos: Infraestructura de préstamo en E2. Fuente: Elaboración propia.

1.2.4 MA04. Estrategia para la introducción progresiva de las VMP en la movilidad urbana

1.2.4.1 Medidas a corto plazo

MA04.1 Ordenanza municipal para regularizar la movilidad en VMP

Con el avance de la tecnología nos encontramos hoy en día con un sinfín de elementos individuales para la movilidad que permiten el desplazamiento de los individuos mediante sistemas no motorizados, motorizados mediante motor eléctrico o una combinación de ambos.

Hasta la fecha, la Dirección General de Tráfico en su instrucción 16/V-124, ha realizado una catalogación de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en la que se llega a la conclusión que este tipo de vehículos no pueden asemejarse a la figura del peatón, luego no pueden hacer uso de ellos en las aceras y espacios reservados al peatón a excepción de que las autoridades municipales lo permitan mediante ordenanza. Por otra parte, también se llega a la conclusión de que los VMP no pueden asemejarse a vehículos de motor.

Hasta el momento, las ciudades se han ido dotando de espacios reservados para los desplazamientos mediante vehículos no motorizados, principalmente la bicicleta. Con el creciente desarrollo de la tecnología van apareciendo constantemente en el mercado diversos sistemas propulsados en su mayoría mediante motor eléctrico, un ejemplo son los Segway, patinetes eléctricos o la propia bicicleta eléctrica. La falta de regulación o de actuación por parte de los municipios permite que estos aparatos puedan desplazarse por las aceras, que es el espacio reservado para el peatón.

Por este motivo, se considera necesario que se identifique correctamente el lugar por donde deben circular los vehículos de movilidad personal que debería compartir espacio con los carriles bici o ciclocalles; ya que tanto sus características físicas (peso y dimensiones) y su velocidad de desplazamiento son similares a los de la bicicleta; utilizando para ello, además, un método de propulsión no contaminante.

A posteriori, y en función del éxito de la medida, puede valorarse la implantación de sistemas de alquiler de patinetes, segways o similares, tal y como se propone para la bicicleta en la primera fase.

También se podrá valorar la implantación de puntos de recarga eléctrica de este tipo de vehículos.

MA04.2 Experiencia piloto para implantación de VMP

Se propone llevar a cabo una experiencia piloto para la correcta implantación de los VMP en la ciudad.

A partir de dicha experiencia se propone analizar qué espacio de las vías es conveniente que utilicen (carriles bici, calzadas, aceras anchas, etc.) analizando, a su vez, la problemática intrínseca no asociada a otros ciclos; la velocidad adecuada de circulación en función de las características del espacio utilizado en cada caso; la adaptabilidad a la circulación por espacios de prioridad peatonal; la convivencia con el resto de usuarios de la vía y, en especial, con peatones, personas con movilidad reducida y ciclistas; las dotaciones existentes y necesarias de puntos para su guarda y/o estacionamiento; los posibles nodos necesarios para la infraestructura de recarga de tipo de vehículos; las medidas de seguridad de que disponen (timbre, luces, elementos reflectantes) así como la necesidad de utilizar casco; la posibilidad de combinar su uso con otros modos de transporte (autobús, tren), su potencial para facilitar el acceso a zonas alejadas del casco urbano y de elevado potencial turístico como son Costa Norte y Costa Sur, etc.

Entre los itinerarios preferentes a analizar destacan aquellos entre los equipamientos educativos y el centro de la ciudad y los desplazamientos entre playas-calas. Se analizan los tiempos de recorrido, espacio de las vías disponible (calzada, carril bici, acera, etc.). El objetivo último será conformar una ordenanza de movilidad que incluya a los VMP para el municipio.

1.2.4.2 Medidas a medio plazo

MA04.3 Nodos de recarga de VMP

Este nuevo medio de transporte es una realidad cada vez más patente en nuestras ciudades y puede aportar soluciones a los problemas de movilidad detectados a nivel local.

Para fomentar su uso, se propone la instalación de puntos de salvaguarda y carga en las proximidades de intercambiadores modales, centros educativos, áreas de actividad, etc. A tal efecto también se podrán utilizar los nodos de estacionamiento ciclista, marquesinas, parkings de rotación, etc.

En calzada o áreas convenientemente señalizadas y apartadas de los itinerarios peatonales así como su acceso desde calzada será el más corto posible para no interferir.

1.2.5 MA05. Peatonalización del casco urbano

La red de itinerarios se traza con la finalidad de acercar itinerarios que recorran el municipio de forma que el caminar cuente con prestaciones adecuadas para fomentar su uso. Debe compartir las calles con otros modos, entre ellos el motorizado, que en calles estrechas obliga a compartir la sección única.

Se propone así peatonalizar todas aquellas calles del centro histórico que, por su anchura, longitud, o topología, así lo aconsejen. En ellas se restringe el acceso a vehículos exceptuando vecinos, y distribución comercial con horario.

Es un tejido frágil, en el que la seguridad del caminar se basa en la negociación con el conductor del vehículo, y por ello se propone sección de rasante única.

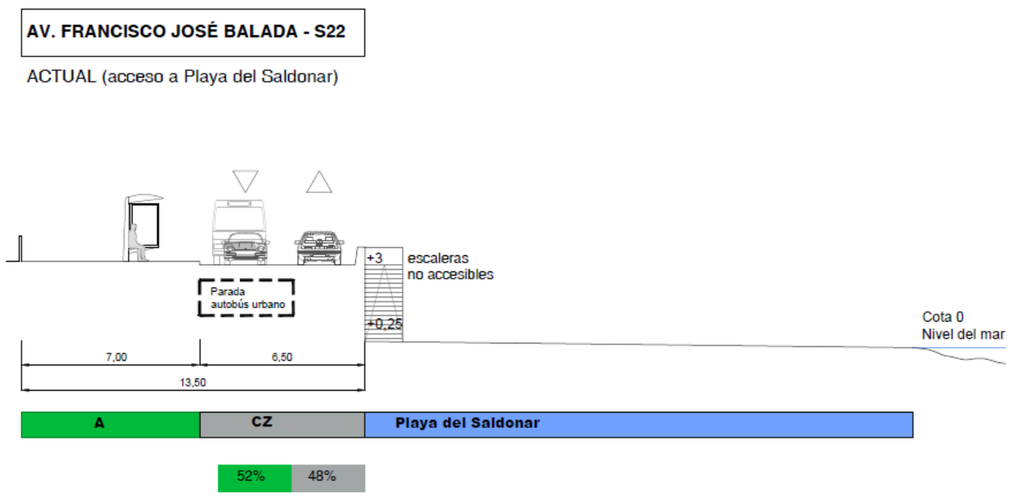
Se minimizan los postes verticales y se propone eliminar todo elemento vertical como farolas que dificulte la negociación entre modos, así como la lectura del plano de fachada por parte de invidentes. Se recomienda el empleo de luminarias suspendidas (presentes en el municipio con anterioridad)

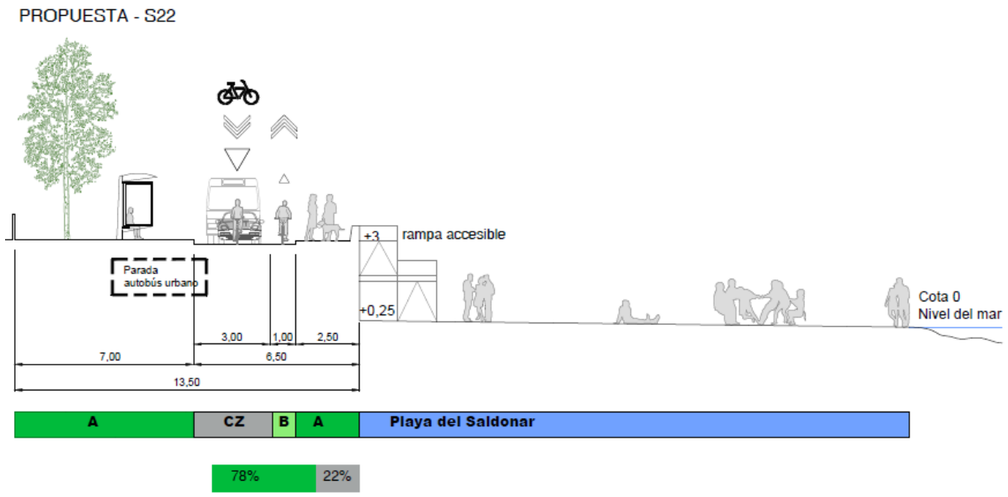
La señalización se ubicará a las "puertas" del área peatonalizada priorizando el caminar sobre todos los otros modos y limitando la velocidad al paso humano.

La señalización horizontal, el criterio de pavimentos y las directrices de diseño presentes en el Plan de Accesibilidad deberán seguirse en cualquier actuación.

1.2.6 MA06. Itinerarios peatonales accesibles y seguros al transporte público

En aquellos nodos que el Plan de Regeneración Urbana en curso determine, se establecerán áreas adecuadas para paradas de transporte público, incremento de la accesibilidad a las playas y zonas de intercambiadores modales que incluyan la "¡para y playa!" fomentando la accesibilidad de todas las personas y modos de transporte a estas playas. Equipando las con accesos accesibles.





Estos nodos son extensibles a puntos de accesos de casco urbano próximos a los lugares de interés como playas, cursos hídricos y estaciones de transporte.

En los entornos escolares, se dispondrá la reserva de espacio con atención a la pirámide de movilidad activa, priorizando los espacios de estancia, aparcamiento de bicicletas seguro, sombra, fuentes, asiento y espacio de relación. Se diseñará los tramos recayentes al colegio de forma que se priorice el transporte colectivo, ubicando la entrega y por último aparcamiento de vehículos privados.

Se dispondrán de plazas de aparcamiento para personas de movilidad reducida y se propone regular el acceso a la calle del colegio, caso de producirse aglomeración.

1.2.7 MA07. Otros itinerarios peatonales accesibles y seguros a corto plazo

La revisión de las condiciones para el caminar se ha realizado partiendo del diagnóstico y propuestas que realiza el Plan de Accesibilidad del presente PMUS. La discontinuidad de los recorridos peatonales accesibles provoca disfunciones importantes en la red, así como, condiciona los desplazamientos, en especial entre los centros de atracción y las áreas habitadas.

El casco urbano presenta una organización en tres grandes áreas, Costa Norte y Costa Sur, con tejidos de densidades media y baja, y zona centro, donde se concentra la mayor parte de la población y la actividad.

Las condiciones de accesibilidad y la descripción detallada se recogen en el Plan de Accesibilidad del presente PMUS, así como propuestas de cara a restaurar las condiciones básicas del itinerario.

La propuesta del PMUS atiende al PA como base de diseño integrando sus determinaciones con aquellos elementos definitorios de la calidad de la escena urbana. Se recoge por áreas la descripción de las propuestas:

1.2.7.1 Zona Costa Norte

El tramo parte del rio Servol, posee una longitud total de 4.9km de viario urbano y 1km de camino rural hasta llegar al rio Sénia.

Esta área posee una red infradimensionada, de marcada peligrosidad para el caminar o pedaleo, formada por:

Antigua N-340 (N-340a)

La antigua carretera nacional 340, hoy 340a, que conserva la reserva de espacio y limita la seguridad de su uso al no tener habilitados pasos de cebra para cruzarla, o espacio habilitado para caminar o ir en bicicleta, debiendo utilizarse su arcén para ello. Es el principal obstáculo entre los caminos rurales y el área urbana. La serie de propuestas se centran en recuperar el espacio básico para cada itinerario, que en ocasiones rozará el mínimo por la restricción del ancho de la vía. En las conexiones hacia la N-340a, se deben reurbanizar para establecer el reparto modal en el nuevo circuito motorizado de acceso desde ésta hacia la costa.



Ilustración 62. Extracto del plano Pa4_Caracterización de la red principal. Fuente. Elaboración propia

Calle Francisco José Balada

Constituye el itinerario principal de comunicaciones entre la zona centro y el rio Sénia. Sostiene la ruta actual de transporte público. Con contadas uniones a la N-340a posee en términos generales, un ancho insuficiente que agota el modo motorizado, la señalización marca ambos sentidos de tráfico sin hacer reserva alguna de espacio para peatones, a salvedad de los tramos con acera.

El ancho mínimo varía entre 6.00m estrictos y 8.50m para los tramos entre parcelas privadas, mínimo que para el caso de los tramos junto a la playa puede complementarse con las áreas vacantes entre el Dominio Marítimo Terrestre y la vía.

Itinerarios transversales. Con un nivel de urbanización muy bajo condicionan la conexión del área urbana con la N-340a, vinculados a los barrancos, se caracterizan por ausencia de sección suficiente o calzada parcialmente asfaltada, con excepción del tramo final de F. José Balada cuando gira y conserva la calzada de 6.00m hasta la N-340a.



Ilustración 63. Extracto del plano Red Itinerarios Activos. Fuente. Elaboración propia

Ilustración 64. Sección existente (S20) en Av. Francisco José Balada. Fuente. Elaboración propia

En el tramo inicial de 8.00m durante 3,70km, se establece una sección a partir de la reconversión del sentido hacia el norte en espacio para reserva de carril bici y acera o banda caminable accesible. Se establece una sección asimétrica con espacio para contramano de 1.50m, dos metros y medio de acera con arbolado, calzada de 3.00m y un resto de 1.00m que protege la salida de parcela.

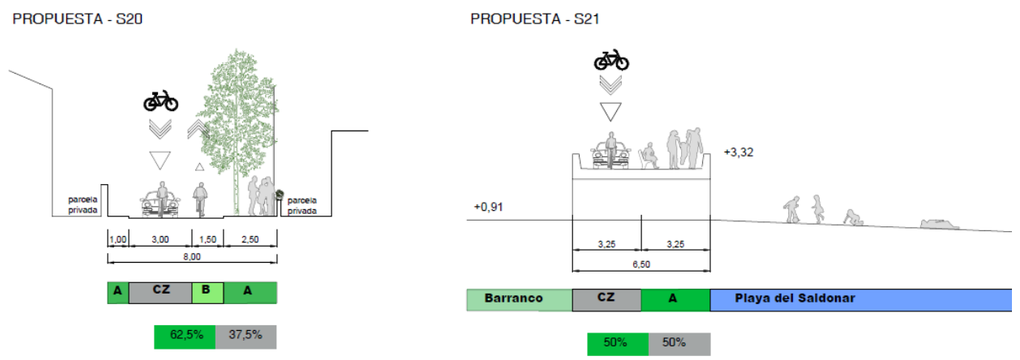


Ilustración 65. Sección propuesta (S20) en Av. Francisco José Balada. Fuente. Elaboración propia

En el tramo de 6.0m estrictos entre parcelas, que alcanza 2.1km y algún segmento aislado, se propone reconvertir la sección en una calle 30 con único sentido, tramos de 20 por sus condiciones de visibilidad y frecuencia de vados de acceso a garajes. Para ello se establece una sección mixta, que se adapta al ancho disponible y a las condiciones de entorno (existencia de alumbrado, postes de comunicaciones, imbornales) que el anteproyecto deberá abordar. De esta forma se pretende establecer un recorrido básico hábil para superar el 1.80m-2.00m en toda su longitud, como mínimo. Se comparte un ciclocarril con los vehículos motorizados, y un espacio de reserva a contramano, de esta forma se garantiza e impulsa la movilidad activa compatible con las condiciones adversas actuales, en el estadio 1, y probablemente 2. Por último, queda un espacio de reserva de 1m para dotar de un nivel de seguridad mínimo a la salida de vados y accesos a parcela, doblando el ancho del existente. Las holguras con la realidad permitirán estudiar, de forma detallada, ubicar el arbolado de sombra y su posible solución de drenaje sostenible combinada.

Se trata de un mínimo, ampliable cuando las dimensiones del tramo concreto lo permitan, de forma excepcional.

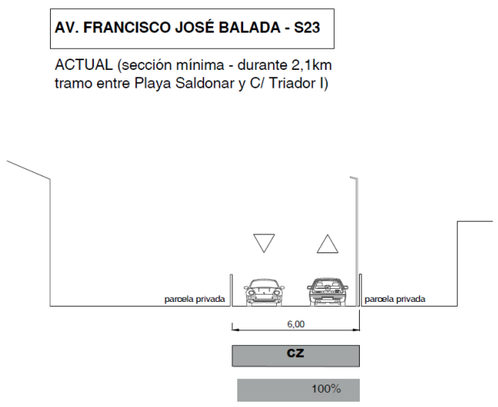


Ilustración 66. Sección existente (S23) en Av. Francisco José Balada. Fuente: Elaboración propia

El anteproyecto concretará la ubicación y dimensiones mínimas para las paradas de autobús accesibles y equipadas, así como el estudio preciso de cobertura verde que mediante plantación de árboles de sombra.

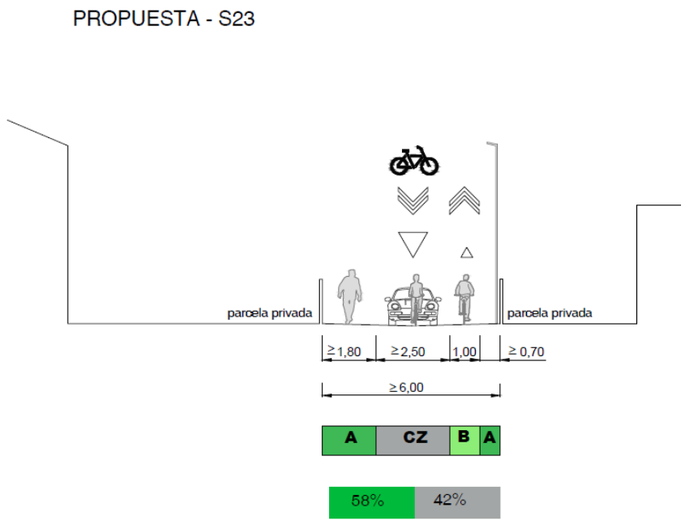


Ilustración 67. Sección propuesta (S23) en Av. Francisco José Balada. Fuente: Elaboración propia

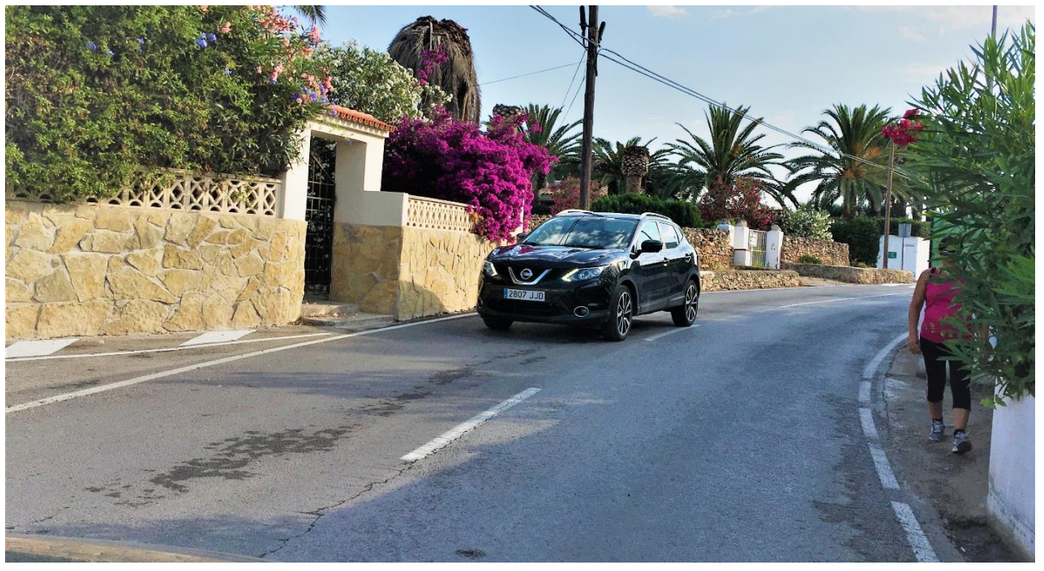


Ilustración 68. Estado actual tramo 8.00m F. José Balada. Foto propia.

Dadas las graves condiciones de seguridad de todo el itinerario se propone abordar de forma prioritaria en el estadio 1 la reconversión del trazado, con actuaciones de medios ligeros como pintura y señalización, dejando para un estadio posterior la intervención con obras. Debido a su gran longitud supondrá una inversión considerable, en la que sí convendrá revisar la recogida de aguas.

En el entretanto, se intervendrá de forma ligera pero capaz de rescatar un itinerario en especial para caminar de forma segura y permitir el pedaleo combinado con el vehículo. De esta forma se calma el tráfico y probablemente se induzca a quien tenga prisa a optar por la ruta N-340a.

No hay que olvidar el carácter de vía litoral que se le quiere otorgar, su escasa sección lo dificulta, pero el apoyo de los itinerarios que vayan abriéndose por primera línea de playa en desarrollo del PG y la futura habilitación del vial cívico a mitad camino entre el bulevar Baix Maestrat y la playa contribuirá a compensar esta vía de su carácter de espina dorsal.

Se prevé como estadio 3, la urbanización completa de la vía, sin embargo, no tiene carácter prioritario por su coste y longitud, así como por la cantidad de enlaces pendientes con vías interiores necesariamente previas y que mejorarán la circulación, como alternativa.

1.2.7.2 Zona Costa Sur

Costa sur presenta una casuística similar a la costa norte, si bien posee condiciones de partida distintas, por la adecuación de la playa en su primer tramo y por la menor distancia hasta la actual N-340a.



Ilustración 69. Extracto del plano Pa4_Caracterización de la red principal. Fuente. Elaboración propia

Tras la N-340a se encuentras algunos atractores como centro comercial y equipamientos, que no tienen una conexión directa con el casco urbano y las previstas están pendientes de desarrollos urbanísticos que no están programados próximamente.

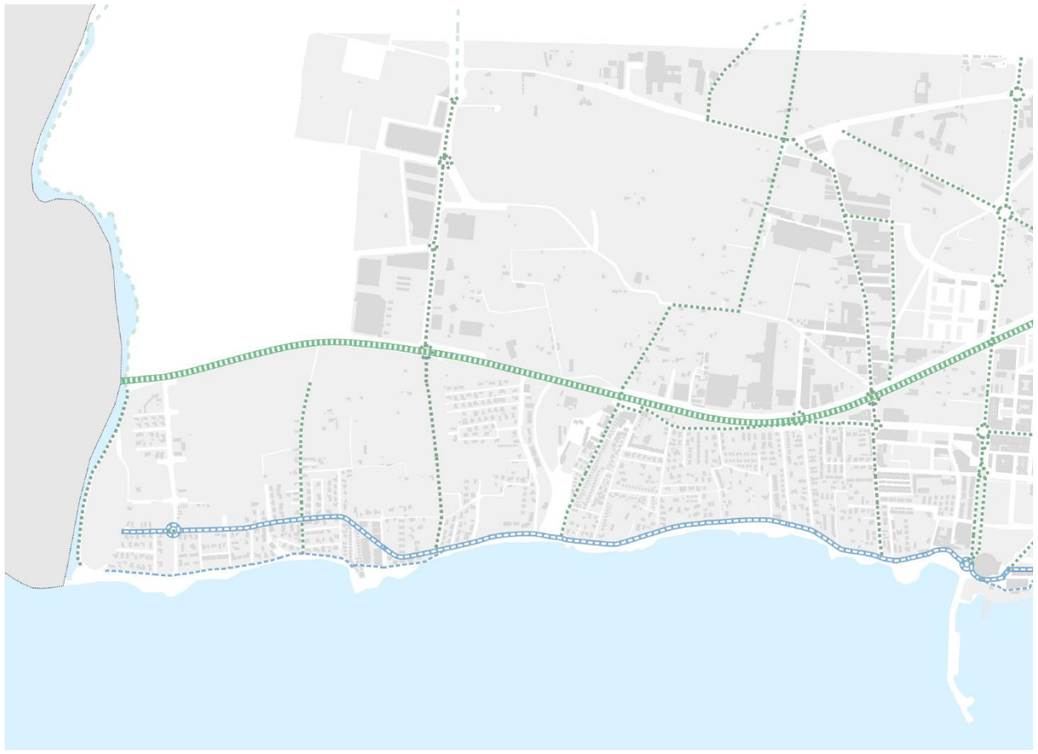


Ilustración 70. Extracto del plano Red Itinerarios Activos. Fuente. Elaboración propia

Como sucede en costa norte, el itinerario se garantiza vía la conexión estructurante, en este caso avenida Pau Béjar.

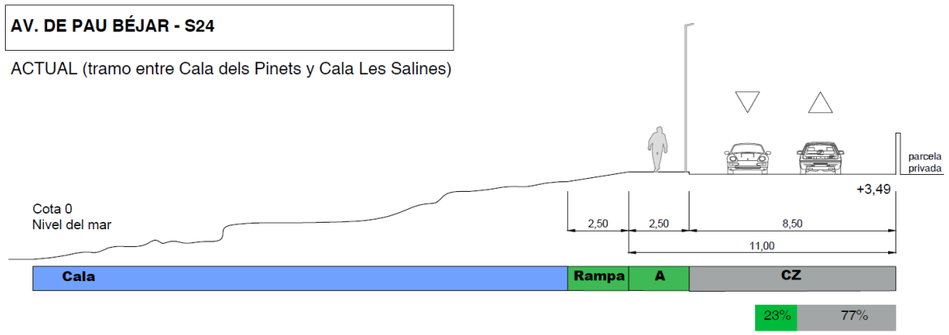
La distribución de funciones es pareja al caso norte, pero con el discurrir junto a la playa se aprovecha mejor la disposición de la banda de caminar junto a ésta. Permitiendo segregar el carril bici, una banda multifunción arbolada y equipada para la contemplación.

Las diferentes intervenciones por etapas resolverán el cambio funcional (Estadio 1) delimitando el carril bici para con posterioridad completar (Estadio 3) la urbanización de la acera próxima a las parcelas privadas, resolviendo las instalaciones urbanas, y el drenaje integrado en la nueva banda para caminar interior.

Hasta la playa de les Salines. Hacia el sur está prevista la próxima adecuación de Costas que habilitará un acceso y similar al primer tramo.

AV. DE PAU BÉJAR - S24

ACTUAL (tramo entre Cala dels Pinets y Cala Les Salines)



PROPUESTA - S24

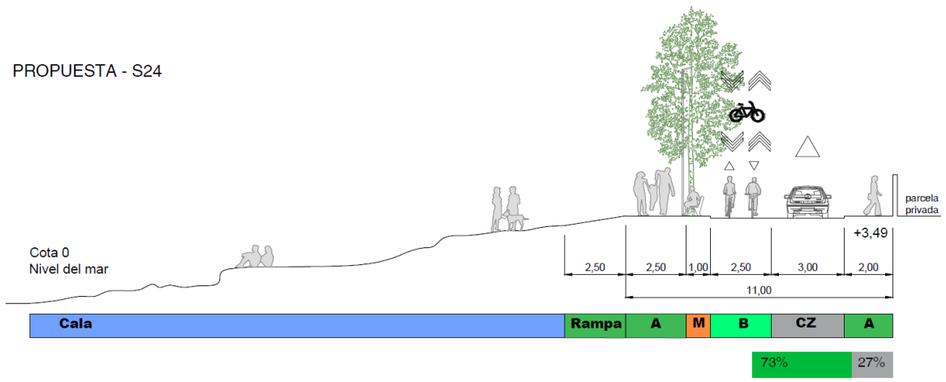
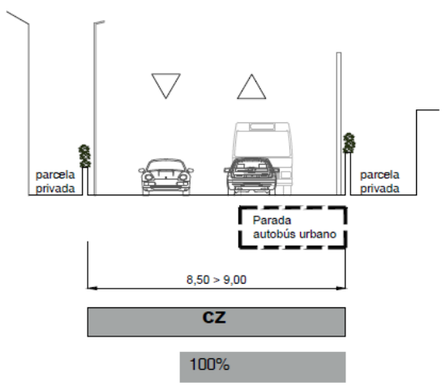


Ilustración 71. Sección Av. de Pau Béjar (S24) existente y propuesta. Fuente. Elaboración propia

AV. FRANCISCO BAILA TOSCA - S26

ACTUAL (tramo hasta Barranco de Aiguaoliva)



ACTUAL - S26

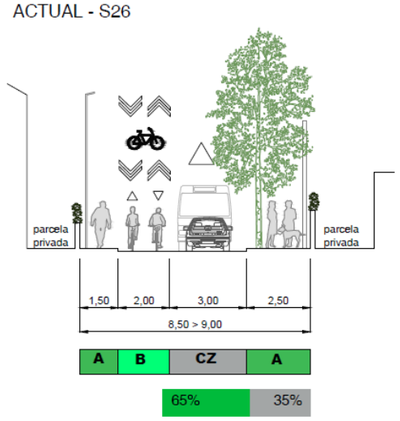
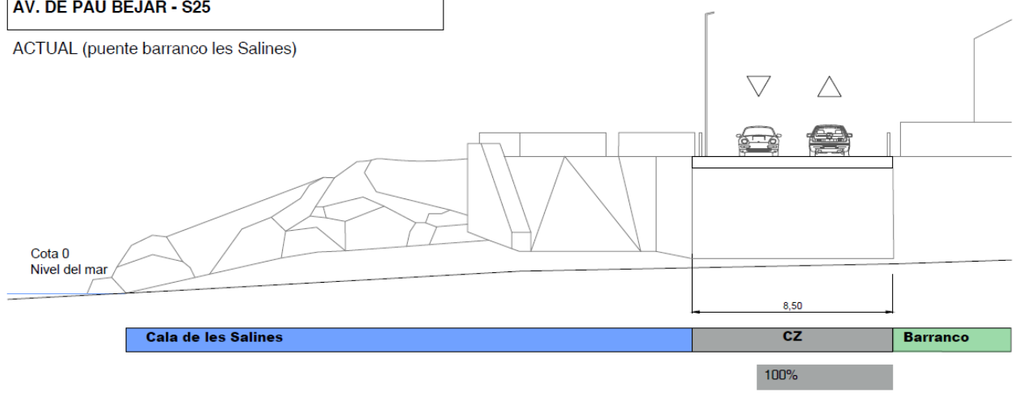


Ilustración 72. Sección Av. Francisco Baila Tosca (S26) existente y propuesta. Fuente. Elaboración propia

AV. DE PAU BÉJAR - S25

ACTUAL (puente barranco les Salines)



PROPUESTA S25

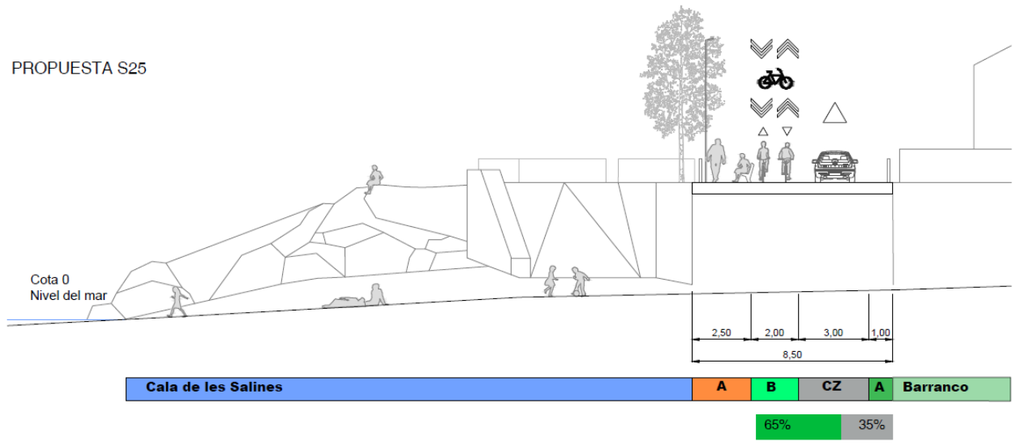


Ilustración 73. Sección Av. Francisco Baila Tosca (S25) existente y propuesta. Fuente. Elaboración propia

1.2.7.3 Zona Centro

MA05.1. Conectividad con equipamientos municipales en Vinaròs

Zona centro

El análisis de la distribución de viviendas según padrón, así como las viviendas existentes según catastro, nos da como resultado un esquema de ocupación similar, en el que el primer tercio de población estaría dentro de los límites del recinto amurallado, donde se está revisando el Plan Especial del Centro Histórico.

Otro tercio se situaría en el ensanche con límite en el rio Servol, N340a y el barranco al sur.

El resto de las viviendas se ubica de forma compacta al sur y de forma más densa al norte del Servol, quedando 1/10 aproximadamente entre viviendas rurales y áreas de baja densidad al norte.

La red de itinerarios principales será más eficaz cuanta mayor población relacione con sus centros atractores, no siempre próximos para los que habrá de emplearse el transporte público o la bicicleta. Así, se concibe la red para impulsar el caminar en la zona centro donde la caracterización muestra mayor concentración y accesibilidad de equipamientos, comercios y destinos cotidianos.

Los itinerarios además permiten alcanzar el centro histórico, desde los aparcamientos que se distribuyen fuera del casco histórico, dando accesibilidad al comercio situado en esta zona, e impulsando los nuevos itinerarios que comenzarán a frecuentar más personas.

La red activa peatonal se ha calificado según los parámetros que en el Plan de Accesibilidad se determinan, de forma que permita priorizar y organizar las actuaciones para recuperar aquellos itinerarios cotidianos básicos de forma ordenada.



Ilustración 74. Extracto de la leyenda del plano Pa4_Caracterización de la red principal. Fuente. Elaboración propia

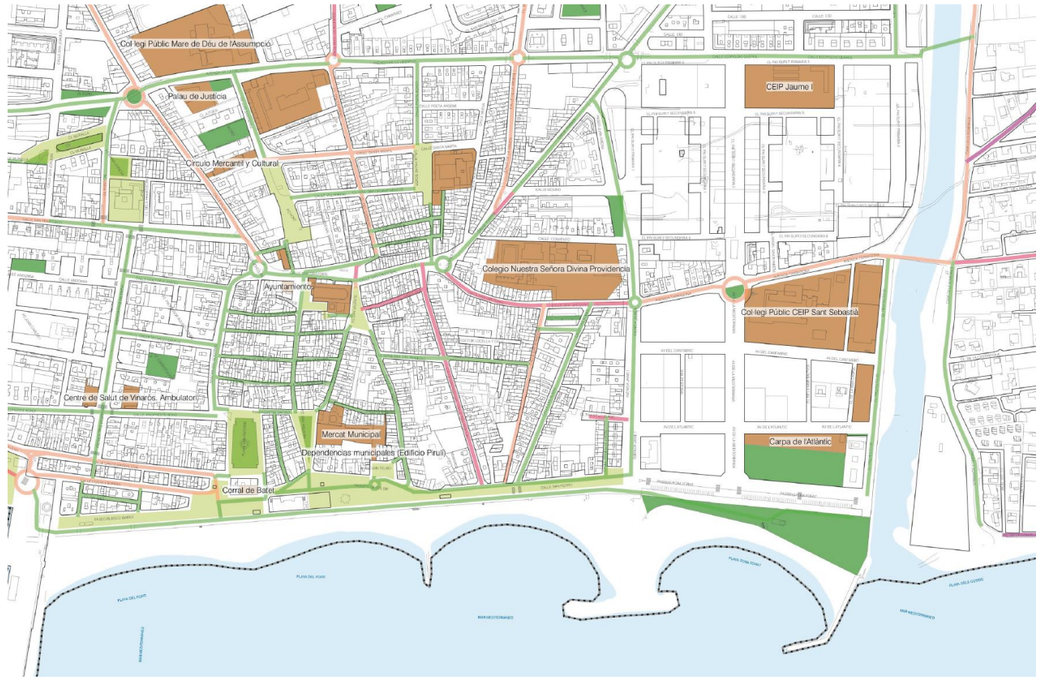


Ilustración 75. Extracto del plano Pa4_Caracterización de la red principal. Fuente. Elaboración propia

La malla se dispone con los siguientes recorridos básicos:

Norte-Sur (NS)

NS-1 Paseo Marítimo.

1. NS-1.1 Passeig Fora-Forat

Tramo dedicado a ferias y otras actividades públicas que emplean mucho espacio para el estacionamiento. Es un paseo al que se unirá la margen izquierda del rio Servol, toda vez ejecuten la pasarela prevista. Se considera necesario ubicar el carril bici en la calzada incluyendo una fila de arbolado de alineación que lo proteja, desplazando la fila de batería 2.00m y reajustando la calzada central, ya que sus dimensiones son holgadas.

La unión con el Passeig San Jordi requiere un estudio de las conexiones de itinerarios peatonales, de igual modo sucede en la rotonda de acceso al aparcamiento subterráneao (extremo opuesto de calle subterránea) y en el entorno de la escuela y el Corral del Batet, donde no es legible la distribución de usos del espacio público mermando la seguridad peatonal. Se recomienda suprimir o limitar la entrada de vehículos en este espacio, y un incremento de la señalización para concienciar al conductor.

2. NS-1.2 Tramo Blasco Ibáñez- San Pedro.

Constituye un paseo hoy en día donde los aspectos a mejorar son la seguridad peatonal respecto la obstaculización producida por terrazas, mobiliario urbano, falta de legibilidad del itinerario peatonal y trazado confuso mediante pintura sobre pavimento de piedra con el que se resuelve el paseo.

Se propone la regulación del uso de la bicicleta en el paseo a velocidad compatible con el caminar y siempre dependiendo del número de usuarios, respetando su carácter de paseo. Las marcas viales actuales, se deben revisar proponiendo una señalética alternativa en otra posición respecto mesas y restaurantes.

Se propone resolver la carencia de espacios correctamente asolados mediante sistema de pérgola, toldos y similares en las zonas donde el estacionamiento o la calle subterránea no permite su plantación.

3. NS-1.3 Tramo Primero de Mayo.

Espacio que espera la remodelación conjunta entre la ciudad y el puerto, clave, para la restauración del recorrido que conectará la costa sur con el paseo y el interior del casco ya sea por Arcipreste Bono, Santa Magdalena o calle Costa y Borrás.

Se prevé la sustitución del estacionamiento por nuevo eje para caminar ensanchando la acera y dotando el itinerario de sombra adecuada. La solución es aplicable a cualquiera de las calles señaladas, a la espera de integrarse en la propuesta final.

4. NS-1.4 Primero de Mayo – Costa Sur.

Se propone devolver la calidad del itinerario recuperando el espacio público de primera línea, si bien es un requisito a respetar, la accesibilidad de transporte de embarcaciones hasta el puerto, lo que forzará habilitar un itinerario compatible con este uso. Para dotar de continuidad con el paseo de costa sur se habilitará un carril bici y ensanchará la acera actual para permitir el uso equilibrado por todos los modos. La inversión del sentido en su primer tramo limitará el uso prácticamente a vecinos o circulaciones propias del entorno, de forma que contribuimos a la mejora medioambiental de la playa y llegada de la calle Del Mar.

NS-2 El segundo eje que se dispone coincide con la calle que nos conecta con costa Norte, av. Tarragona, Sant Gregori, Tres Reis, Sant Cristòfol, plaça Jovellar y calle Sant Francesc.

1. NS-2.1

La incorporación del paseo costa Norte e integración en la estructura urbana mediante revisión de estacionamiento en vial y su reconversión a carril bici y ensanchamiento de acera con arbolado.

2. NS-2.2

A partir de Tres Reis, dada la presencia de la torre de la Iglesia así como la configuración espacial especial que este espacio encierra, incorporando el lienzo de fachada así como el acceso a la plaza del ayuntamiento, plaça de Jovellar y sus conexiones con calle Pilar y Socorrs. Este espacio requiere la peatonalización completa en su estadio 3, dejando entretanto una sóla dirección sentido sur. Las directrices finales exigen arbolado de sombra, remodelación a rasante única, pavimentación de estancia donde sea compatible el acceso puntual de vecinos, transporte público, así como la incorporación de una parada integrada con la máxima calidad espacial y paisajística que permita poner en valor el patrimonio presente. Por tanto, por su complejidad se señala la necesidad de realizar un concurso de ideas al respecto.

La calle que sube hacia camí Fondo se propone su restricción solo a vecinos y su corte motorizado respecto este nuevo espacio público.

Desde este espacio hacia el mar, todas las calles que forman el tejido histórico entre Socors y calle de las Almas, se proponen de preferencia peatonal.

3. NS-2.3

Tramo calle Sant Francesc. Se propone rescatar el valor de esta calle mediante la reordenación del aparcamiento y la plantación de arbolado de sombra. Al tiempo que se recupera espacio para el caminar ya que esta calle posee un espacio ajardinado sin condiciones adecuadas de uso que es fácilmente adaptable y reconvertible para el paseo, integrando soluciones de pavimento poroso como SUDS.

Este eje junto el siguiente pierden su carácter portador al ir estrechando la trama entre N340a y la costa sur, pero convergen en el eje Ferrer de la Torre que los conecta entre ellos y con la costa.

NS-3 Pablo Picasso – Llibertat -Leopoldo Querol

En este eje tiene una importancia singular para los modos motorizados y activos, tratándose de un eje que cose el tejido de ensanche y las áreas norte y sur, previo al bulevar, combina accesibilidad a los usos presentes en la vía de forma equilibrada con la habilitación de espacio para caminar.

Su ancho de 16.00m limita las posibilidades al integrar dos sentidos de tráfico (6.00m), carril bici (2.00m) y dos aceras de 4.00m.

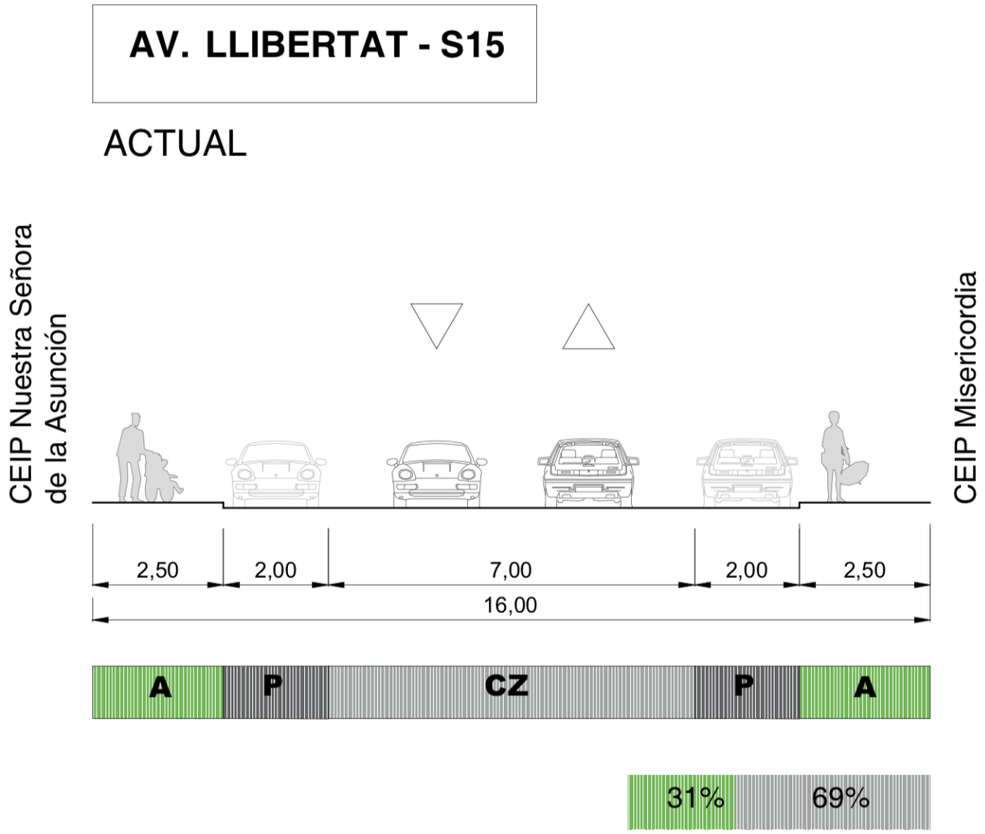


Ilustración 76. Sección Av. Llibertat (S15) existente. Fuente: Elaboración propia

Es una métrica estricta que no permite estacionar, sin embargo, y para potenciar su accesibilidad se ha establecido el criterio de crear zonas de carga y descarga complementarias a las que se dispondrán en viales adyacentes.

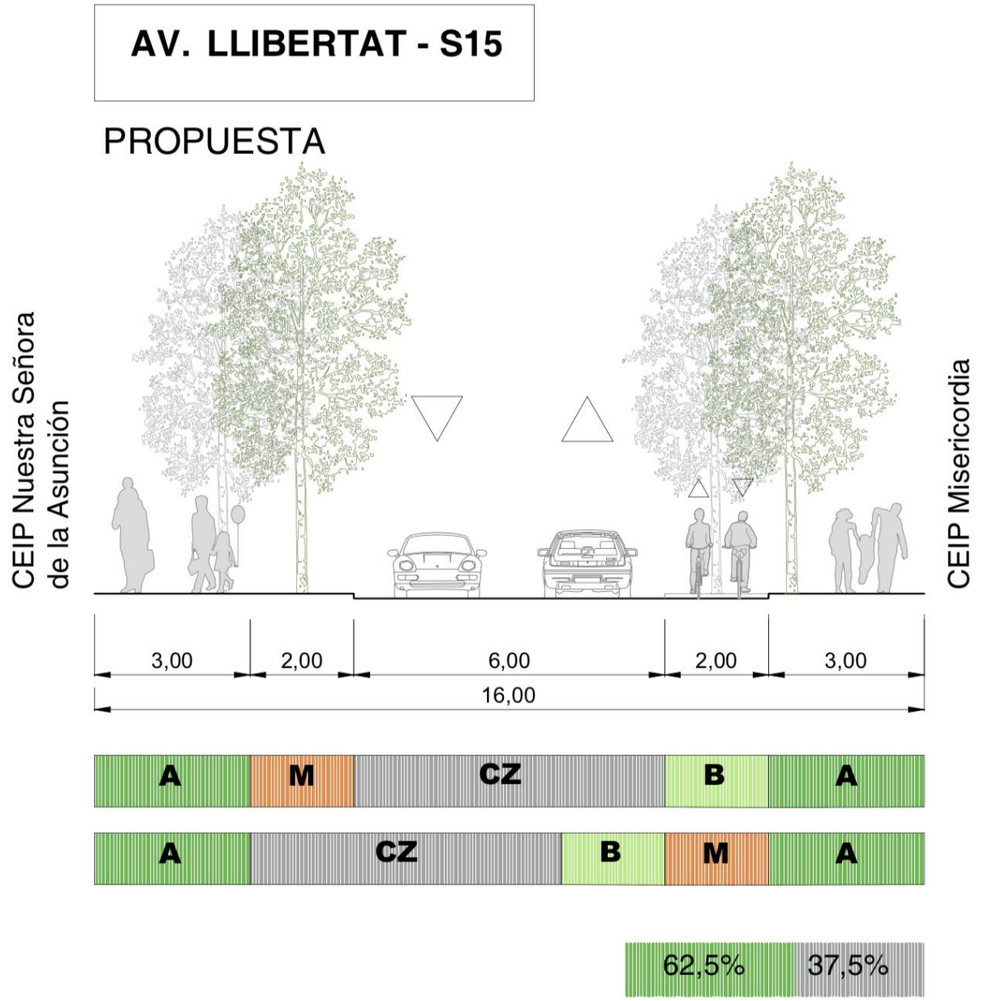


Ilustración 77. Sección Av. Llibertat (S15) propuesta. Fuente: Elaboración propia

Esta posibilidad se reserva para el estudio en detalle que desarrolle la intervención, pero que permitiría el empleo alternado de áreas multifuncionales a costa de reducir los anchos de acera a 3.00m incluyendo el arbolado, pero, ofreciendo la posibilidad de incorporar el espacio entre árboles al caminar o la estancia. Contribuye así a permitir cierta mezcla de usos complementarios que atiendan a las necesidades locales. (ver anexo secciones)

Esta alternancia de usos provocará un trazado sinuoso. Su condición de orilla del casco histórico, próximo a la muralla antigua, así como la presencia de cierto riesgo de inundabilidad le confieren un carácter de borde.

NS-4 Bulevard Baix Maestrat (actual N340a)

Se exige a este trazado la dotación de un paseo de más de 8.00m libres para aprovechar este itinerario que cosa usos a ambos lados mediante el diseño de una solución de vial que permita su atravesamiento mediante pasos de viandantes frecuentes, al menos en todos los ejes peatonales creados.

Itinerarios Este – Oeste (EO)

EO1 Servol

Se recupera espacio para ampliar los itinerarios en la marginal izquierda integrando junto al carril bici un espacio para caminar, con arbolado de alineación que conecte la playa con el carril lúdico tras la N-340a.

CAMÍ DELS BOVERALS - S17

ACTUAL (tramo de acceso a calle Joan Fuster)

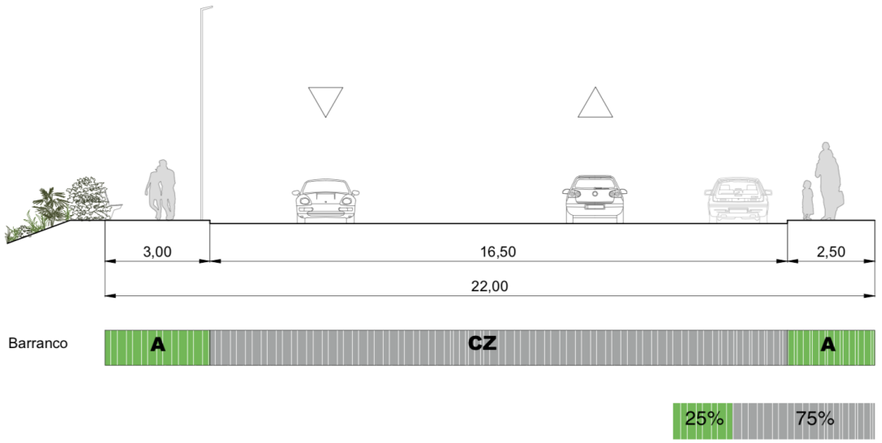


Ilustración 78. Sección Camí dels Boverals (S17) actual. Fuente: Elaboración propia

El itinerario que bordea el rio Servol, propone recuperar la visual sobre su lecho mediante el cuidado de especies arbustivas de menor porte en ambos márgenes y la plantación de arbolado de sombra en su lugar.

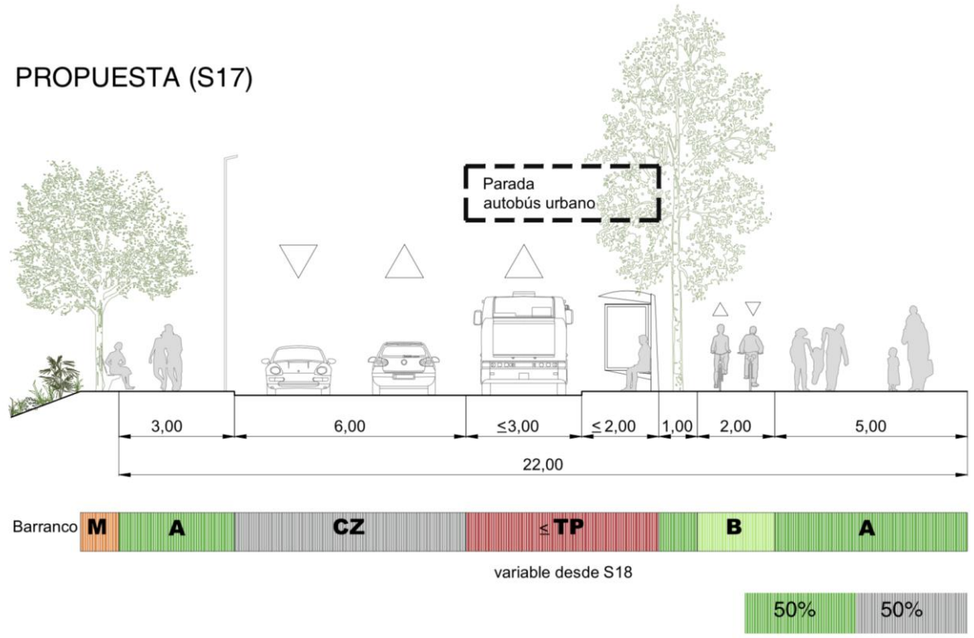


Ilustración 79. Sección Camí dels Boverals (S17) propuesta. Fuente: Elaboración propia

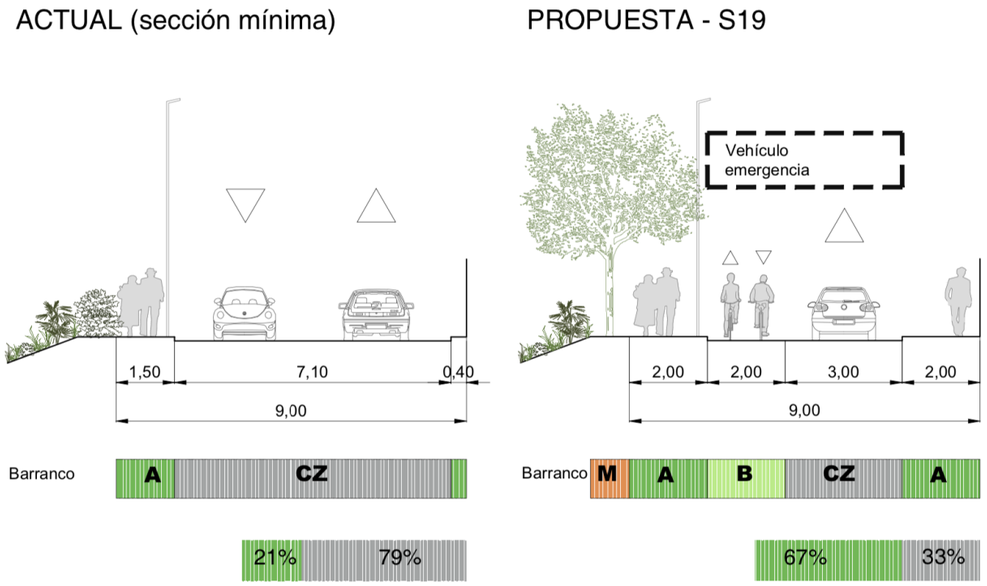


Ilustración 80. Sección S19 actual y propuesta. Fuente: Elaboración propia

EO2 Avda. Barcelona – Juan Ribera - Jaume I

EO3 María Auxiliadora – Calle de la Virgen

EO4 Camí Fondo – Carretero

Este camino de traza modesta constituye una vía de acceso peatonal que integrar desde el diseño del futuro parque central acompañando al viandante desde el bulevar Baix Maestrat hasta la Av. Llibertat. Desde aquí se propone recuperar el eje de María Auxiliadora como conexión peatonal rápida al centro, impidiendo su uso como acceso de vehículos a la calle Sant Cristòfor. Se propone la supresión de bolardos y su conversión a rasante única.

EO5 Zaragoza – Pilar

Un eje principal entre la estación y el casco urbano, hoy también empleado para acercarse al hospital y equipamiento educativo. Se propone su recuperación progresiva acompasando las aperturas de vías como Madrid que permita quitar tráfico, reduciéndolo como en las vías peatonales a vecinos y servicios.

En etapas previas se propone eliminar el doble sentido habilitando un carril bici. El arbolado y un pavimento identitario que permita reconocer el itinerario como un paseo hacia la estación.

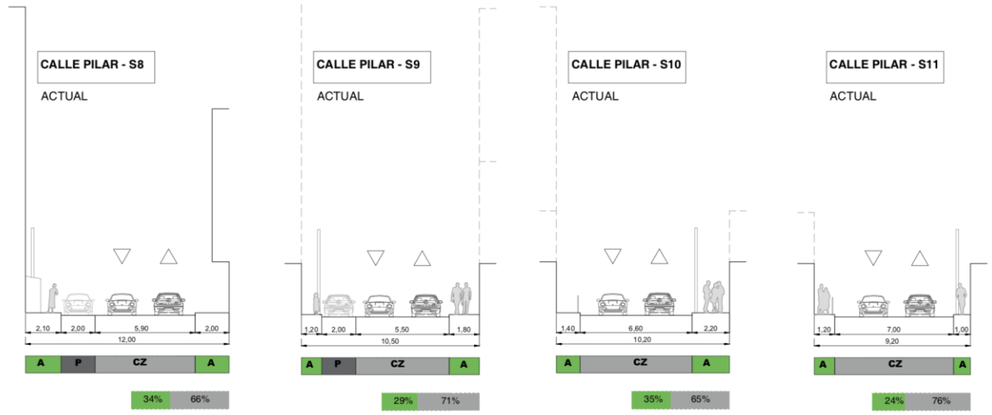


Ilustración 81. Secciones existentes en C. Pilar (S8, S9, S10, S11). Fuente: Elaboración propia

Dado el ancho limitado y la variabilidad de condiciones a lo largo de este eje, se ha pormenorizado su estudio comprobando de forma sistemática los obstáculos presentes desde el Plan de Accesibilidad, así como las posibles secciones de diseño que estudiar en el futuro anteproyecto, como podemos comprobar en el anexo gráfico de secciones.

El vial se concibe en sus tramos más estrechos como una vía compartida, arbolada, en la que se establecen áreas de parada temporal para dar servicio a los usos presentes y donde la preferencia es peatonal. Se establecen así las condiciones mínimas para disponer de un vial compartido restringido a vecinos que permita una prioridad peatonal hoy perdida.

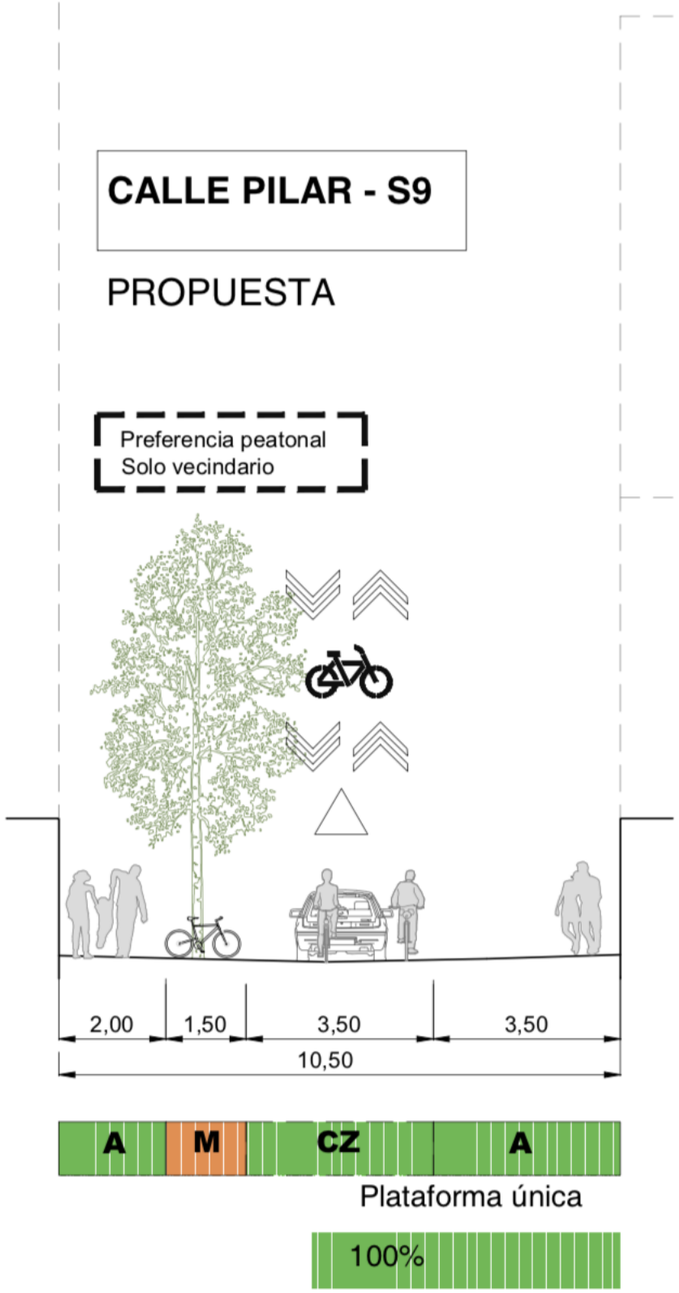


Ilustración 82. Sección propuesta en C. Pilar (S9). Fuente: Elaboración propia.

EO6 Madrid -Raimundo Alós

EO7 Ferrer de la Torre – Pio XII - Juan XXIII

1.2.8 Síntesis de las actuaciones propuestas sobre la red peatonal

1.2.8.1 Calles accesibles

Se propone que todas las calles sean accesibles, estableciendo criterios de diseño que aplicar conforme se produzcan obras de urbanización que les afecte. De forma prioritaria se han propuesto una serie de secciones tipo para orientar el estudio que provea su anteproyecto posterior dejando subrayados los retos que cada eje de itinerario principal posee.

1.2.8.2 Recuperación áreas de estancia en el espacio público

La movilidad peatonal atiende a funciones básicas o necesarias, opcionales y sociales. Sólo las primeras tienen lugar en vías que no integran una visión multimodal, de género e inclusiva, mermando la capacidad de atender a las necesidades básicas de la población, más allá del paso dimensionado como resto del diseño para el vehículo motorizado,

1.2.8.3 Ampliación de ancho de itinerarios peatonales

Adecuación del ancho de itinerarios peatonales más allá de los mínimos que establece la legislación de accesibilidad, buscando anchos capaces de permitir todas las funciones de un itinerario como la contemplación de escaparates, umbrales de acceso a edificios de uso público, encuentro de personas en la acera, saludos, cruce de personas que caminan agrupadas en pareja, o con compras, andadores, silla de ruedas, vehículos de reparto etc

1.2.8.4 Generación de malla de itinerarios peatonales principales

Se propone la creación de una red de itinerarios que conecte y enlace los principales atractores con las áreas más compactas del casco urbano y en especial, todas las edificaciones en altura para que cuenten con la posibilidad de acceder a la red de forma que impulse el caminar como el modo más sostenible, social y saludable.

1.2.8.5 Condiciones de acceso a paradas de transporte público

Establecer las condiciones de acceso, sombra, visibilidad y espacio para que sea fácil y cómoda la espera del autobús, vinculando la disposición de paradas a la red de itinerarios peatonales principales, ubicando las mismas próximas a los pasos de viandantes de forma que se maximice su accesibilidad desde cualquier itinerario próximo. En su entorno y cruces, se priorizará el caminar

1.2.8.6 Propuesta de cobertura vegetal para generar itinerarios con sombra

El caminar o la estancia en el espacio público requiere de alcanzar unas condiciones mínimas medioambientales adaptadas al ser humano. Entre ellas la necesaria regulación de la incidencia solar sobre los itinerarios peatonales, las plazas, y en especial aquellos cotidianos que sostienen nuestras funciones necesarias. El PMUS ha detectado carencias de infraestructura de sombra generalizada que requieren una respuesta estructural, para ello se ha hecho sitio en la propuesta viaria y secciones al arbolado como elemento proveedor de sombra pública.

Ilustración 83. Arbolado de sombra. Núcleo urbano. Fuente. Elaboración propia

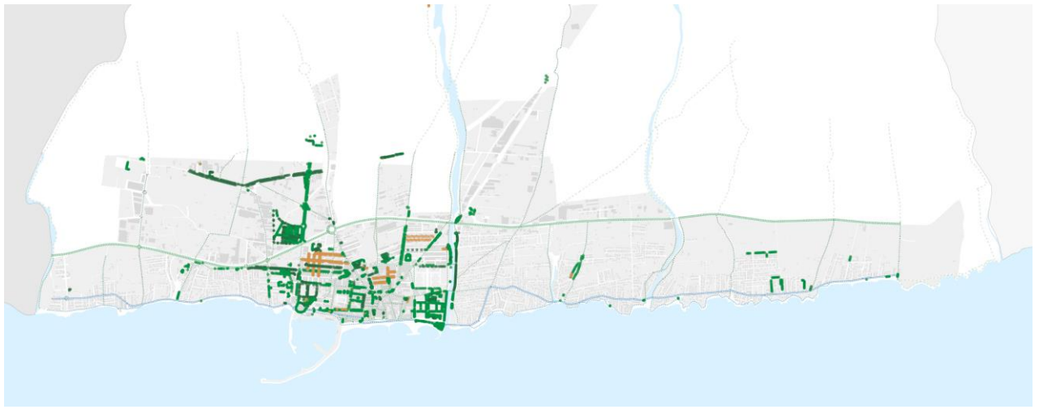


Ilustración 84. Arbolado de sombra franja costa. Fuente. Elaboración propia.

El Plan de Regeneración Urbana en cuso contiene un Plan de Arbolado que concretará las especies más adecuadas para la construcción de la cobertura vegetal, planificando la estrategia de vivero y plantación de las diferentes especies que cualifiquen los itinerarios peatonales que se proponen.

El arbolado deberá proveer de sombra en los meses de mayor incidencia solar y dejar pasar la luz al menos al espacio de estancia durante los meses de invierno, de forma general estos criterios deberán desarrollarse en dicho Plan.

1.2.8.7 Mejora de cruces con otros modos

En los cruces con otros modos se mantendrán las prestaciones y jerarquía del caminar tales como trayecto continuo y directo, control solar y sombra, vados de rasante única, visibilidad e intervisibilidad, amplitud igual o superior a la del itinerario que sirve.

1.2.8.8 Diseño progresivo por etapas para recuperación viario

En la recuperación de itinerarios peatonales se priorizarán la recuperación del uso y trazado mediante actuaciones de bajo coste frente a las obras definitivas, para lo que se emplearán actuaciones de bajo coste con pintura, señalización mediante delimitadores y mobiliario provisional.

De igual modo, el plan del arbolado realizará plantación de árboles previa incluso a la reurbanización en la franja prevista para los mismos, permitiendo su crecimiento desde el momento que se disponga del diseño e la vía.

1.2.8.9 Entorno de acceso a edificios públicos

El entorno de acceso de edificios públicos se diseñará atendiendo a las necesidades según la prioridad de la pirámide de la movilidad, situando espacio de umbral de acceso, espera, sombra, aparcamiento de bicicletas protegido, de forma prioritaria.

1.2.9 Síntesis de las actuaciones sobre la red ciclista

Se presenta, a continuación, una serie de tablas y gráficas que ilustran la propuesta de desarrollo de los ejes ciclistas en cada una de las fases de actuación.

Recordar que estos ejes pueden ser utilizados indistintamente por usuarios de bicicletas y de los VMP.

Longitud de los itinerarios ciclistas en el entramado urbano.

En esta primera tabla y en la gráfica que la acompaña se muestra la longitud de los ejes ciclistas existentes en el entramado urbano.

Tipo vía	Sentidos	E0	E1	E2	E3
Ciclocalle	1 sentido	3.407 m	6.013 m	5.482 m	5.534 m
Ciclocalle	2 sentidos	12.586 m	12.923 m	12.464 m	12.210 m
Carril bici	1 sentido	2.997 m	2.787 m	3.095 m	3.155 m
Carril bici	2 sentidos	6.878 m	25.326 m	37.808 m	54.091 m
Total entramado urbano		**25.868 m**	**47.049 m**	**58.849 m**	**74.990 m**

Tabla 4. Tabla resumen de la longitud de las vías ciclables del entorno urbano expresados en metros en el estado actual, el corto plazo, el medio plazo, y el largo plazo. Fuente. Elaboración propia

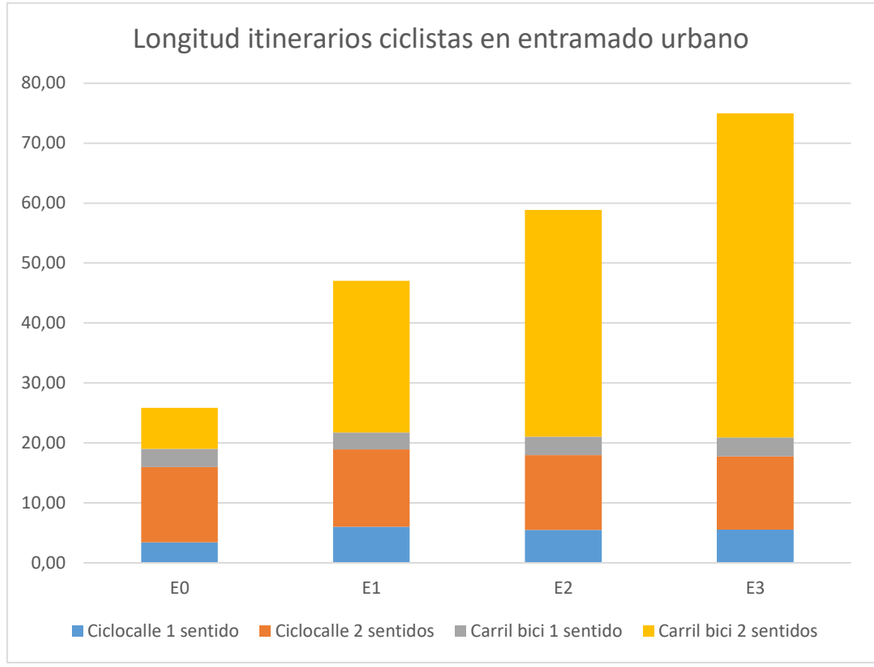


Ilustración 85 Gráfica resumen de la longitud de las vías ciclables en el entorno urbano en cada una de las fases. Las distancias vienen expresadas en kilómetros. Fuente. Elaboración propia

Se puede observar como el presente PMUS realiza una clara apuesta por la movilidad en bicicleta, aumentando una media de 16,6 km la longitud de los itinerarios ciclistas en cada una de las fases de ejecución previstas en el presente PMUS.

Además, tal y como se muestra en la siguiente tabla, el incremento de la longitud de la red pretende realizarse por medio de la dotación, esencialmente, de carriles bici. Ello es debido a que esta infraestructura es más segura, ya que reduce las fricciones con otros usuarios de la vía pública. Tras la implementación de las acciones previstas en el presente PMUS, la red ciclista pasará a estar dotada de un total de 56,6km de carriles bici, lo que constituirá el 75% de la red ciclista.

Tipo vía	E0	E1	E2	E3
Longitud carril bici	9.875 m	28.113 m	40.903 m	57.246 m
Total entramado urbano	25.868 m	47.049 m	58.849 m	74.990 m
% total	**38%**	**60%**	**70%**	**76%**

Tabla 5. Tabla resumen de la dotación de carril bici en cada uno de los estados. Fuente: Elaboración propia.

Desglose de las actuaciones por zonas.

Se muestra, a continuación, las gráficas del desglose de las actuaciones realizadas en cada una de las zonas para cada periodo de actuación.

A corto plazo tenemos:

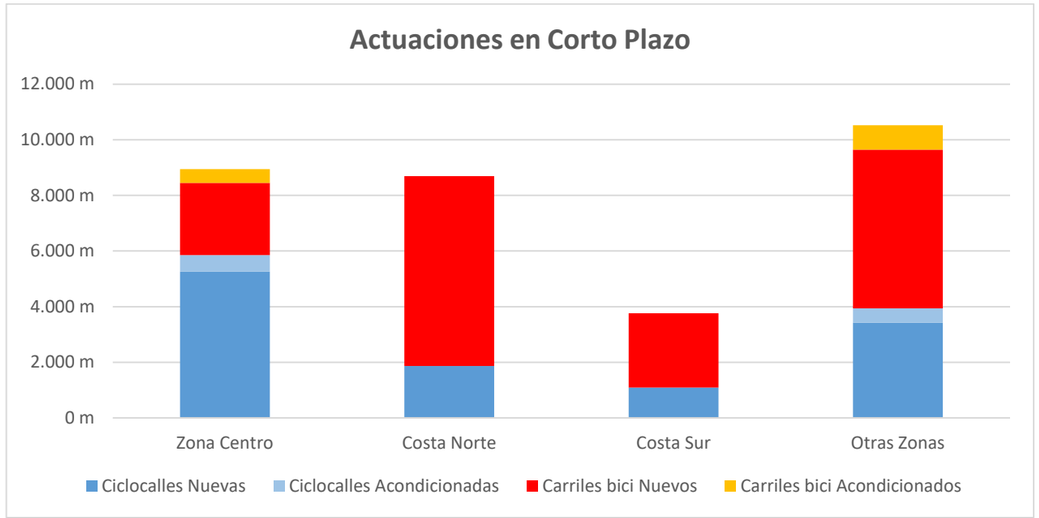


Ilustración 86. Desglose de actuaciones a corto plazo. Fuente: Elaboración propia

Se puede observar que la distribución de las actuaciones en el corto plazo es bastante equitativa entre las diferentes zonas del municipio. En la zona centro, el reparto entre la habilitación de ciclocalles y la ejecución de nuevos carriles bici está muy equilibrada, mientras que en Costa Norte y Costa Sur se requiere la ejecución de importantes ejes ciclistas en forma de carril bici, como consecuencia de la habilitación de la vía del litoral.

A medio plazo, se realizan las siguientes actuaciones:

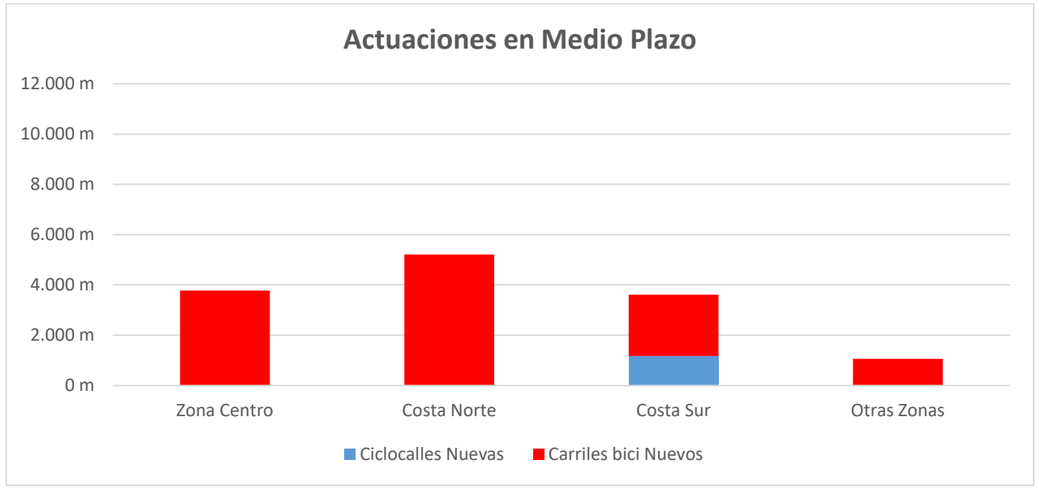


Ilustración 87. Desglose de actuaciones a medio plazo. Fuente: Elaboración propia

Los resultados expuestos en la gráfica anterior muestran que, en este segundo estadio, las actuaciones van encaminadas a consolidar los ejes ciclistas de primer orden, creando numerosos carriles bici en todas las zonas.

Por último, a largo plazo se realizan las siguientes actuaciones:

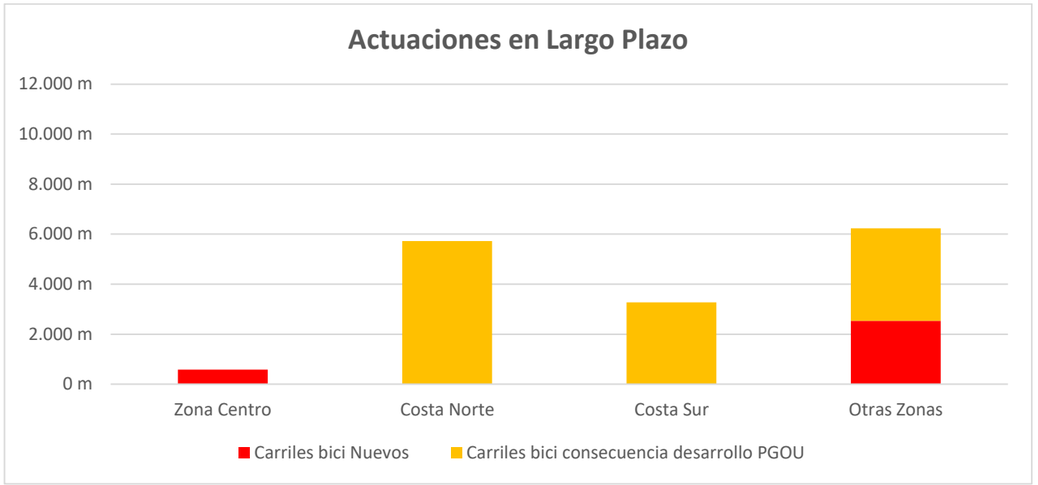


Ilustración 88. Desglose de actuaciones a largo plazo. Fuente: Elaboración propia

A largo plazo, la mayor parte de las actuaciones se realizarán solo con el desarrollo del PGOU.

Longitud de los itinerarios ciclistas en el entorno rural.

La tabla que se muestra a continuación ilustra el potencial del entorno rural ciclable en el término municipal de Vinaròs. De señalizarse las vías correspondientes al Eurovelo, los corredores del PATIVEL y a una serie de conectores entre ambos, el entorno rural vinarocense podría llegar a contar con un total de 102 km ciclables por áreas de gran valor paisajístico y cultural. **El presente PMUS no prevé actuaciones más allá de la señalización de estos itinerarios rurales y de sus conexiones, pues se trata de actuaciones correspondientes al desarrollo de otros planes de carácter supramunicipal.**

Tipo vía	Sentidos	E0	E1	E2	E3
Vías entorno rural	2 sentidos	0,00	70,27	101,98	101,98

Tabla 6. Tabla resumen de la longitud de las vías ciclables del entorno rural expresados en metros en el estado actual, el corto plazo, el medio plazo y el largo plazo. Núcleo urbano. Alcossebre. Fuente. Elaboración propia

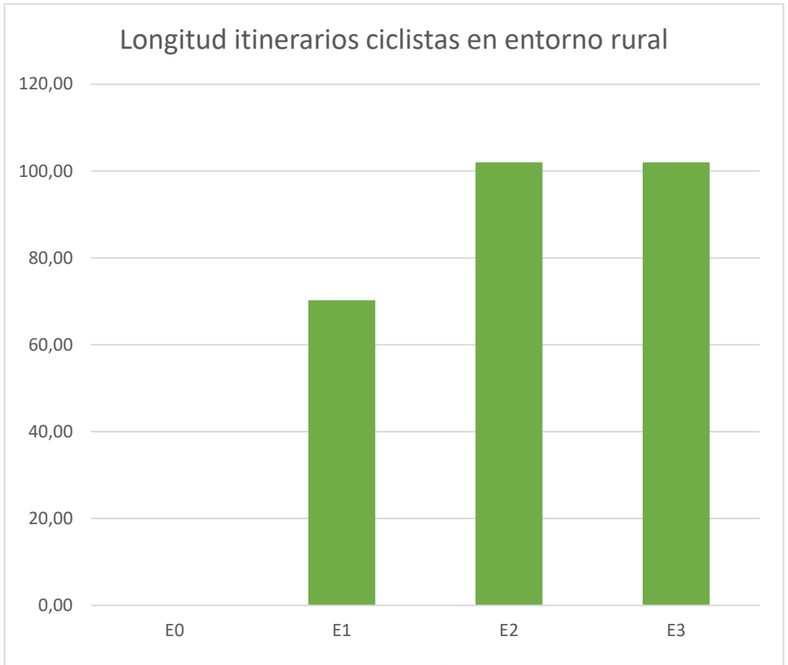


Ilustración 89 Gráfica resumen de la longitud de las vías ciclables en el entorno urbano en cada una de las fases. Las distancias vienen expresadas en kilómetros. Fuente. Elaboración propia

Conclusiones

Tras la ejecución del presente PMUS la red ciclista verá triplicada su longitud (pasando de 25km a 75km ciclables). Por otro lado, el aumento de la longitud de la red se realiza, principalmente, por medio de la ejecución de carriles bici, dada su mayor seguridad con respecto a las vías no segregadas del resto de usos.

Por su parte, se propone señalizar los itinerarios rurales establecidos por otros planes de carácter supramunicipal, ya que ayudaría a revalorizar el entorno natural del municipio.

1.3 Plan TP. Plan de transporte colectivo

1.3.1 TPU01. Reestructuración del servicio de transporte público urbano.

1.3.1.1 Actuaciones en el corto plazo

TPU01.1. Mejora de cobertura espacial de la línea de transporte público urbano

Se propone una ampliación de la cobertura espacial del servicio de transporte urbano, de modo que se garantice una conectividad adecuada a prácticamente la totalidad de los residentes en los distritos más poblados de Costa Norte, como son Los Boverals y Lo Saldonar, con la Zona Centro; se dote de una mínima cobertura a la zona de Juan XXIII y se amplíe el servicio para llegar a dotaciones públicas tan importantes como la estación de FF.CC., el Hospital Comarcal y los institutos IES Leopoldo Querol y José Vilaplana; así como al área comercial y el distrito industrial Portal del Mediterráneo.

Además, tanto en Costa Norte como en Costa Sur el recorrido del servicio de transporte público urbano deberá ser rediseñado para tener en cuenta las modificaciones de los sentidos de circulación propuestas como consecuencia de la reestructuración de la jerarquía viaria en ambas zonas.

En consecuencia, se propone hasta un total de 15 nuevas paradas, distribuidas como sigue:

- 6 nuevas paradas en el recorrido de la línea de transporte público urbano al oeste de la N-340a.
- 2 nuevas paradas en la Costa Sur; ambas en C. Peñíscola.
- 7 nuevas paradas en Costa Norte, distribuidas en los distritos de Los Boverals y Lo Saldonar.

La ubicación de las mismas se muestra en las figuras Ilustración 60 e Ilustración 61.

TPU01.2. Nueva propuesta de recorrido. Coordinación con la línea de cercanías C-6.

A partir de esta modificación, se tratará de obtener una coordinación adecuada entre el transporte público de superficie y el transporte ferroviario, garantizando así la conectividad del municipio con los principales polos generadores de desplazamientos de su entorno; Castellón y Valencia.

El transporte público urbano complementará, de este modo, el servicio ya ofertado por el servicio de transporte público interurbano de proximidad.

Es importante entender que cualquier propuesta de modificación del recorrido tendrá unos *costes* asociados a la reducción de la frecuencia de paso del servicio de transporte público en algunos distritos, en tanto en cuanto se disponga de un único autobús. Sin embargo, se entiende que estos son necesarios y asumibles para proporcionar servicio a las zonas anteriormente descritas, por ser nodos muy importantes de generación de desplazamientos.

Para analizar el potencial de mejora de la cobertura temporal que ofrece el servicio de transporte público con la estación de FF.CC., se ha comparado el escenario actual con dos potenciales alternativas que, si bien poseen una misma cobertura espacial, realizan recorridos ligeramente distintos:

- Alternativa 1: Se trata de garantizar una conectividad adecuada con la estación de FF.CC. sin que la conectividad adecuada con Costa Norte se vea excesivamente perjudicada.
- Alternativa 2: Se trata de optimizar la conectividad con la estación de FF.CC. mejorando, a su vez, la conectividad con la Costa Sur. Esto tiene costes sobre la conectividad con Costa Norte.

Propuesta de recorridos

Para facilitar la comprensión del recorrido a efectuar por el autobús en cada una de las alternativas propuestas, este se ha dividido en tramos. Posteriormente, se ha establecido una secuencia ordenando los tramos para cada una de las alternativas propuestas.

Tramos

Tramo 1a. Les Deveses – Picasso: El autobús partirá desde Jardí Sòl de Riu y discurrirá por la Av. Francisco José Balada hasta llegar al Camí dels Boverals, junto al río Servol, donde virará

hacia el interior hasta alcanzar el puente que une con la Zona Centro por la C. Leopoldo Querol. Tras parar en la estación de autobuses, continuará su recorrido por la C. Leopoldo Querol para posteriormente virar hacia el Centro Histórico por la C. Puente. El autobús seguirá por la C. San Cristóbal y C. Pilar hasta encontrarse con la rotonda que da acceso al eje C. del Soro – C. Picasso.

Tramo 1b. Lo Saldonar – Picasso: El tramo 1b es idéntico al tramo 1a desde el Spar sito en Av. Francisco José Balada hasta Picasso.

Tramo 2. Picasso – Estación: Una vez en Picasso, el autobús se dirigirá hacia la Estación de FF.CC. En este tramo el autobús utilizará las mismas paradas que el servicio de transporte público interurbano añadiendo, además, una parada en la Av. Juan XXIII, con objeto de dar servicio a los nuevos usos residenciales ubicados en dicha zona.

Tramo 3. Estación – Picasso (por portal del Mediterráneo): Desde la estación, el autobús se dirigirá hacia el Hospital Comarcal de Vinaròs y Portal del Mediterráneo, realizando en la zona sita al oeste de la N-340a el mismo recorrido que a día de hoy efectúa la línea de transporte público interurbano que une el municipio con Benicarló y Peñíscola. Una vez efectuada la parada del Carrefour, el autobús se dirigirá nuevamente hacia el centro por la N-340a, Av. Castellón y C. Picasso. En su recorrido, el autobús utilizará las paradas de transporte público interurbano ya existentes en la zona.

Tramo 4. Picasso – Les Salines: El autobús discurrirá por C. Picasso, Av. Castellón y C. Febrer Torre hasta alcanzar el eje Av. Pau Béjar – Av. Francisco Baila, por donde recorrerá la Costa Sur hasta llegar a la intersección con la C. Peñíscola.

Tramo 5. Les Salines – Estación: Desde allí, el autobús se dirigirá hacia la N-340a, por donde continuará hasta llegar al viraje con C. Dauradors donde realizará las paradas de Carrefour y las Pistas de Atletismo. Posteriormente, continuará por la Av. Gil de Atrocillo pasando por el Hospital y llegando a la Estación de FF.CC.

Tramo 6. Estación – Picasso (por Av. Juan XXIII): El autobús volverá desde la estación hasta el centro por la Av. Juan XXIII, Av. Pío XII y Picasso.

Tramo 7a. Picasso – Lo Saldonar: Desde Picasso, el autobús cruzará la Zona Centro en sentido Norte atravesando la Av. Libertad y la C. Leopoldo Querol hasta llegar al Camí Boverals, al otro lado del Servol. Desde aquí, el autobús irá a buscar la C. Joan Fuster, donde se proponen dos nuevas paradas, el Camí d'Alcanar, con una nueva parada, y saldrá a la N-340a por el Camí de les Carretes. Una vez en la N-340a, continuará hasta llegar a Camí Ameradors, donde virará hacia la costa hasta alcanzar la Av. Francisco José Balada. En el Camí Ameradors se proponen tres nuevas paradas.

Tramo 7b. Picasso – Les Deveses: El recorrido seguido por el autobús en este tramo será el mismo que en el tramo 5a hasta alcanzar la N-340a. Una vez aquí, en lugar de adentrarse nuevamente en la zona Costa Norte por el Camí Ameradors, seguirá hasta llegar al inicio de la Av. Francisco José Balada; reiniciándose así el recorrido.

Recorridos de las potenciales alternativas

Alternativa 1

Por tramos quedaría como sigue: Tramo 1a – Tramo 2 – Tramo 3 – Tramo 7a – Tramo 1b – Tramo 2 – Tramo 3 – Tramo 4 – Tramo 5 – Tramo 6 – Tramo 7b.

Por localización de las principales paradas sería: Les Deveses – Picasso – Estación – Picasso - Lo Saldonar – Picasso – Estación – Picasso – Les Salines – Estación – Picasso – Les Deveses.

Alternativa 2.

El recorrido de la alternativa 1 quedaría como sigue: Tramo 1a – Tramo 2 – Tramo 3 – Tramo 4 – Tramo 5 – Tramo 6 – Tramo 7a – Tramo 1b – Tramo 2 – Tramo 3 – Tramo 4 – Tramo 5 – Tramo 6 – Tramo 7b.

Por localización de las principales paradas sería: Les Deveses – Picasso – Estación – Picasso – Les Salines – Estación – Picasso – Lo Saldonar – Picasso – Estación – Picasso – Les Salines – Estación – Picasso – Les Deveses.

Análisis del escenario inicial y del potencial de mejora de las alternativas propuestas

Para llevar a cabo este análisis, en primer lugar, se procederá a determinar las características del escenario inicial. Posteriormente, y en base a los datos de las frecuencias de paso en el estado inicial y la estimación de la velocidad de circulación del autobús en cada tramo, se ha realizado un análisis del tiempo que se empleará en recorrer cada tramo.

Los datos utilizados son los que se muestran en la siguiente tabla:

Tramo	Origen	Destino	Longitud tramo (m)	Tiempo tramo (min)
Tramo 1a	Sol de Riu	Picasso	6847	20
Tramo 1b	Lo Saldonar	Picasso	3728	13
Tramo 2	Picasso	Estación	2022	6
Tramo 3	Estación	Picasso (por Portal del Mediterráneo)	4720	15
Tramo 4	Picasso	Les Salines	3532	15 (10 hasta 09:00h)
Tramo 5	Les Salines	Estación	3742	11
Tramo 6	Estación	Picasso (por Av. Juan XXIII)	2119	6
Tramo 7a	Picasso	Lo Saldonar	4439	15
Tramo 7b	Picasso	Sol de Riu	7149	20

Tabla 7. Análisis del tiempo de recorrido en cada tramo. Fuente: Elaboración propia.

Los datos anteriores deberían ser validados por la empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano.

Una vez conocido el recorrido y los tiempos empleados en cada tramo, se puede proceder a analizar la conectividad que ofrecen las diferentes alternativas con la estación de FF.CC. y comparar la mejora con respecto al escenario inicial.

Escenario 0

En este escenario la cobertura espacial ofrecida por la línea de transporte público urbano queda limitada a las Zonas Centro, Costa Norte y Costa Sur.

El servicio de transporte urbano que cubre ambas rutas cuenta con una flota formada por un único autobús de capacidad máxima para 31 personas.

El horario de funcionamiento del servicio va desde las 07:30 hasta las 20:55 (aproximadamente).

El único servicio de transporte público que da cobertura a la estación de FF.CC. es la línea interurbana que une Vinaròs con los municipios de Benicarló y Peñíscola. Se ha analizado la conectividad que dicha línea proporciona a los habitantes del municipio, siendo el resultado el que se observa a continuación:

Horarios servicio ferroviario. Días laborales	Servicio	Tiempo entre trenes	Servicio a usuarios con destino Vinaròs		Servicio a usuarios con origen Vinaròs	
			Salida bus posterior a llegada tren	Tiempo conexión	Llegada bus previo a salida tren	Tiempo conexión
6:25	Vinaròs - Castellón		6:40:00	0:15		
7:10	Vinaròs - Castellón	0:45	7:10:00	0:00	7:10:00	0:00
7:48	Castellón - Vinaròs	0:38	8:10:00	0:22	7:40:00	0:08
8:20	Vinaròs - Castellón	0:32	8:40:00	0:20	8:10:00	0:10
8:59	Castellón - Vinaròs	0:39	9:10:00	0:11	8:40:00	0:19
9:28	Vinaròs - Castellón	0:29	9:40:00	0:12	9:10:00	0:18
10:12	Castellón - Vinaròs	0:44	**10:40:00**	0:28	10:10:00	0:02
11:00	Castellón - Vinaròs	0:48	11:10:00	0:10	10:40:00	0:20
11:15	Vinaròs - Castellón	0:15	11:40:00	0:25	11:10:00	0:05
12:41	Vinaròs - Castellón	1:26	13:10:00	0:29	12:40:00	0:01
13:00	Castellón - Vinaròs	0:19	13:10:00	0:10	12:40:00	0:20
14:15	Vinaròs - Castellón	1:15	14:40:00	0:25	14:10:00	0:05
15:00	Castellón - Vinaròs	0:45	15:10:00	0:10	14:40:00	0:20
15:27	Vinaròs - Castellón	0:27	15:40:00	0:13	15:10:00	0:17
16:33	Castellón - Vinaròs	1:06	**16:40:00**	0:07	16:10:00	0:23
16:48	Vinaròs - Castellón	0:15	17:10:00	0:22	16:40:00	0:08
17:55	Castellón - Vinaròs	1:07	18:10:00	0:15	17:40:00	0:15
18:30	Vinaròs - Castellón	0:35	18:40:00	0:10	**18:10:00**	0:20
18:39	Castellón - Vinaròs	0:09	18:40:00	0:01	**18:10:00**	0:29
19:42	Vinaròs - Castellón	1:03	**20:10:00**	0:28	19:40:00	0:02
19:50	Castellón - Vinaròs	0:08	**20:10:00**	0:20	19:40:00	0:10
20:30	Vinaròs - Castellón	0:40	20:40:00	0:10	20:10:00	0:20
20:55	Castellón - Vinaròs	0:25	21:10:00	0:15	20:40:00	0:15
21:56	Castellón - Vinaròs	1:01				

Tabla 8 Análisis conectividad entre servicio ferroviario y servicio de autobús urbano en temporada baja en la actualidad. Fuente: Elaboración propia

Del análisis de la cobertura temporal actual se desprende que los tiempos de espera máximos para el intercambio modal entre autobús y FF.CC. son de aproximadamente 30 minutos, siendo el promedio de unos 15 minutos. Además, 24 de los intercambios se realizan en periodos iguales o inferiores a 15 minutos y 33 en tiempos inferiores a 20 minutos. En la actualidad, la infraestructura ofrece mejor cobertura para el intercambio tren – autobús que a la inversa; siendo la suma de los tiempos de espera a lo largo del día de 4h 47 min y 5h 58min respectivamente. La suma total de los tiempos de espera para el intercambio modal asciende, por lo tanto, a 10h 45min.

El servicio de transporte urbano, por su parte, da cobertura a la Zona Centro, la Costa Norte y la Costa Sur, sin alcanzar

Escenario 1 - Alternativa 1

La primera de las alternativas tiene por objeto garantizar una conectividad adecuada entre el núcleo urbano y la estación de FF.CC., el hospital, los institutos y el área comercial de Portal del Mediterráneo reduciendo al mínimo posible la pérdida de conectividad con la Costa Norte.

Para ello, se propone que el autobús inicie su recorrido en Costa Norte, concretamente en Sol de Riu. De ahí el autobús se dirigirá al Centro, seguirá hacia la Estación y el Hospital para volver nuevamente al Centro, cerrando el bucle Norte (Sol de Riu) – Centro – Estación – Centro. Posteriormente, el autobús se dirigirá nuevamente hacia el Norte, pero llegando solamente a la zona de Lo Saldonar. Desde aquí su ruta será idéntica a la del primer bucle, pero tras finalizarlo, seguirá hacia Costa Sur para volver al Centro por la Estación. Este segundo bucle sería Norte (Lo Saldonar) – Centro – Estación – Centro – Sur – Estación – Centro. La ruta completa queda caracterizada por la alternancia de ambos bucles.

El servicio de transporte urbano en este escenario quedará cubierto con un autobús de idénticas características al existente en el escenario actual.

El horario de funcionamiento del servicio propuesto va desde las 06:30 hasta las 21:10, la cual cosa supone una ampliación del servicio en 1h 15min.

Los horarios de paso propuestos de la línea de transporte público urbano serán los siguientes:

Sol de Riu	Lo Saldonar	Picasso	Estación	Picasso	Les Salines	Estación	Picasso
6:49	N	7:02	7:08	7:23	N	N	N
N	7:38	7:51	7:57	8:12	8:22	8:33	8:39
9:19	N	9:39	9:45	10:00	N	N	N
N	10:15	10:28	10:34	10:49	11:04	11:15	11:21
11:41	N	12:01	12:07	12:22	N	N	N
N	12:37	12:50	12:56	13:11	13:26	13:37	13:43
14:03	N	14:23	14:29	14:44	N	N	N
N	14:59	15:12	15:18	15:33	15:48	15:59	16:05
16:33	N	16:53	16:59	17:14	N	N	N
N	17:29	17:42	17:48	18:03	18:18	18:29	18:35
19:09	N	19:29	19:35	19:50	N	N	N
N	20:05	20:18	20:24	20:39	20:54	21:05	21:11

Tabla 9 Alternativa 1. Análisis horario servicio de autobús urbano durante la temporada baja. Fuente: Elaboración propia.

Considerando una combinación de la conectividad proporcionada por la línea de transporte público interurbano actual y la línea de transporte público urbano propuesta en la presente alternativa, la conectividad intermodal quedará como se muestra en la siguiente figura:

Horarios tren. Días laborales	Servicio	Tiempo entre trenes	Servicio a usuarios con destino Vinaròs		Servicio a usuarios con origen Vinaròs	
			Conexión Tren - Bus	Tiempo conexión	Conexión Bus - Tren	Tiempo conexión
6:25	Vinaròs - Castellón		6:40:00			
7:10	Vinaròs - Castellón	0:45	7:10:00	0:00	7:10:00	0:00
7:48	Castellón - Vinaròs	0:38	7:57:00	0:09	7:40:00	0:08
8:20	Vinaròs - Castellón	0:32	8:33:00	0:13	8:10:00	0:10
8:59	Castellón - Vinaròs	0:39	9:10:00	0:11	8:40:00	0:19
9:28	Vinaròs - Castellón	0:29	9:40:00	0:12	9:10:00	0:18
10:12	Castellón - Vinaròs	0:44	10:34:00	0:22	10:10:00	0:02
11:00	Castellón - Vinaròs	0:48	11:10:00	0:10	10:40:00	0:20
11:15	Vinaròs - Castellón	0:15	11:15:00	0:00	11:10:00	0:05
12:41	Vinaròs - Castellón	1:26	12:56:31	0:15	12:40:00	0:01
13:00	Castellón - Vinaròs	0:19	13:10:00	0:10	12:56:31	0:03
14:15	Vinaròs - Castellón	1:15	14:29:38	0:14	14:10:00	0:05
15:00	Castellón - Vinaròs	0:45	15:10:00	0:10	14:40:00	0:20
15:27	Vinaròs - Castellón	0:27	15:40:00	0:13	15:18:38	0:08
16:33	Castellón - Vinaròs	1:06	16:40:00	0:07	16:10:00	0:23
16:48	Vinaròs - Castellón	0:15	16:59:59	0:11	16:40:00	0:08
17:55	Castellón - Vinaròs	1:07	18:10:00	0:15	17:48:59	0:06
18:30	Vinaròs - Castellón	0:35	18:40:00	0:10	18:29:59	0:00
18:39	Castellón - Vinaròs	0:09	18:40:00	0:01	18:29:59	0:09
19:42	Vinaròs - Castellón	1:03	20:10:00	0:28	19:40:00	0:02
19:50	Castellón - Vinaròs	0:08	20:10:00	0:20	19:40:00	0:10
20:30	Vinaròs - Castellón	0:40	20:40:00	0:10	20:10:00	0:20
20:55	Castellón - Vinaròs	0:25	21:10:00	0:15	20:40:00	0:15

Tabla 10 Análisis conectividad entre servicio ferroviario y servicio de transporte público de superficie en temporada baja. Fuente: Elaboración propia

En la Tabla 9 se puede observar una propuesta para que el servicio de transporte público urbano conste de 18 llegadas a/salidas desde la estación de FF.CC de Vinaròs. De los servicios con destino Estación, 12 se efectuarán directamente desde el Centro y 6 se realizarán tras paso previo por la zona de Costa Sur. En sentido inverso, 12 conexiones con el centro se realizarán tras paso previo por el Hospital el área comercial de Portal y del Mediterráneo y las 6 restantes se realizarán de forma directa.

En la Tabla 10, se detallan los resultados del análisis de los intervalos de conexión entre el servicio ferroviario y los servicios de autobús urbano e interurbano de proximidad teniendo en cuenta la nueva propuesta. En ella se observa una mejora de la conectividad global, pues los periodos promedio de espera entre conexiones pasa de los 15 a los 10 minutos, los intercambios producidos en periodos inferiores a 15 minutos pasan de 24 a 32 y los intercambios en tiempos menores a 20 minutos llegan a 40, por los 33 existentes el estado inicial. Estos datos suponen un ahorro colectivo en tiempos de espera de 2h y 54 minutos a lo largo de una jornada laboral. Las conexiones bus– tren son mejores que sus opuestas; siendo la suma de los tiempos de espera para este intercambio 3h y 32min. Los tiempos de espera para la conexión tren – bus son de 4h y 18min.

Escenario 1 - Alternativa 2

La segunda alternativa tiene por objeto optimizar la conectividad entre el núcleo urbano y la estación de FF.CC., el hospital, los institutos y el área comercial de Portal del Mediterráneo mejorando, a su vez, las frecuencias de paso por Costa Sur.

Para ello, se propone que el autobús inicie su recorrido en Costa Norte, concretamente en Sòl de Riu. De ahí el autobús se dirigirá al Centro, seguirá hacia la Estación y el Hospital para volver nuevamente al Centro. Desde ahí, el autobús se dirigirá al Sur para volver al Centro previo paso por la Estación. Se cierra así un bucle largo, conformado por Norte (Sòl de Riu) – Centro – Estación – Centro – Sur – Estación – Centro. Posteriormente, el autobús se dirigirá nuevamente hacia el Norte, pero llegando solamente a la zona de Lo Saldonar. Desde aquí su ruta será idéntica a la del primer bucle. Este segundo bucle sería Norte (Lo Saldonar) – Centro – Estación – Centro – Sur – Estación – Centro. La ruta completa queda caracterizada por la alternancia de ambos bucles.

El servicio de transporte urbano en este escenario quedará cubierto con un autobús de idénticas características al existente en el escenario actual.

El horario de funcionamiento del servicio propuesto va desde las 06:30 hasta las 21:15, la cual cosa supone una ampliación del servicio en 1h 20min.

Los horarios de paso propuestos de la línea de transporte público urbano serán los siguientes:

Sol de Riu	Lo Saldonar	Picasso	Estación	Picasso	Les Salines	Estación	Picasso
6:30	N	6:43	6:49	7:04	7:14	7:25	7:31
N	7:46	7:59	8:05	8:20	8:30	8:41	8:47
9:07	N	9:27	9:33	9:48	10:03	10:14	10:20
N	10:35	10:48	10:54	11:09	11:24	11:35	11:41
12:21	N	12:41	12:47	13:02	13:17	13:28	13:34
N	13:49	14:02	14:08	14:23	14:38	14:49	14:55
15:26	N	15:46	15:52	16:07	16:22	16:33	16:39
N	16:54	17:07	17:13	17:28	17:43	17:54	18:00
18:40	N	19:00	19:06	19:21	19:36	19:47	19:53
N	20:08	20:21	20:27	20:42	20:57	21:08	21:14

Tabla 11 Análisis horario servicio de autobús urbano durante la temporada baja. Fuente: Elaboración propia.

Considerando una combinación de la conectividad proporcionada por la línea de transporte público interurbano actual y la línea de transporte público urbano propuesta en la presente alternativa, la conectividad intermodal quedará como se muestra en la siguiente figura:

Horarios servicio ferroviario. Días laborales	Servicio	Tiempo entre trenes	Servicio a usuarios con destino Vinaròs		Servicio a usuarios con origen Vinaròs	
			Conexión tren - bus	Tiempo conexión	Conexión bus - tren	Tiempo conexión
6:25	Vinaròs - Castellón		6:40:00			
7:10	Vinaròs - Castellón	0:45	7:10:00	0:00	7:10:00	0:00
7:48	Castellón - Vinaròs	0:38	8:05:00	0:17	7:40:00	0:08
8:20	Vinaròs - Castellón	0:32	8:40:00	0:20	8:10:00	0:10
8:59	Castellón - Vinaròs	0:39	9:10:00	0:11	8:41:00	0:18
9:28	Vinaròs - Castellón	0:29	9:33:00	0:05	9:10:00	0:18
10:12	Castellón - Vinaròs	0:44	10:14:00	0:02	10:10:00	0:02
11:00	Castellón - Vinaròs	0:48	11:10:00	0:10	10:54:00	0:06
11:15	Vinaròs - Castellón	0:15	11:35:00	0:20	11:10:00	0:05
12:41	Vinaròs - Castellón	1:26	12:47:00	0:06	12:40:00	0:01
13:00	Castellón - Vinaròs	0:19	13:10:00	0:10	12:47:00	0:13
14:15	Vinaròs - Castellón	1:15	14:40:00	0:25	14:10:00	0:05
15:00	Castellón - Vinaròs	0:45	15:10:00	0:10	14:49:00	0:11
15:27	Vinaròs - Castellón	0:27	15:40:00	0:13	15:10:00	0:17
16:33	Castellón - Vinaròs	1:06	16:33:11	0:00	16:10:00	0:23
16:48	Vinaròs - Castellón	0:15	17:10:00	0:22	16:40:00	0:08
17:55	Castellón - Vinaròs	1:07	18:10:00	0:15	17:54:11	0:00
18:30	Vinaròs - Castellón	0:35	18:40:00	0:10	18:10:00	0:20
18:39	Castellón - Vinaròs	0:09	18:40:00	0:01	18:10:00	0:29
19:42	Vinaròs - Castellón	1:03	19:47:11	0:05	19:40:00	0:02
19:50	Castellón - Vinaròs	0:08	20:10:00	0:20	19:47:11	0:02
20:30	Vinaròs - Castellón	0:40	20:40:00	0:10	20:27:11	0:02
20:55	Castellón - Vinaròs	0:25	21:08:11	0:13	20:40:00	0:15

Tabla 12 Análisis conectividad entre servicio ferroviario y servicio de transporte público de superficie en temporada baja. Fuente: Elaboración propia

En la Tabla 9 se puede observar una propuesta para que el servicio de transporte público urbano conste de 20 llegadas a/salidas desde la estación de FF.CC de Vinaròs. De los servicios con destino Estación, la mitad se efectuarán directamente desde el Centro y la otra mitad se realizarán tras paso previo por la zona de Costa Sur. En sentido inverso, 10 conexiones con el centro se realizarán tras paso previo por el Hospital el área comercial de Portal y del Mediterráneo y las 10 restantes se realizarán de forma directa.

En la Tabla 10, se detallan los resultados del análisis de los intervalos de conexión entre el servicio ferroviario y los servicios de autobús urbano e interurbano de proximidad teniendo en cuenta la nueva propuesta. En ella se observa una mejora de la conectividad global, pues los periodos promedio de espera entre conexiones pasa de los 15 a los 10 minutos, los intercambios producidos en periodos inferiores a 15 minutos pasan de 24 a 31 y los intercambios en tiempos menores a 20 minutos llegan a 38, por los 33 existentes el estado inicial. Estos datos suponen un ahorro colectivo en tiempos de espera de 3h y 03 minutos a lo largo de una jornada laboral. Las conexiones bus– tren son mejores que sus opuestas; siendo la suma de los tiempos de espera para este intercambio 3h y 37min. Los tiempos de espera para la conexión tren – bus son de 4h y 05min.

Comparativa de resultados

El número de paso por cada una de las estaciones es el que se muestra en la siguiente tabla:

Estaciones	Nº frecuencias paso		
	E0	E1 - Alternativa 1	E1 - Alternativa 2
Sol de Riu	15	6	5
Lo Saldonar	15	12	10
Estación	0	18	20
Picasso	23	30	30
Les Salines	7	6	10

Tabla 13. Frecuencias de paso por las distintas estaciones en cada uno de los escenarios. Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, la distancia diaria recorrida por el autobús en cada uno de los escenarios es la que siguiente:

	E0	E1 - Alternativa 1	E1 - Alternativa 2
Distancia (km/día)	259.1	270.2	262.8

Tabla 14. Distancia total recorrida por el autobús de transporte público urbano en cada uno de los escenarios. Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al análisis de las conexiones con la estación, quedarían como siguen:

	Conectividad con la estación de FF.CC.		
	E0	E1 - Alternativa 1	E1 - Alternativa 2
Tiempo conexión total (día)	10h 45min	7h 51min	7h 43min
Tiempo conexión promedio	15min	10min	10min
Desviación estándar	8min	6min	7min
Nº conexiones t<15min	24 conexiones	32 conexiones	31 conexiones
Nº conexiones t<20min	33 conexiones	40 conexiones	38 conexiones

Tabla 15. Análisis de conexiones entre el núcleo urbano y la estación de ferrocarril. Fuente: Elaboración propia

De las tablas anteriores se desprende que el impacto de ambas alternativas sobre el funcionamiento de la línea de transporte público urbano es similar. En ambos casos, las distancias recorridas por el único autobús del servicio al finalizar la jornada laboral son similares a las actuales; los tiempos de conexión promedio con la estación se reducen a unos 10 minutos y el nº de conexiones en periodos inferiores a 15 y 20 minutos son muy similares.

De este análisis, se desprende que la principal diferencia entre ambas alternativas radica en las frecuencias de paso por cada uno de los nodos principales de la red, tal y como se observa en la Tabla 13.

Aquí queda patente que la alternativa 1 produce un menor impacto en la Costa Norte que la alternativa 2, al producirse hasta 2 recorridos más por el interior de dicha zona. Sin embargo, la segunda alternativa supone un incremento de las frecuencias de paso por Costa Sur de 7 a 10; igualándose con las frecuencias de paso por Costa Norte. El principal problema que presentan ambas alternativas es la reducción de los pasos por Sòl de Riu, que pasaría de 15 a 6 en la alternativa 1 o 5 en la alternativa 2. Este es el *coste* que se debe asumir para conectar el municipio con la estación y el hospital manteniendo una única línea de transporte público urbano en el municipio.

Pensamos que cualquiera de las alternativas propuestas puede resultar adecuada. En cualquier caso, será la administración local en colaboración con la empresa concesionaria del servicio la encarga de seleccionar la alternativa que considere más conveniente

TPU01.3. Duplicación del servicio de transporte público urbano durante la temporada alta

Vinaròs es un municipio con un *comportamiento* poblacional típico del litoral mediterráneo. Durante los meses estivales, la localidad experimenta un incremento de visitantes como consecuencia del turismo de sol y playa, si bien sin los excesos característicos de otras poblaciones con un marcado carácter turístico, como las vecinas Peñíscola o Alcossebre, en Alcalà de Xivert. Ello acarrea un aumento de un 61% del número de usuarios en la línea de julio y agosto, el volumen de usuarios del servicio se incrementaba en un 61%.

Así pues, es necesario considerar este factor en el diseño del servicio de transporte público urbano durante la temporada alta, comprendida entre el 25 de junio al 31 de agosto, y explorar la posibilidad de desglosar el servicio en dos líneas exclusivamente durante este periodo.

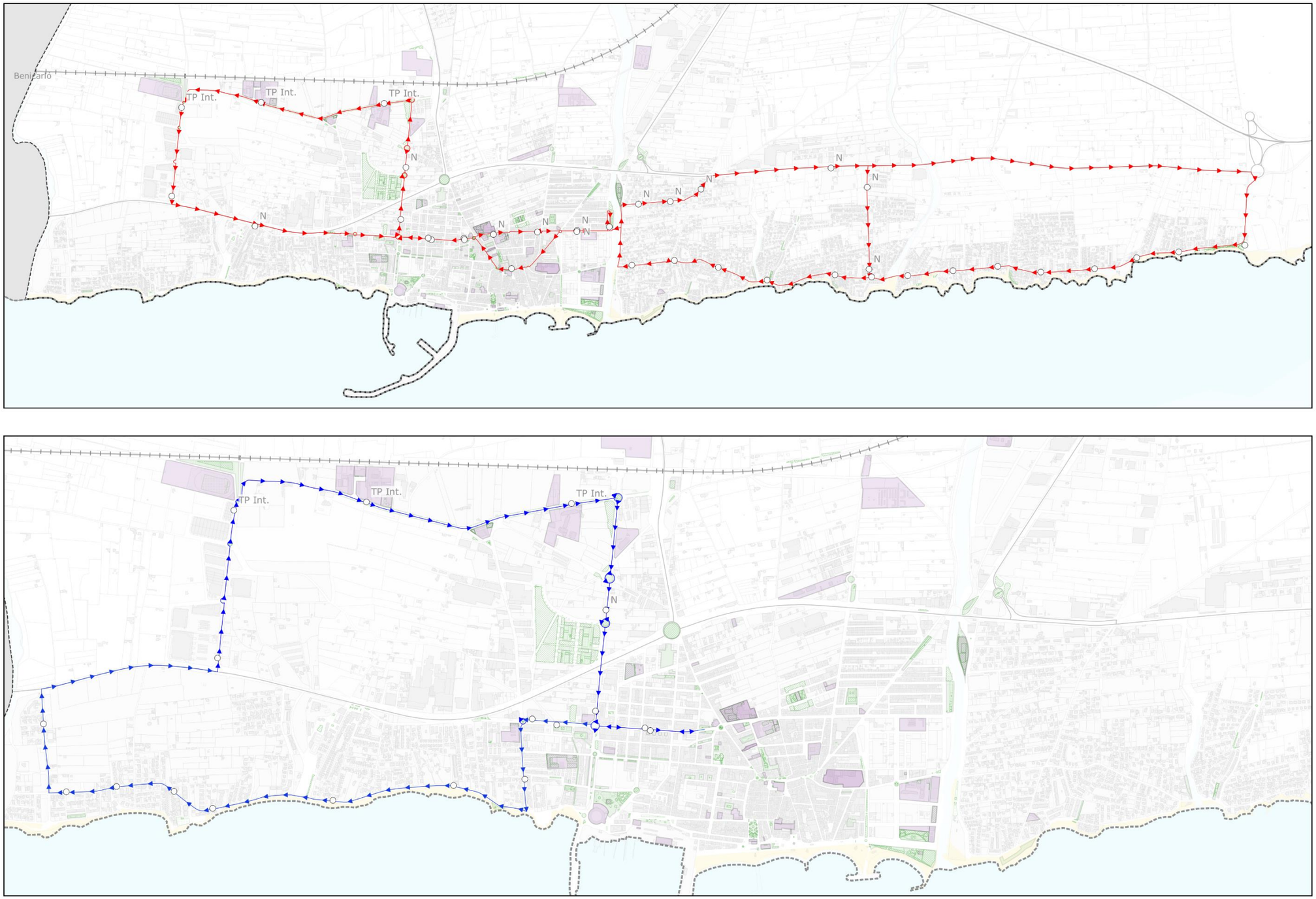


Ilustración 90. Propuesta de la línea de transporte público urbano en E1. Desglose en línea Norte – Hospital – Centro (en rojo) y Centro – Sur – Hospital (en azul). La etiqueta 'N' representa nuevas paradas, mientras que la etiqueta 'TP Int.' representa paradas ya existentes en alguna línea de transporte público interurbano. Fuente: Elaboración propia.

1.3.2 TPU02. Tarificación unificada para los servicios de transporte público

1.3.2.1 Actuaciones a corto plazo

TPU02.1. Título de viaje único

Para hacer más atractivo el servicio de transporte público, se debería implantar el título único de viaje, al menos, para la línea urbana y la línea interurbana de proximidad que conecta Vinaròs con Benicarló y Peñíscola y, a ser posible, las líneas urbanas que operan dentro de estos municipios[1].

De este modo, se potenciaría la consolidación del transporte público entre los principales municipios del litoral del Baix Maestrat, respondiendo de forma parcial al objetivo específico OE040e1 definido por la EDUSI del área urbana de Vinaròs – Benicarló, en cuya línea de actuación 4.2 propone la *"Optimización de los sistemas de transporte público interurbano"* citando dentro de ella a la *"Complementariedad e intermodalidad entre los distintos sistemas de transporte".*

Por otro lado, también se propone que los títulos de viaje tengan validez temporal, de modo que el uso de un título suponga la posible utilización del transporte público urbano durante un periodo de 1 hora para facilitar el transbordo entre líneas.

TPU02.2. Bonos

El servicio de transporte público urbano en Vinaròs no dispone de un sistema de bonos para usuarios habituales o estacionales, de modo que ni residentes ni turistas pueden beneficiarse de posibles ofertas del servicio, que lo harían, a su vez, más atractivo. Así pues, se propone la implementación de alguna de las siguientes tipologías de bonos para los usuarios habituales del transporte público:

- Bono por viajes. Pensado para residentes. El cliente tiene un ahorro por hacer la compra de un número de billetes (aún por determinar) por anticipado.
- Bono por mensualidades. Pensado para residentes. Los usuarios del servicio podrán disfrutar del servicio de transporte público tantas veces como lo deseen durante 1 mes natural.
- Bono 48 horas. De modo que los visitantes en posesión de este bono puedan utilizar el servicio de transporte público indefinidamente durante 48 horas desde su primera utilización.
- Bono semanal. De modo que los visitantes en posesión de este bono puedan utilizar el servicio de transporte público indefinidamente durante una semana desde su primera utilización.

[1] La implantación del título único de viaje en las líneas que operan en estos municipios queda fuera del ámbito de actuación del presente PRUMS. La idoneidad de la implantación esta medida respondería a una estrategia conjunta para potenciar la consolidación del área metropolitana y mejorar, así,

1.3.3 TPU03. Mejora de las paradas de autobús urbano

1.3.3.1 Actuaciones a corto plazo

TPU03.1. Mejora de la accesibilidad de las paradas

Se propone mejorar el estado de las paradas, de modo que aquellas que solo dispongan de señalización horizontal o vertical pasen a estar cubiertas por una marquesina y sean adaptadas para garantizar su accesibilidad a todos los usuarios del servicio, siguiendo los preceptos establecidos por la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, así como la anterior Ley 9/2009, de 20 de noviembre, de la Generalitat, de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunitat Valenciana.

Para ello, el diseño de la parada debe ser tal que se facilite la aproximación de los autobuses a la parada y el acceso al mismo por parte de los usuarios.

1.3.4 TPU04. Sistema de ayuda a la explotación (SAE)

1.3.4.1 Actuaciones a medio plazo

A raíz de los datos proporcionados por la empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano en relación a la movilidad de los usuarios, con matrices origen – destino de la red, se entiende que se está llevando a cabo un seguimiento y control adecuado de los usuarios del servicio.

Para dar continuidad a las medidas de seguimiento anteriormente indicadas, se propone la implantación de un sistema de ayuda a la explotación (SAE) para la gestión del transporte público urbano.

Este sistema mejorará la percepción de la calidad del servicio para el usuario, al proporcionar:

- Información de horarios de rutas en tiempo real en la parada.
- Posibilidad de consultar la información a través de internet o del teléfono.
- Control de los vehículos generando alertas con respecto a los adelantos horarios, retrasos, otras alertas generadas por conductores, etc.

Así pues, con la implantación de este sistema, no sólo se mejorará la experiencia del usuario del transporte público, sino que, además, se obtendrán los resultados correspondientes indicadores tales como la puntualidad del servicio y sus causas, ayudando a la mejora continua del servicio.

1.3.5 TPU05. Reestructuración del servicio a partir de la nueva estación de autobuses

1.3.5.1 Actuaciones a largo plazo

TPU05.1. Nueva propuesta de ubicación de la estación de autobuses

Otra de las propuestas del presente PMUS consiste en modificar la localización prevista para la nueva estación de autobuses. Si bien el PGOU preveía que esta se ubicase en la superficie que actualmente ocupa el parking de Passeig J. Ribera, la nueva propuesta consiste en situarla junto al futuro bulevar Baix Maestrat (antigua N-340a), en la intersección con María Auxiliadora y en una porción de suelo de uso dotacional.

La propuesta del cambio de localización viene motivada principalmente por dos factores:

1) La situación de la estación junto al bulevar Baix Maestrat evitará la necesidad de acceder al corazón del municipio por parte de los servicios públicos de transporte interurbano, reduciendo las pérdidas de tiempo originadas por este motivo.
2) La parcela sobre la que se propone la actuación permite un fácil acceso en vehículo privado desde todas las zonas del municipio, al estar muy bien conectada y disponer de numerosas plazas de aparcamiento cercanas.

Como consecuencia de esta propuesta, será necesario rediseñar las líneas de transporte público urbano e interurbano.

TPU05.2. Rediseño de la línea de transporte público urbano

La línea de transporte público urbano deberá garantizar una adecuada conectividad entre todas las zonas y la estación de autobús, punto de partida de los servicios de transporte interurbano. Para conseguirlo, la calidad de la conexión hasta la estación de FF.CC. no debería verse afectada.

Propuesta de recorrido

La nueva propuesta de recorrido del servicio de transporte urbano intenta alterar al mínimo posible la ruta propuesta en la actuación "TPU01.2. Nueva propuesta de recorrido. Coordinación con la línea de cercanías C-6.". En cualquier caso y para facilitar la comprensión del recorrido a efectuar por el autobús, este se ha dividido en tramos que se explican a continuación.

Tramos

Tramo 1a. Les Deveses – Estación de autobuses: El autobús partirá desde Jardí Sòl de Riu y discurrirá por la Av. Francisco José Balada hasta llegar al Camí dels Boverals, junto al río Servol, donde virará hacia el interior hasta alcanzar el puente que une con la Zona Centro por la C. Leopoldo Querol. Desde aquí encarará la Av. Libertad para girar por la C. Pilar hasta alcanzar el bulevar Baix Maestrat, a través del cual llegará a así a la nueva estación de autobuses.

Tramo 1b. Lo Saldonar – Picasso: El tramo 1b es idéntico al tramo 1a desde el Spar sito en Av. Francisco José Balada hasta la Estación de Autobús.

Tramo 2. Estación de autobuses – Picasso: Tras parar en la estación de autobuses, discurrirá por el bulevar Baix Maestrat hasta alcanzar la rotonda que le permita conectar con la Av. Barcelona, dirigiéndose desde ahí hacia el Centro Histórico por la C. Puente. El autobús seguirá por la C. San Cristóbal y C. Pilar hasta encontrarse con la rotonda que da acceso al eje C. del Soro – C. Picasso.

Tramo 3. Picasso – Estación FF.CC.: Una vez en Picasso, el autobús se dirigirá hacia la estación de FF.CC por Picasso y la Av. Juan XXIII.

Tramo 4. Estación FF.CC. – Estación de autobuses (por portal del Mediterráneo): Desde la estación de FF.CC., el autobús se dirigirá hacia el Hospital Comarcal de Vinaròs y Portal del Mediterráneo. Una vez efectuada la parada del Carrefour, el autobús se dirigirá nuevamente hacia la estación de autobuses sin abandonar el bulevar Baix Maestrat.

Tramo 2 (BIS). Estación de autobuses – Picasso: Se repetirá nuevamente este tramo.

Tramo 5. Picasso – Les Salines: El autobús discurrirá por C. Picasso, Av. Castellón y C. Febrer Torre hasta alcanzar el eje Av. Pau Béjar – Av. Francisco Baila, por donde recorrerá la Costa Sur hasta llegar a la intersección con la C. Peñíscola.

Tramo 6. Les Salines – Estación FF.CC.: Desde allí, el autobús se dirigirá hacia el nuevo bulevar, por donde continuará hasta llegar al viraje con C. Dauradors donde realizará las paradas de Carrefour y las Pistas de Atletismo. Posteriormente, continuará por la Av. Gil de Atrocillo pasando por el Hospital y llegando a la Estación de FF.CC.

Tramo 7. Estación FF.CC. – Picasso (por Av. Juan XXIII): El autobús volverá desde la estación hasta el centro por la Av. Juan XXIII, Av. Pío XII y Picasso.

Tramo 8. Picasso – Estación autobuses: Desde Picasso, el autobús virará hacia la C. Pilar por donde continuará hasta toparse con el bulevar Baix Maestrat. Una vez aquí, continuará hasta alcanzar la estación de autobuses.

Tramo 9a. Estación de autobuses – Lo Saldonar: Desde la estación de autobuses, el servicio de transporte público urbano realizará la conexión con Av. Barcelona hasta llegar a la C. Leopoldo Querol, por donde cruzará el puente hacia la Zona Norte. Una vez en el Camí dels Boverals, el autobús irá a buscar la C. Joan Fuster, el Camí d'Alcanar, y saldrá al bulevar Baix Maestrat por el Camí de les Carretes. Una vez ahí, continuará hasta llegar a Camí Ameradors, donde virará hacia la costa hasta alcanzar la Av. Francisco José Balada.

Tramo 9b. Estación de autobuses – Les Deveses: El recorrido seguido por el autobús en este tramo será el mismo que en el tramo 9a hasta alcanzar el bulevar Baix Maestrat. Una vez aquí, en lugar de adentrarse nuevamente en la zona Costa Norte por el Camí Ameradors, seguirá hasta llegar al inicio de la Av. Francisco José Balada; reiniciándose así el recorrido.

A la hora de efectuar el recorrido, en caso de diferentes alternativas por tramos, en primer lugar, se efectuarán los tramos con sufijo 'a' y posteriormente los tramos con sufijo 'b'. Esto es:

Tramo 1a – Tramo 2 – Tramo 3 - Tramo 4 – Tramo 5 – Tramo 6 – Tramo 7 – Tramo 8 – Tramo 9a;
Tramo 1b – Tramo 2 – Tramo 3 - Tramo 4 – Tramo 5 – Tramo 6 – Tramo 7 – Tramo 8 – Tramo 9b.

Análisis de la nueva alternativa propuesta

Si consideramos que el servicio será realizado por una única línea de transporte público urbano, el escenario que permite una mejor coordinación con el servicio de FF.CC. es el siguiente:

Sol de Riu	Saldonar	E. Bus	Picasso	E. FF.CC.	E. Bus	Picasso	Salines	E. FF.CC.	Picasso	E. Bus
6:32	N	6:52	6:58	7:04	7:19	7:27	7:37	7:48	7:54	7:59
N	8:08	8:20	8:26	8:32	8:47	8:55	9:05	9:16	9:22	9:27
9:56	N	10:16	10:22	10:28	10:43	10:51	11:06	11:17	11:23	11:28
N	11:37	11:49	11:55	12:01	12:16	12:24	12:39	12:50	12:56	13:01
13:36	N	13:56	14:02	14:08	14:23	14:31	14:46	14:57	15:03	15:08
N	15:17	15:29	15:35	15:41	15:56	16:04	16:19	16:30	16:36	16:41
17:09	N	17:29	17:35	17:41	17:56	18:04	18:19	18:30	18:36	18:41
N	18:50	19:02	19:08	19:14	19:29	19:37	19:52	20:03	20:09	20:14
20:49	N	21:09								

Tabla 16. Análisis horario servicio de autobús urbano tras modificación recorrido. Fuente: Elaboración propia.

Considerando una combinación de la conectividad proporcionada por la línea de transporte público interurbano actual y la línea de transporte público urbano propuesta en la presente alternativa, la conectividad intermodal quedará como se muestra en la siguiente figura:

Horarios servicio ferroviario. Días laborales	Servicio	Tiempo entre trenes	Servicio a usuarios con destino Vinaròs		Servicio a usuarios con origen Vinaròs	
			Conexión tren - bus	Tiempo conexión	Conexión bus - tren	Tiempo conexión
6:25	Vinaròs - Castellón		6:40:00			
7:10	Vinaròs - Castellón	0:45	7:10:00	0:00	7:10:00	0:00
7:48	Castellón - Vinaròs	0:38	7:48:02	0:00	7:40:00	0:08
8:20	Vinaròs - Castellón	0:32	8:32:02	0:12	8:10:00	0:10
8:59	Castellón - Vinaròs	0:39	9:10:00	0:11	8:40:00	0:19
9:28	Vinaròs - Castellón	0:29	9:40:00	0:12	9:16:02	0:11
10:12	Castellón - Vinaròs	0:44	10:28:22	0:16	10:10:00	0:02
11:00	Castellón - Vinaròs	0:48	11:10:00	0:10	10:40:00	0:20
11:15	Vinaròs - Castellón	0:15	11:17:22	0:02	11:10:00	0:05
12:41	Vinaròs - Castellón	1:26	12:50:22	0:09	12:40:00	0:01
13:00	Castellón - Vinaròs	0:19	13:10:00	0:10	12:50:22	0:09
14:15	Vinaròs - Castellón	1:15	14:40:00	0:25	14:10:00	0:05
15:00	Castellón - Vinaròs	0:45	15:10:00	0:10	14:57:22	0:02
15:27	Vinaròs - Castellón	0:27	15:40:00	0:13	15:10:00	0:17
16:33	Castellón - Vinaròs	1:06	16:40:00	0:07	16:30:22	0:02
16:48	Vinaròs - Castellón	0:15	17:10:00	0:22	16:40:00	0:08
17:55	Castellón - Vinaròs	1:07	18:10:00	0:15	17:41:00	0:14
18:30	Vinaròs - Castellón	0:35	18:40:00	0:10	18:30:00	0:00
18:39	Castellón - Vinaròs	0:09	18:40:00	0:01	18:30:00	0:09
19:42	Vinaròs - Castellón	1:03	20:03:00	0:21	19:40:00	0:02
19:50	Castellón - Vinaròs	0:08	20:03:00	0:13	19:40:00	0:10
20:30	Vinaròs - Castellón	0:40	20:40:00	0:10	20:10:00	0:20
20:55	Castellón - Vinaròs	0:25	21:10:00	0:15	20:40:00	0:15
21:56	Castellón - Vinaròs	1:01				

Tabla 17 Análisis conectividad entre servicio ferroviario y servicio de transporte público de superficie en temporada baja tras ejecución estación FF.CC. Fuente: Elaboración propia

En la Tabla 16 La nueva propuesta consta de un total de 16 pasos por la estación de FF.CC y 25 por la nueva estación de autobús. De los servicios que pasan por la estación de FF.CC., la mitad tendrán como origen la Zona Centro y la otra mitad la Costa Sur.

En la Tabla 10, se detallan los resultados del análisis de los intervalos de conexión entre el servicio ferroviario y los servicios de autobús urbano e interurbano de proximidad teniendo en cuenta la nueva propuesta. Los periodos promedio de espera serán de 11 minutos para las conexiones tren – bus y 9 minutos para las conexiones bus – tren. Hasta un total de 34 conexiones se realizarán en tiempos inferiores a 15 minutos.

TPU05.3 Análisis de la posible ampliación del servicio de temporada alta al resto del año

El objetivo fundamental con que se redacta el presente PMUS es conseguir reducir la utilización del vehículo privado a nivel urbano. Para alcanzar este objetivo, son necesarias una serie de medidas de acompañamiento que permitan potenciar la movilidad por medio de modos activos.

En este contexto, se propone potenciar el servicio de transporte público urbano mediante la extensión de la propuesta estival (2 autobuses) al resto del año una vez se haya consolidado la línea de transporte público urbano con la estación en su nueva ubicación.

El desglose de las líneas quedaría como sigue:

- Línea Norte: Unión Costa Norte, Centro y estación de autobús.
- Línea Sur: Unión estación de autobús, Centro, estación FF.CC., hospital y Costa Sur.

Esta iniciativa tiene que estar validada por los datos de la empresa concesionaria respecto a la demanda.

Todos los cambios propuestos reducirán notablemente los tiempos de conexión conectividad interzonal y entre equipamientos tan importantes como la estación de autobús y la estación de FF.CC.

1.3.6 TPU06. Gratuidad del servicio de transporte público urbano

Una de las medidas que se debería valorar es la implantación de la gratuidad del servicio de autobús urbano. Para ello, se propone una experiencia piloto durante un periodo de un año, con objeto de valorar el éxito de la medida.

Algunas localidades como Vila-real ya cuentan con este servicio.

1.3.7 TPU07. Rediseño de la línea de transporte público interurbano

Las líneas de transporte público interurbano que operan en el municipio deberán ser modificadas para tener en cuenta la nueva propuesta de ubicación de la estación de autobús. Se indican, a continuación, las directrices principales que marcan el diseño de cada una de las propuestas:

- Línea interurbana Vinaròs – Benicarló – Peñíscola: Dado su carácter de proximidad, el diseño de esta línea resulta especialmente crítico, por lo que se ha intentado alterar al mínimo posible tanto los recorridos como las paradas que efectúa en el municipio. El resultado es que la línea ya no circulará por la Av. Libertad, sino por el nuevo bulevar Baix Maestrat para llegar a la nueva estación de autobús propuesta.
- Línea interurbana Vinaròs – Catí – San Mateu Morella: Al tratarse de la única línea que conecta el municipio con el interior de la provincia, se pretende salvaguardar la conexión con el Hospital Comarcal, si bien se propone que también se efectúe parada en la estación de FF.CC.
- Línea interurbana Vinaròs – Castellón: El papel de esta línea es puramente interurbano, por lo que únicamente se considera esencial la conectividad intermunicipal, para lo cual es necesario reducir al mínimo los tiempos de paso por los municipios. Ello implica que la única parada que debiera efectuar la línea en el municipio sea en la estación de autobús.
- Resto de líneas interurbanas: Al igual que sucede con la línea que conecta Vinaròs con Castellón, el papel del resto de líneas es el de garantizar una adecuada conectividad intermunicipal, por lo que los recorridos por el interior de los municipios en los que operen debería ser reducido al mínimo. En consecuencia, se propone una única parada de estas líneas en la estación de autobús.

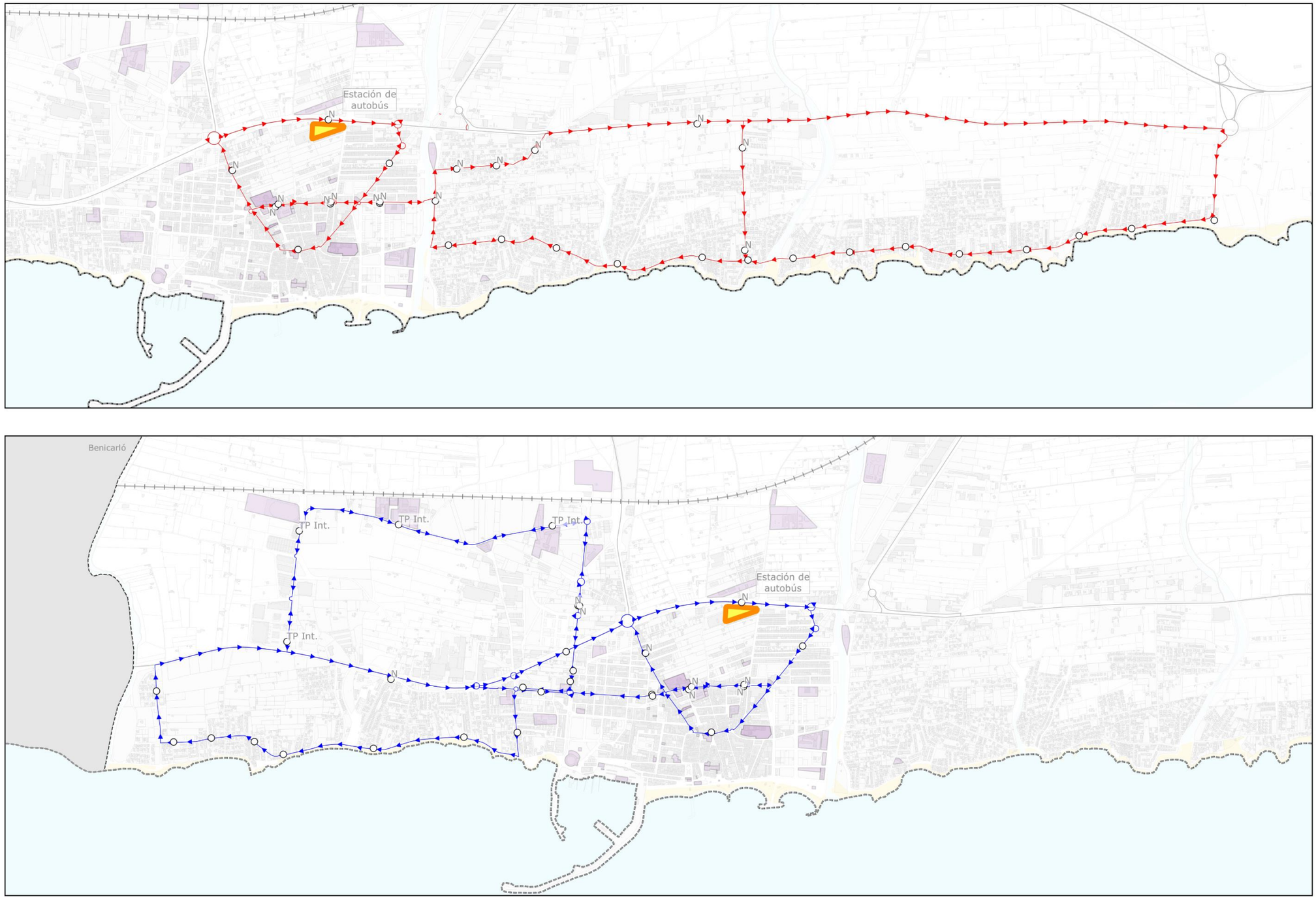


Ilustración 91. Propuesta de la línea de transporte público urbano en E1. Desglose en línea Norte – Hospital – Centro (en rojo) y Centro – Sur – Hospital (en azul). La etiqueta 'N' representa nuevas paradas, mientras que la etiqueta 'TP Int.' representa paradas ya existentes en alguna línea de transporte público interurbano. Fuente: Elaboración propia.

1.3.8 Análisis de la cobertura en los diferentes estadios

Se ha realizado un análisis del nivel de la cobertura que ofrece servicio de transporte público urbano en cada uno de los estados propuestos.

Para ello, se han determinado tres radios de cobertura distintos:

1) 100m de distancia: Se considera que el nivel de acceso al servicio de transporte público es óptimo para todas aquellas personas que se ubican a menos de 100m de distancia de una parada.
2) 200m de distancia: Se considera que el nivel de acceso al servicio de transporte público es bueno para todas aquellas personas que se ubican a menos de 100m de distancia de una parada.
3) 300m de distancia: Se considera que el nivel de acceso al servicio de transporte público es adecuado para todas aquellas personas que se ubican a menos de 100m de distancia de una parada.

Los resultados obtenidos se ilustran en la siguiente figura:

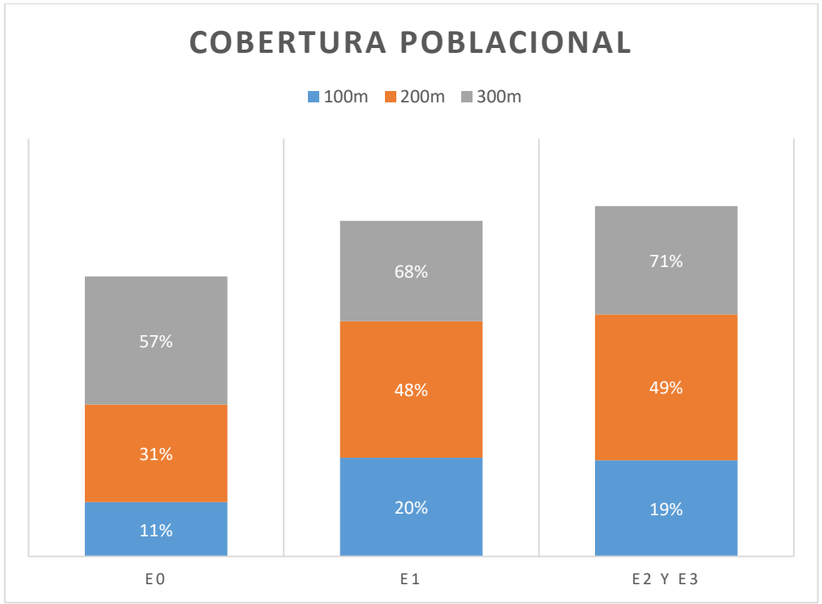


Ilustración 92. Análisis de la cobertura poblacional del servicio de transporte público urbano. Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en la figura anterior, la propuesta de mejora del servicio de transporte público urbano en el corto plazo (E1) supone un notable incremento de la cobertura poblacional del servicio con respecto al estado actual.

Con la nueva propuesta, el servicio de autobús urbano llegará a un 21% más de población. La cobertura espacial será buena para un 48% de la población, resultando óptima para un 20%. Estos datos mejoran notablemente los resultados existentes a día de hoy. Esta medida tiene una contrapartida, y es que se reducen las frecuencias de paso por los puntos más alejados de Costa Norte. Sin embargo, se cree que la contrapartida es muy positiva, pues se mejoran las conexiones con los distritos más cercanos de Costa Norte y se crea un itinerario que conduce al Hospital y a la estación de FF.CC. de forma directa desde Costa Norte, Zona Centro y Costa Sur.

Por otro lado, el diseño propuesto en un segundo escenario estaba encaminado a dar cobertura a la nueva estación de autobús sin menguar los resultados de cobertura espacial conseguidos en el escenario 1. La ilustración anterior muestra que dicho objetivo se cumple.

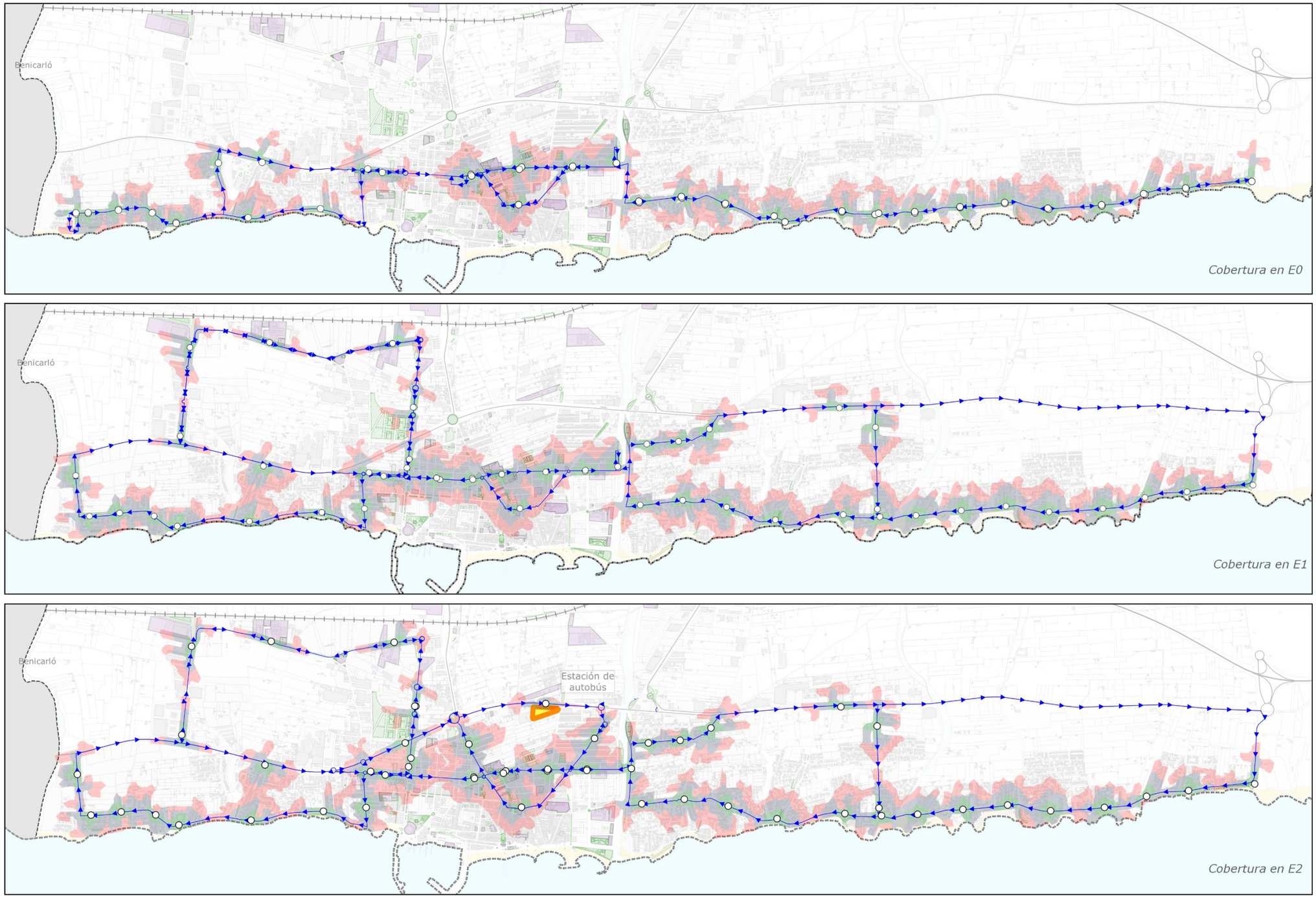


Ilustración 93. Transporte público urbano. Análisis de la cobertura de las paradas del transporte público urbano a 100m (verde), 200m (azul) y 300m (rojo) en los diferentes estadios. Fuente: Elaboración propia

1.4 Plan INT. Fomento de la intermodalidad. Plan del 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[2].

El Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de València realizó un análisis de los viajes entre los municipios de ambos sistemas, presentando los resultados en sendas gráficas que se muestran a continuación:

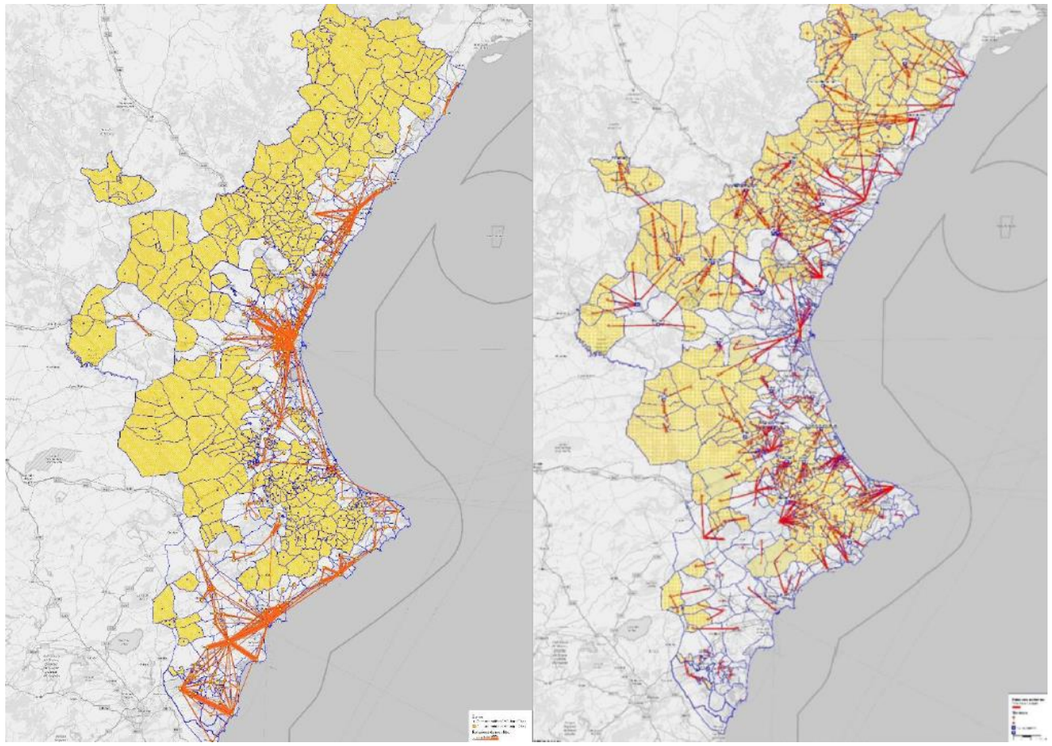


Ilustración 94. Conexiones del sistema litoral (izqda.) y del sistema rural (dcha.) de la Comunitat Valenciana. Fuente: Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia.

La ilustración anterior muestra sólidas conexiones entre Vinaròs, Benicarló y Peñíscola; y desde la capital del Baix Maestrat hacia los municipios del interior.

Como capital y municipio más poblado de la comarca, Vinaròs alberga equipamientos tan importantes como el Hospital Comarcal, la estación de FF.CC. o centros educativos de secundaria, Bachillerato y FP, que actúan como focos generadores de desplazamientos. En consecuencia, los resultados presentados anteriormente son del todo esperables.

Con objeto de fomentar un reparto modal más equilibrado, se propone la creación de nodos de interconectividad entre los diferentes medios de transporte. Los nodos de intermodalidad propuestos se indican a continuación.

1.4.1 INT01. Fomento de áreas urbanas de intermodalidad – intercambiadores de transporte

1.4.1.1 Actuaciones a medio plazo

INT01.1 Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios

Los principales nodos de intercambio modal son aquellos que sirven de conexión entre lo urbano y lo interurbano; es decir, entre Vinaròs y los municipios de su entorno con los que comparte numerosos desplazamientos. Estamos hablando, pues, de la estación de FF.CC. y de la estación de autobuses, nodos de intermodalidad primarios, de los cuales hablamos con mayor detenimiento a continuación:

- NODO 1. Estación de FF.CC. 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). Para ello, se propone la llegada de los autobuses hasta la misma puerta de la estación, donde deberá existir una parada debidamente dimensionada y que, además, cuente con marquesina. Además, este nodo deberá contar con servicio de préstamo de bicicletas para facilitar un acceso rápido y ágil al centro del municipio con este medio de movilidad sostenible. Por otro lado, se deberá crear la infraestructura peatonal adecuada que permita conectar la estación con el centro del municipio salvando las dificultades puntuales que existen en la actualidad (túnel Av. Juan XXIII y Av. Pío XII para cruzar N-340a y C. Benedicto XIII hasta conectar con Av. Zaragoza previo acceso al centro urbano por C. Pilar). También será imprescindible crear un parking adecuado a las necesidades de uso del servicio ferroviario y que conste de un punto de recarga para el vehículo eléctrico. La ejecución de

[2] Estos sistemas han sido definidos por el Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia, el cual establece que:

- El sistema rural "*refleja unas zonas del interior que al estar muy poco pobladas apenas registran viajes*".
- El sistema litoral "*muy poblado […], dibuja un rosario de conexiones desde Vinaròs hasta Pilar de la Horadada que solo se debilita en el tramo de costa comprendido entre Alcalà de Xivert y Cabanes*".

estas medidas consolidará este como el principal nodo de intercambio modal del municipio. En resumen, pues, la estación de FF.CC. conectará: Servicio ferroviario – Sistema de transporte público urbano – Sistema de transporte público interurbano de proximidad – Sistema de transporte público interurbano del sistema rural – Servicio de préstamo de bicicletas urbano – Nodo de recarga de vehículos – Nodo de acceso peatonal y ciclista.

- NODO 2. Estación de autobuses. La estación de autobuses conectará todos los servicios de autobús interurbano con el servicio de autobús urbano. Además, este nodo deberá contar con servicio de préstamo de bicicletas y con una infraestructura que permita una rápida conexión peatonal y ciclista con todas las zonas del municipio. También se propone un parking para poder abastecer la demanda del servicio; el cual deberá contar con puntos de recarga para el vehículo eléctrico. Este nodo será el segundo en cuanto a jerarquía intermodal. En resumen, pues, la estación de autobús conectará: Sistema de transporte público urbano – Sistemas de transporte interurbanos – Servicio de préstamo de bicicletas urbano – Nodo de recarga de vehículos – Nodo de acceso peatonal.

INT01.2 Nodos de intermodalidad en intercambiadores secundarios

Además de estos, existen otros nodos de intermodalidad que resultan interesantes dentro de la movilidad urbana del municipio. Estos serán considerados nodos de intermodalidad secundarios:

- NODO 3. Hospital Comarcal de Vinaròs. Debemos destacar el importante papel que juega este equipamiento en la movilidad urbana e interurbana, al tratarse del principal del único hospital existente en la comarca de "El Baix Maestrat". Aquí tienen parada tanto los servicios de transporte público urbano como los servicios de transporte interurbano de proximidad y del sistema rural. La parada sita en el lateral del hospital no cuenta en la actualidad con marquesina, por lo que deberá ser instalada. El hospital dispone de parking en sus instalaciones en el cual se propone la instalación de un nodo de recarga para vehículos eléctricos. Por otro lado, también dispone de una infraestructura peatonal y ciclista adecuada en sus proximidades, que deberían permitir una buena conexión con el centro si se consiguieran salvar las dificultades existentes en los cruces con la N-340a. Aquí se propone la instalación de un punto de préstamo de bicicletas. En resumen, pues, el Hospital comarcal contará con servicios de: Sistema de transporte público urbano – Sistema de transporte público interurbano de proximidad – Sistema de transporte público interurbano del sistema rural – Servicio de préstamo de bicicletas urbano – Nodo de recarga de vehículos – Nodo de acceso peatonal y ciclista.
- NODOS 4 y 5. Parkings de rotación. Los parkings de rotación sitos en Passeig de Colón y Camí Fondo deben ser algo más que un simple lugar para el estacionamiento de vehículos. En ellos se debe promover el intercambio modal, de ahí que resulte interesante el hecho de que ambos cuenten con parada de transporte público urbano cercana (parada de Av. Libertad para parking de Camí Fondo y parada de San Cristóbal para parking de Passeig Colón). Además, se debe promover la instalación en sus inmediaciones de nodos de préstamo de bicicletas. Por otro lado, también es fundamental que en estos equipamientos se instalen puntos de recarga e incluso que, durante los primeros años, se bonifique el ticket de estacionamiento de vehículos eléctricos. Por otro lado, deben disponer de una infraestructura peatonal y ciclista adecuada en sus proximidades que permita un fácil acceso en modos activos. En resumen, los parkings de rotación deben contar con servicios de: Transporte público urbano - Servicio de préstamo de bicicletas urbano – Nodo de recarga de vehículos – Nodo de acceso peatonal y ciclista.

1.4.2 INT02. Red de estacionamiento de bicicletas en los conectores de transporte público urbano e interurbano

La presente línea de actuación queda recogida dentro del "Plan MA: Plan de fomento de los modos activos", en la línea "MA03. Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas". Aquí se remarca para recalcar su relevancia a la hora de fomentar la intermodalidad.

1.4.2.1 Actuaciones a medio plazo

La disponibilidad de aparcamientos de bicicleta junto a las principales estaciones de autobús del servicio urbano y junto a la estación de Renfe es imprescindible si se pretende potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte en conexión con el transporte público.

Por este motivo, se propone la creación de puntos de estacionamiento de bicicletas junto a los nodos descritos en la actuación INT01 para facilitar el acceso a las instalaciones en modos blandos.

1.4.3 INT03. Áreas de estacionamiento junto a nodos de intermodalidad primarios.

La presente línea de actuación queda recogida dentro del "Plan PE. Plan de estacionamiento", en la línea "PE03. Creación de parking en áreas de intercambio modal." Aquí se remarca para recalcar su relevancia a la hora de fomentar la intermodalidad.

Junto a los nodos de intermodalidad primarios será necesario crear zonas de estacionamiento para facilitar un rápido acceso a los mismos.

En este sentido, la localización tiene que ir de la mano de la correspondiente reserva de suelo en el PGOU.

En el caso de la estación de FF.CC., el PGOU prevé un área destinada al estacionamiento de vehículos frente a la estación.

En la estación de autobuses, parte del suelo quedará reservado para el estacionamiento del vehículo privado.

1.4.4 INT04. Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico en intercambiadores modales.

La presente línea de actuación queda recogida dentro del "Plan EE. Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental", en la línea "EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga". Aquí se remarca para recalcar su relevancia a la hora de fomentar la intermodalidad.

Todos los nodos de intermodalidad deberán contar con una infraestructura de recarga del vehículo eléctrico. De acuerdo a lo especificado en el apartado 1.7.1 "EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga", en los intercambiadores modales definidos anteriormente se proponen los siguientes puntos de recarga:

Puntos de recarga rápida							
Tipo de instalación	Ubicación	2.020		2.025		2.030	
		Propuesta	Total	Propuesta	Total	Propuesta	Total
Parking de rotación	Passeig de Colón	1	1		1		1
Parking de rotación	Camí Fondo			1	1		1
Puntos de recarga semirrápida							
Tipo de instalación	Ubicación	2.020		2.025		2.030	
		Propuesta	Total	Propuesta	Total	Propuesta	Total
Parking de rotación	Passeig de Colón	2	2		2	4	6
Hospital	Hospital			1	1		1
Parking de rotación	Camí Fondo			4	4		4
Puntos de recarga lenta							
Ubicación	Existentes	2.020		2.025		2.030	
	Total	Propuesta	Total	Propuesta	Total	Propuesta	Total
Estación FF.CC.				2	2	4	6
Nueva estación autobús				1	1	6	7
Hospital		2	2		2	6	8
Parking Passeig Colón		5	5	10	15	15	30
Parking Camí Fondo				10	10	15	25

Ilustración 95. Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico en intercambiadores modales. Fuente: Elaboración propia

1.4.5 INT05. Fomento del intercambio modal mediante el título único de viaje.

1.4.5.1 Actuaciones a largo plazo

Una de las principales carencias de la intermodalidad es tener que contar con una tarjeta o bono distinta para cada uno de los medios de transporte. El plan de transporte público, en su línea estratégica" TPU02.1. Título de viaje único", propone implantar el título único de viaje, al menos, para la línea urbana y la línea interurbana de proximidad que conecta Vinaròs con Benicarló y Peñíscola y, a ser posible, las líneas urbanas que operan dentro de estos municipios. De este modo, se potenciaría la consolidación del transporte público entre los principales municipios del litoral del Baix Maestrat, respondiendo de forma parcial al objetivo específico OE040e1 definido por la EDUSI del área urbana de Vinaròs – Benicarló, en cuya línea de actuación 4.2 propone la *"Optimización de los sistemas de transporte público interurbano"* citando dentro de ella a la *"Complementariedad e intermodalidad entre los distintos sistemas de transporte".*

También se propone que el servicio de préstamo de bicicletas cuente con una APP que permita a los usuarios un fácil acceso sin la necesidad de disponer de ningún tipo de tarjeta.

Comentar también que se espera que la Autoridad de Transporte Metropolitano regule de alguna forma una tarjeta que integre tanto los viajes interurbanos como los urbanos, incluyendo el servicio de trenes, autobuses y bicicletas en una sola tarjeta.

Una vez se consiga la integración de estos servicios en una sola tarjeta, se podrá analizar con profundidad los tiempos para el intercambio libre entre medios de transporte, el número de intercambio entre modos, las matrices origen/destino en servicio de transporte público, etc.

1.5 Plan DUM. 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.

Actualmente existe la prohibición de circulación de vehículos de 4 o más ejes por la N-340 entre los municipios de l'Hospitalet de l'Infant y Torreblanca. Sin embargo, se desconoce si el municipio cuenta con otras medidas que supongan una mayor restricción al tráfico de vehículos pesados por el interior del término municipal o del núcleo urbano.

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. En primer lugar, la reserva de plazas de estacionamiento para las actividades de carga y descarga limita el estacionamiento en superficie para los usuarios de vehículos privados; en segundo lugar, el elevado volumen de vehículos de distribución en las vías suele generar colapsos o ralentizaciones del tráfico y; por último, se genera una indeseada interacción entre estos servicios y los viandantes, que ven limitado su espacio en la vía pública.

Además, la DUM suele ser gestionada por operadores independientes; cada uno de los cuales realiza los repartos en función de sus propias conveniencias. Este hecho provoca la realización de infinidad de desplazamientos que, en caso de una gestión centralizada, se verían considerablemente reducidos. Como consecuencia de ello, existe un elevado coste energético del que deriva un importante perjuicio ambiental en forma de emisiones atmosféricas y acústicas que pueden ser evitadas.

En consecuencia, en el presente PMUS se propone una serie de medidas para mejorar la actividad logística y la distribución urbana de mercancías. Estas medidas deberán ir acompañadas de un control policial para que sean respetadas y resulten efectivas.

A través de estas propuestas, se pretende mejorar las condiciones de distribución capilar en la ciudad, que suponen a lo largo del día un gran número de desplazamientos en el conjunto de la actividad total de la ciudad y que, como consecuencia, producirá mejoras globales en cuanto a movilidad urbana se refiere.

1.5.1 DUM.01. Medidas de mejora de la actividad logística

1.5.1.1 Actuaciones en el corto plazo

DUM01.1. Mejora de los accesos al puerto

Una de las medidas que persigue el presente plan es mejorar el acceso a las instalaciones del puerto deportivo y pesquero de Vinaròs. Para ello se pretende que la Calle Varadero, desde la intersección con 1º de Mayo, sea de uso exclusivo para los usuarios del puerto. Para que esta medida resulte efectiva la rotonda ubicada al final de esta vía en su intersección con C. Sana Magdalena y C. Costa y Borràs deberá ser eliminada. De este modo se liberará el frente de tráfico ajeno a las propias instalaciones del puerto.

Desde la antigua N-340a, y hasta el enlace con la C. Febrer Torre que conecta con el frente marítimo el acceso al puerto podrá realizarse, inicialmente, por dos vías: por la Av. Castellón o por el eje conformado por la Av. Joan XXIII y la Av. Pío XII.

Con la ejecución del bulevar Baix Maestrat y las glorietas previstas en este eje, los accesos al puerto deberían producirse exclusivamente desde la intersección con Capsades, siguiendo hasta

enlazar con la Av. Castellón para, desde aquí, seguir el mismo recorrido que se planteaba en el escenario inicial.

DUM01.2. Movilidad de vehículos pesados

El objetivo de este punto es controlar la circulación de vehículos pesados en las áreas urbanizadas del término municipal. Para ello, se considerarán los siguientes aspectos:

- La tipología de los vehículos pesados.
- La ubicación de los polígonos industriales, así como la situación de los centros comerciales, equipamientos y estaciones de FF.CC y autobús.
- Los radios de giro.
- El tipo de vía.

El primer punto que hay que abordar es decidir a qué vehículos se les va a permitir la entrada en la ciudad, es decir, que masas máximas se van a autorizar.

Para ello, se establecerán los siguientes criterios:

- Prohibición de entrada de vehículos con una MMA superior a 10 toneladas en la Zona Centro de Vinaròs y en Juan XXIII, con la excepción de vehículos de acceso a las instalaciones del puerto a través de las vías Camí Capsades, Av. Castellón, C. Febrer Torre, C. Raimundo de Alós, C. del músic Carles Sanos y C. Varadero.
- Prohibición de entrada de vehículos con una MMA superior a 5,5 toneladas a Costa Norte, Costa Sur y Ermita.
- Se permitirá el acceso de vehículos de mayor tonelaje a los polígonos industriales existentes en el municipio (Portal del Mediterráneo, Capsades, P.I. Ctra. Ulldecona y Planes Altes) a través de las vías N-232, N-238, CV-11 y CV-102.
- Evitar la entrada al Centro Histórico y al Anillo Central de vehículos con una MMA superior a 3,5 toneladas con el objetivo de disminuir el impacto ambiental, la congestión del tráfico y el impacto que produce sobre el peatón.

Las características de los viales propuestos para la circulación de vehículos pesados serán las siguientes:

- La ruta debe ser continua, con las mínimas interrupciones (semáforos, cruces, etc.) y con un asfalto en buenas condiciones.
- Debe tener varias vías de incorporación y de fácil acceso.
- Del mismo modo, debe tener las suficientes salidas como para acceder a los distintos centros de carga y descarga.

Señalización de las vías

Una vez establecidos los recorridos, es necesario **señalizar las vías** de modo que queden claramente identificados. La señalización también deberá servir para limitar la circulación de los vehículos pesados en las zonas anteriormente indicadas.

Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías. Prohibición de acceso a vehículos destinados al transporte de mercancías, entendiéndose como tales camiones y furgones independientemente de su masa.



R-107 R-107 R-107

Entrada prohibida a vehículos destinados al transporte de mercancías con mayor masa autorizada que la indicada. Prohibición de acceso a toda clase de vehículos destinados al transporte de mercancías si su masa máxima autorizada es superior a la indicada en la señal, entendiéndose como tales los camiones y furgones con mayor masa que la indicada en la señal. Prohíbe el acceso aunque circulen vacíos.



R-406 R-406 R-406

1.5.2 DUM.02. Distribución urbana de mercancías

1.5.3 Actuaciones a corto plazo

La distribución urbana de mercancías es un soporte fundamental para el desarrollo de la actividad económica de un municipio. Como ya se ha comentado anteriormente, esta actividad suele generar numerosos conflictos con los diferentes usuarios de la vía pública, pues reduce los espacios de estacionamiento en viario, colapsa el tráfico en las ciudades y limita el espacio para el viandante. Todo ello evidencia la importancia de una gestión adecuada de las DUM para el mejor funcionamiento de la ciudad.

Un primer análisis relativo a la ubicación de las actividades comerciales nos permite observar que hasta un 92% de las mismas se ubica en la Zona Centro. Con esta información podemos determinar que los problemas asociados a la distribución de mercancías quedan delimitados a este ámbito, no siendo necesario adoptar medidas en el resto de zonas del municipio.

El fin de este apartado, pues, es exponer alternativas y soluciones a los problemas detectados y elaborar propuestas para mejorar la eficacia de la gestión pública y privada de la carga y descarga de mercancías. Si bien no existen métodos universales para resolver esta problemática, se proponen las siguientes consignas generales que deberían ayudar a mejorarla. Estas son:

1) Revisión de la dotación de las zonas de carga y descarga

2) Control del estacionamiento en las zonas de carga y descarga
3) Regularización de las zonas de carga y descarga
4) Revisión de los horarios de carga y descarga
5) Utilización de las nuevas tecnologías para mejorar la gestión de la distribución de mercancías.
6) Análisis de la posibilidad de implantación de un centro logístico en la zona centro.

DUM02.1. Dotación de plazas de carga y descarga

Los criterios que se han tomado para regularizar las zonas de carga y descarga son los siguientes:

- La distancia entre el comercio y la zona de carga y descarga más cercana debe ser menor o igual a 100 metros. En caso contrario, se ubicarán nuevas zonas de carga y descarga en una vía determinada, cuando:
  - El número de comercios que necesitan cobertura sea mayor o igual a 3.
  - La mercancía transportada sea muy voluminosa o pesada, como, por ejemplo, el mobiliario o los electrodomésticos.
- Toda zona de carga y descarga debe estar señalizada vertical y horizontalmente. Dicha señalización debe estar visible.

La dotación de una oferta adecuada de plazas reservadas a vehículos de mercancías en relación al número de comercios es una herramienta indispensable para facilitar las operaciones de carga y descarga.

Por este motivo, en la fase de Diagnóstico se realizó un análisis tanto de la ratio 'comercio/plazas de carga y descarga' como de la cobertura lineal.

Los resultados del primer análisis mostraban que, en la Zona Centro, una plaza de carga y descarga servía a, aproximadamente, un total de seis comercios.

El análisis de la cobertura lineal mostraba problemas puntuales en C. Pilar (CH2.2) y C. San Francisco (E3.1), donde existen dos áreas con importante confluencia de comercios que no están servidas con plazas de reserva para la actividad de carga y descarga. En consecuencia, se propone la reserva de dos nuevas plazas, una cada una de las vías indicadas, en las proximidades de las actividades existentes. Con ello se dará solución a los problemas locales aquí detectados.

El análisis de la cobertura lineal también manifestaba importantes carencias en el distrito del Centro Histórico, donde apenas el 35% de los comercios se encontraban a una distancia inferior a 100m de un punto de carga y descarga. Y es que este es un distrito conformado por viales peatonales con secciones estrechas de plataforma única, donde los espacios reservados a las plazas de carga y descarga se encuentran en sus bordes. La morfología de las vías, además, impide ampliar la dotación de plazas de reserva, por lo que aquí serán necesarias otras estrategias para mejorar la gestión de la distribución de mercancías que serán abordadas en puntos posteriores (ver DUM02.6. Centro de distribución logística en la Zona Centro).

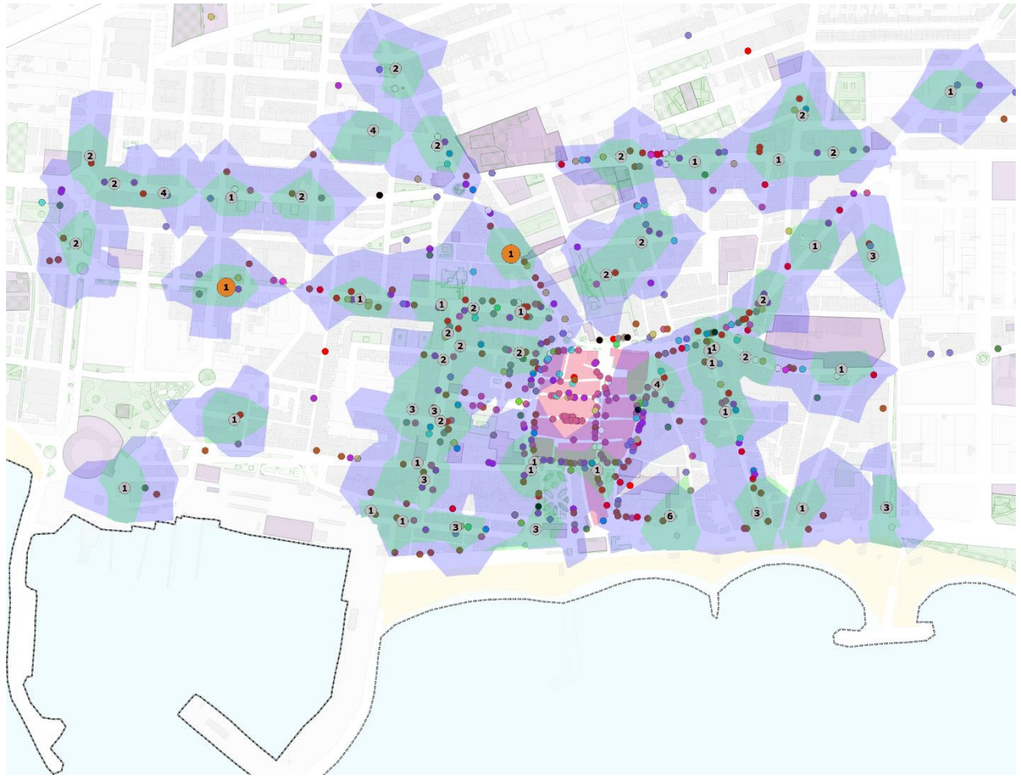


Ilustración 96. Cobertura lineal a 50m y 100m de las plazas de carga y descarga sobre los comercios. En naranja: Plazas propuestas en E1. En gris: Plazas existentes. Fuente: Elaboración propia.

Se muestra, a continuación, una tabla resumen de los resultados de la cobertura lineal en los distritos afectados por la dotación de las dos nuevas plazas de carga y descarga. En el resto de distritos y zonas, la cobertura permanece como en el estado inicial.

Zona/Distrito	Comercios	E0				E1			
		Com. d<50m		Com. d<100m		Com. d<50m		Com. d<100m	
		abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Zona Centro	**670**	**319**	**48%**	**536**	**80%**	**322**	**48%**	**566**	**84%**
Zona de afección	**492**	**248**	**50%**	**387**	**79%**	**251**	**51%**	**417**	**85%**
Centro Histórico	103	38	37%	69	67%	38	37%	70	68%
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	237	148	62%	213	90%	149	63%	227	96%
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	80	22	28%	54	68%	24	30%	60	75%
Zona Centro-Ensanche 3.1	72	40	56%	51	71%	40	56%	60	83%

Tabla 18. Cobertura lineal de las plazas de carga y descarga. Fuente: Elaboración propia.

Los resultados muestran que, con la propuesta de solamente 2 nuevas plazas de carga y descarga, se produce un incremento de 6 puntos porcentuales de la cobertura lineal a 100m. Ello pone de relieve la efectividad de la medida propuesta.

DUM02.2. Control del estacionamiento en las zonas reservadas a carga y descarga

Uno de los problemas asociados a la distribución urbana de mercancías es la utilización inadecuada de las plazas reservadas para la actividad de carga y descarga tanto por los usuarios de vehículo privado como por los propios transportistas, lo que redunda en un aumento del tráfico en zonas generalmente susceptibles de quedar congestionadas.

En consecuencia, se proponen una serie de medidas encaminadas a reducir el mal uso de las plazas de reserva para las actividades de carga y descarga, entre las que se encuentran:

- Mayor control por parte de las autoridades locales en las zonas de carga y descarga.
- Aplicación del régimen sancionador previsto en la ley en caso de detección de uso indebido de las zonas de carga y descarga por parte de transportistas o usuarios del vehículo privado.
- Campañas de concienciación ciudadana, por medio de difusión de la normativa reguladora y del régimen sancionador previsto en caso de incumplimiento.

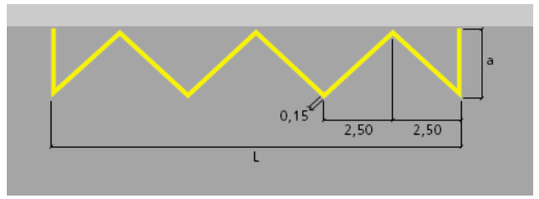
DUM02.3. Regularización de las zonas de carga y descarga

Otro aspecto importante consiste en regularizar las plazas de carga y descarga, de modo que queden debidamente señalizadas y dimensionadas. Para ello se deberá tener en cuenta que los requerimientos de espacio mínimo se referirán a vehículos de mercancías ligeros (m.m.a. $\leqslant$ 3500 kg), si bien se pueden estudiar nuevas alternativas con espacios más reducidos para la distribución desde cargo-bikes.

En cualquier caso, inicialmente se revisarán los espacios reservados para vehículos de mercancías y se modificarán de acuerdo a los siguientes criterios:

Señalización horizontal de los espacios reservados para la carga y descarga de mercancías.

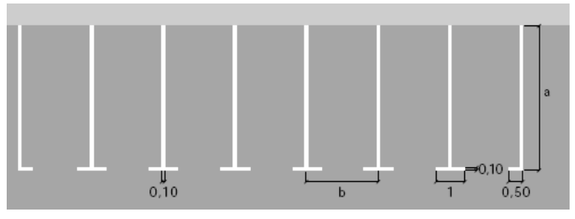
a) Aparcamiento en cordón:



Cuando la longitud L no sea un múltiplo de 5 m, la longitud de los tramos unitarios de 2,5 m se modificará el mínimo posible para conseguir que un número par de los mismos dé la longitud total L. La anchura mínima de estos tramos será 2 m, siendo la recomendada 2,5 m.

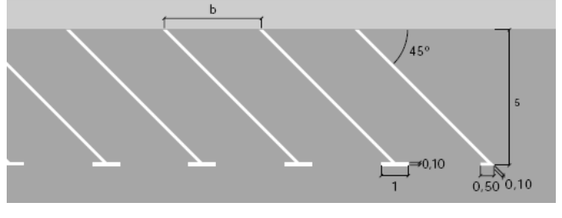
La anchura mínima a es de 2,5 m.

b) Aparcamiento en batería:



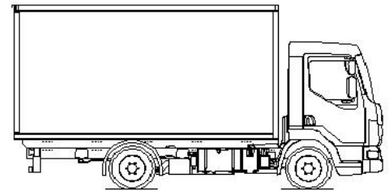
La anchura mínima a será 6 m y la anchura b de 2,5 m.

c) Aparcamiento en semibatería:



La distancia b entre líneas de separación de plazas tendrá un mínimo de 3,1 m. y un máximo de 3,5 m.

Requerimientos de espacio mínimo, referidos a vehículos ligeros.



M.M.A. ≤ 3500 Kg

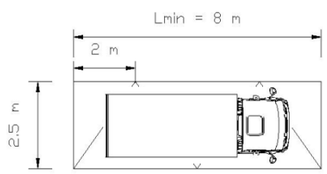
Las dimensiones mínimas representativas de un vehículo de transporte de mercancías son:

Ancho: 2,10 m.

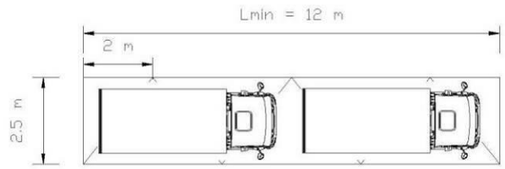
Largo: 5,80 m.

Por lo tanto, las dimensiones mínimas resultantes de las zonas de aparcamiento para operaciones de carga y descarga son las siguientes:

a) Aparcamiento en cordón:

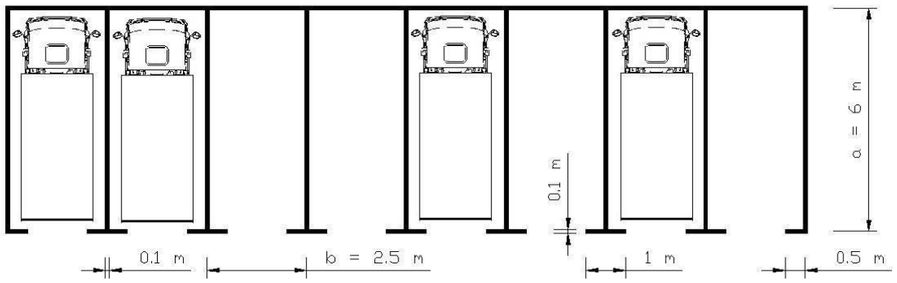


Zona de carga y descarga de 1 plaza.

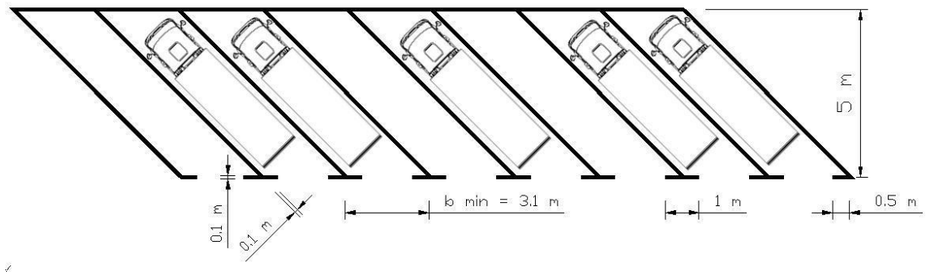


Zona de carga y descarga de 2 plazas.

b) Aparcamiento en batería:



c) Aparcamiento en semibatería:



DUM02.4. Revisión de horarios para carga y descarga

Con carácter general

La actividad de carga y descarga está permitida entre las 08:00h y las 20:00h en el municipio, con la salvedad del distrito Casco Histórico, donde queda restringida al horario de 07:30h – 10:30h y 15:30h – 17:30h.

En una primera instancia, se propone ampliar la zona de limitación horaria al Anillo Central, de modo que se consolide un área del Centro Histórico de uso prioritario para ciclistas y peatones.

Posteriormente y tras la consolidación de la supermanzana de la Zona Centro, la limitación horaria de la actividad de carga y descarga de 07:30h – 10:30h y 15:30h – 17:30h se hará extensible hasta sus bordes.

Además, se proponen las siguientes medidas en dicha zona:

- Las calles del distrito Casco Histórico y del propuesto Anillo Central son ejes de coexistencia o "semipeatonales".
- Control de la velocidad de los vehículos: límite 30 km/hora (Z-30 vías del Anillo Central).

En las proximidades de centros escolares

La amplitud de los horarios para la distribución de mercancías suele generar fricciones en determinados periodos donde la actividad peatonal es elevada. Esto es especialmente relevante en las horas de entrada y salida de los centros escolares. En consecuencia, en sus proximidades se propone analizar la posibilidad de limitar la ventana temporal para la actividad de carga y descarga. Ello redundará en una mayor seguridad de los caminos escolares.

1.5.3.1 Actuaciones a medio plazo

DUM02.5. Creación de una APP para ayuda a la gestión del estacionamiento en carga y descarga

Conscientes de que vivimos en una época en que la importancia de los recursos tecnológicos es cada vez mayor, pensamos que utilizar estos medios para mejorar la gestión de las ciudades es un deber.

Así pues, el desarrollo de aplicaciones que nos ayuden a gestionar la distribución de mercancías puede resultar muy interesante para mejorar la movilidad en nuestras ciudades, hecho que repercutirá en una mejora de la calidad de vida de la población.

Algunos municipios ya han desarrollado APPs para optimizar la gestión del estacionamiento en las zonas reservadas a la actividad de carga y descarga. En el caso particular de Barcelona, existe la APP AREA DUM, que proporciona al transportista información sobre la ubicación de su vehículo, el tiempo que le queda para finalizar el estacionamiento y le ofrece un registro detallado de todas las operaciones realizadas.

Utilizar sistemas similares pueden ayudar a facilitar el estacionamiento a transportistas, que tendrán información de primera mano acerca de la situación del estacionamiento en las plazas reservadas de la ciudad. Ello ayudará ia descongestionar la ciudad del tráfico de vehículos pesados y servirá, a su vez, como herramienta de control del estacionamiento en plazas reservadas para la administración.

En consecuencia, entendemos que la implementación de medidas similares debería ser analizada por parte del consistorio municipal.

DUM02.6. Centro de distribución logística en la Zona Centro

En el apartado introductorio del presente plan se indicaba que uno de los problemas de la distribución urbana de mercancías es que cada operador gestiona sus propios envíos. Ello genera un elevado volumen de desplazamientos por el interior del municipio que podría ser evitado si otro tipo de gestión fuera implementado.

Para resolver este problema, BCN Ecología ha propuesto en numerosos municipios (Lugo, Vitoria - Gasteiz, Barcelona) la posibilidad de centralizar la gestión de la distribución de mercancías por medio de la creación de plataformas logísticas que actúan como centros de almacenamiento para la posterior distribución de mercancías mediante la utilización de Cargo Bikes u otros medios sostenibles. En otros municipios, como Pamplona o San Sebastián, existen empresas

especializadas en el reparto de mercancías mediante este tipo vehículos, capaces de adentrarse en los cascos antiguos de las ciudades de forma ágil, rápida, limpia y silenciosa.

Este tipo de medidas van en línea con las recomendaciones del Comité Europeo de las Regiones, que recomienda a los estados miembro que el reparto de mercancías de hasta 250kg dentro de las ciudades se realice con bicicletas eléctricas de carga.

Atendiendo a las carencias de plaza y descarga detectadas en el distrito del Centro Histórico del municipio, entendemos que sería muy interesante plantearse la posibilidad de implementar medidas como las aquí propuestas para la distribución de mercancías. Esta medida podría ser ampliada a toda la supermanzana central, una vez se hubiese conformado en su totalidad.

Por sus buenos accesos y su ubicación privilegiada, en los límites de la futura supermanzana central, sería recomendable que este centro logístico se situase en el parking de Passeig de Colón o en el futuro parking de Camí Fondo.

Para analizar las dimensiones de este posible almacén logístico se ha estudiado la tipología de las diferentes actividades, las operaciones de carga y descarga asociadas a cada una de ellas y el volumen de mercancías movido en cada operación, utilizando como modelo base a la propuesta de clasificación realizada por BCN Ecología para las DUM de Vitoria – Gasteiz y Lugo.

Tipo Actividad	Operaciones semanales	Nº Palets / operación
Alimentación	15	0,125
Heterogéneo	8	0,125
Consumo personal	11	0,125
Materiales de construcción y viviendas	19	0,5
Hostelería	12	0,25
Ocio	18	0,125

Tabla 19. Nº de operaciones y volumen movido como consecuencia de la actividad de carga y descarga en función de la tipología de la actividad. Fuente: BCN Ecología.

El número de actividades de cada tipo en la zona centro es el que sigue:

Zona/Distrito	Alimentación	Heterogéneo	Consumo personal	Materiales de construcció	Hostelería	Ocio	Total	% Total
Zona Centro	7	40	6	19	11	4	87	92%
Centro Histórico	10	6	65	6	10	6	103	14%
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	46	33	67	30	46	15	237	32%
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	14	15	21	14	8	8	80	11%
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	23	15	33	17	30	7	125	17%
Zona Centro-Ensanche 3.1	6	23	13	11	15	4	72	10%
Zona Centro-Ensanche 3.2	9	5	4	5	2	1	26	4%
Zona Centro-Ensanche 3.3	2	1	1	2	0	1	7	1%
Zona Centro-Ensanche 3.4	1	4	6	4	5	1	21	3%
Total general	122	168	220	122	134	49	815	100%

Tabla 20. Clasificación de las actividades por tipología. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Vinaròs.

A partir de estos datos es posible establecer el valor teórico de operaciones de carga y descarga en cada uno de los distritos del centro histórico y el número de palets movidos semanalmente.

El resultado es el que se presenta en la siguiente tabla:

Distrito	Total		Alimentación		Heterogéneo		Consumo personal		Materiales de construcción y viviendas		Hostelería		Ocio	
	Op.	Nº palets	Op.	Nº palets	Op.	Nº palets	Op.	Nº palets	Op.	Nº palets	Op.	Nº palets	Op.	Nº palets
Zona Centro	**8.648**	**1.889**	**1.665**	**208**	**816**	**102**	**2.310**	**289**	**1.691**	**846**	**1.392**	**348**	**774**	**97**
Centro Histórico	1.255	215	150	19	48	6	715	89	114	57	120	30	108	14
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	3.083	668	690	86	264	33	737	92	570	285	552	138	270	34
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	1.067	245	210	26	120	15	231	29	266	133	96	24	144	18
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	1.637	371	345	43	120	15	363	45	323	162	360	90	126	16
Zona Centro-Ensanche 3.1	878	211	90	11	184	23	143	18	209	105	180	45	72	9
Zona Centro-Ensanche 3.2	356	83	135	17	40	5	44	6	95	48	24	6	18	2
Zona Centro-Ensanche 3.3	105	27	30	4	8	1	11	1	38	19	0	0	18	2
Zona Centro-Ensanche 3.4	267	69	15	2	32	4	66	8	76	38	60	15	18	2
Total general	**9.399**	**2.095**	**1.740**	**218**	**1.032**	**129**	**2.354**	**294**	**1.957**	**979**	**1.488**	**372**	**828**	**104**

Tabla 21. Nº de operaciones y volumen de mercancías (palets) teóricos movidos semanalmente. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Vinaròs.

A partir de estos resultados, podemos establecer que serán necesaria la dotación de un espacio de almacenamiento de aproximadamente unos 135m^2, teniendo en cuenta que la altura máxima del lugar de almacenamiento será de 2,15m (altura a la que queda limitado el acceso de vehículos al parking de Passeig de Colón).

DUM02.7. Otras propuestas.

Además de las anteriores, también se propone:

- Incentivar y apoyar cambios.
- Propiciar un acercamiento con los distintos eslabones de la cadena de distribución para conocer sus demandas y requerimientos.
- Externalizar las operaciones de carga y descarga.

Se considera que estas tres propuestas son soluciones difíciles de realizar. Aun así, se entiende que es importante mencionarlas por si la administración considerase interesante su aplicación.

1.6 Plan PE. Plan de estacionamiento

Algunas de las cuestiones fundamentales que nos planteamos a la hora de redactar el presente PMUS son ¿hacia qué modelo de ciudad queremos ir? ¿cómo queremos movernos en ella?

En respuesta a ellas, parece evidente que queremos reconvertir Vinaròs en una ciudad en que peatones y ciclistas se conviertan en los principales protagonistas, y en que el peso del vehículo privado en la movilidad urbana vaya reduciéndose de forma progresiva.

Ante esta propuesta, pues, surge la necesidad de cuestionarse cómo queremos que sea el estacionamiento. ¿Pensamos que es suficiente? ¿Es necesario ampliar o reducir la oferta? ¿Cómo puede colaborar un plan de estacionamiento adecuado a ayudar a conseguir nuestros objetivos fundamentales? ¿Cómo va afectar la creación de una nueva infraestructura ciclopeatonal para potenciar la movilidad activa al estacionamiento? ¿Y la ejecución de los nuevos desarrollos urbanísticos?

En la fase de análisis observamos una ratio de ½ plazas de estacionamiento en vía pública por vivienda en el municipio. Llevando a cabo un análisis pormenorizado de los resultados, se observa que en algunos distritos de la zona centro esta ratio descendía a 1/10 y que, además, el estacionamiento privado resultaba muy deficiente. Por otra parte, las plazas de rotación existentes en vía pública (zona azul) se encuentran en el corazón de los distritos centrales. Este hecho genera desplazamientos interiores indeseados que colapsan el centro dificultando la vida en la vía pública.

En consecuencia, la presente línea de actuación ha sido diseñada para dar cumplimiento a los siguientes objetivos:

- En primer lugar, se pretende que el estacionamiento en la zona centro quede limitado a residentes.
- En segundo lugar, se pretende limitar el acceso del vehículo privado al corazón de la supermanzana central, de modo que se libere espacio para que la vía pública adquiera un papel más funcional.
- En tercer lugar, se propone no menguar el número de plazas de zona azul, ya que son necesarias para el normal funcionamiento del comercio.
- Para finalizar, se pretende que las plazas de rotación tengan una señalización adecuada de modo que resulte fácil acceder a los espacios reservados para aparcamiento.

Para conseguir los dos primeros objetivos, nuestra propuesta pasa por reconvertir la mayor parte de la zona azul en estacionamiento exclusivo para residentes. De este modo, se limitarán los movimientos indeseados en el interior de la supermanzana del centro en favor de un aumento de la actividad en la vía pública, que tendrá como principales protagonistas a peatones y ciclistas.

Si a su vez no queremos perder plazas de rotación para que la actividad económica no se vea afectada, la zona azul deberá desplazarse a vías cercanas al centro en las que el impacto sobre los residentes sea mínimo. Además, se propone la creación de nuevos parkings de rotación como el nuevo propuesto en Camí Fondo.

Para facilitar el acceso a las áreas comerciales, se propone la creación de unos ejes prioritarios hacia los parkings de rotación, que contarán con estaciones de préstamo de bicicletas para facilitar el intercambio modal. Para que esta medida resulte efectiva desde un principio, es necesario un diseño adecuado de una infraestructura ciclista que nos permita alcanzar las principales áreas de actividad de forma rápida y segura. Igualmente sucede con la infraestructura peatonal.

Transversalmente, y siempre persiguiendo el objetivo de liberar espacio en la vía pública, se deberá analizar la posibilidad de que el estacionamiento en vía pública resulte más caro que el estacionamiento en parkings subterráneos.

Todas estas medidas suponen limitar el estacionamiento gratuito en vía pública para visitantes, por lo que se potencia el cambio modal del vehículo privado hacia la bicicleta, las VMPs o el transporte público urbano. Todo ello redunda en una mejora de la calidad de vida en el interior de las supermanzanas, donde las emisiones atmosféricas y acústicas se verán reducidas de forma drástica y la actividad en la vía pública se verá incrementada.

Por su parte, con la reconversión de la N-340a a vial urbano se propone la creación de una banda de aparcamiento en batería en su margen más cercano al núcleo urbano.

Por otro lado, con objeto de explotar el potencial de las costas Norte y Sur (sin que ello suponga una sobrecarga de las mismas), pensamos que es necesario dotar a ambas zonas de bolsas de estacionamiento que permitan una mejor aproximación de visitantes. Dichas bolsas se proponen hacia el interior, apoyadas en viales existentes (o proyectados) y que dispongan de infraestructura peatonal adecuada que garantice la seguridad del viandante hasta llegar a la playa objeto de destino.

Ello redunda en un plan de estacionamiento en el que se proponen las siguientes actuaciones:

1.6.1 PE01. Reestructuración del estacionamiento en vía pública como consecuencia del desarrollo de la infraestructura de modos activos.

1.6.1.1 Actuaciones a corto plazo

PE01.1 Anillo Central

La consolidación del anillo central como infraestructura fundamental para el desarrollo de la red de modos activos obliga a eliminar las plazas de estacionamiento en superficie actualmente existentes en C. Pilar y Av. Libertad. Se ha estudiado la configuración espacial y resulta posible la reserva de espacio a usos temporales, como la carga y descarga así como usos vinculados al equipamiento juzgados, y escolar. Así pues, se estudiará con mayor detalle la necesidad de hacer remontables sobre la nueva infraestructura peatonal propuesta las plazas de estacionamiento reservadas para juzgados, ambulancia, PMR o carga y descarga. En cualquier caso, el resultado de esta actuación supone la eliminación de las siguientes plazas en viario:

Supresión plazas estacionamiento Escenario 1		
Vía	Zona Azul	Estacionamiento gratuito en vía pública
Av. Libertad	34	71
C. Pilar	20	28
C. Puente	-	16

Tabla 22. Supresión plazas estacionamiento como consecuencia de la ejecución del Anillo Central. Fuente: Elaboración propia.

PE01.2 C. Mare de Déu dels Socors, Arcipreste Bono y Dr. Fleming

Otra actuación prevista es la recuperación de la Plaza Jovellar como espacio público al servicio de la ciudadanía. Para ello, se propone el cierre del tramo de C. Socors comprendido entre plaza Jovellar y Doctor Fleming. Con objeto de limitar el tráfico de modo prácticamente exclusivo a residentes, se propone reconvertir las plazas de zona azul existentes en dicha vía a plazas de uso exclusivo para residentes. Esta medida debería implementarse en el corto plazo.

Con objeto de reducir el paso del vehículo privado, se pretende la reconversión de las plazas de zona azul existentes en Arcipreste Bono y Dr. Fleming a plazas reservadas para residentes.

PE01.3 C. Remei y C. San Pasqual

Las dimensiones de estas vías dificultan la existencia de itinerarios segregados para peatones y para el vehículo privado. Por ello, aquí se propone la reconversión de la vía en plataforma única, dando prioridad de utilización al peatón y suprimiendo las plazas de estacionamiento actualmente existentes.

Supresión plazas estacionamiento Escenario 1		
Vía	Zona Azul	Estacionamiento gratuito en vía pública
C. Remei	11	-
C. San Pasqual	40	-

Tabla 23. Supresión plazas estacionamiento como consecuencia de la ejecución del Anillo Central. Fuente: Elaboración propia

PE01.4 C. Febrer Torre

La ejecución del carril bici sobre el último tramo de la C. Febrer Torre hasta alcanzar la costa supondrá la reconversión de las plazas ahí sitas de batería a cordón, reduciéndose el número de plazas en aproximadamente unas 14; quedando, pues, un total de 12 plazas por las 26 existentes inicialmente.

1.6.1.2 Actuaciones a medio plazo

PE01.5 C. San Francisco

Como consecuencia del desarrollo del carril bici de C. San Francisco, se propone la supresión de las siguientes plazas de estacionamiento:

Supresión plazas estacionamiento Escenario 2		
Vía	Zona Azul	Estacionamiento gratuito en vía pública
C. San Francisco	10	20

Tabla 24. Supresión plazas estacionamiento como consecuencia de la ejecución del Anillo Central. Fuente: Elaboración propia.

PE01.6 C. del Varador

La ejecución del carril bici que conecte la Av. Pau Béjar con el Passeig de Colón supondrá la supresión de un total de 11 plazas de estacionamiento en dicha vía.

1.6.2 PE02. Reestructuración del estacionamiento en la zona centro

1.6.2.1 Actuaciones a corto plazo

PE02.1. Parking Plaza San Antonio. "La Mera"

Para paliar la carencia de plazas de estacionamiento para residentes en la zona centro se propone la reconversión del parking de rotación sito en Plaza San Antonio. Esta reconversión se llevará a cabo en dos fases: la primera actuación, en el corto plazo, supondrá destinar 42 de las plazas existentes a residentes; quedando el resto con su uso actual (parking de rotación). A unos cuatro años vista, se propone la reconversión completa, de modo que todas las plazas sean de uso exclusivo para residentes, tal y como se indica en el apartado 1.6.2.2 "Actuaciones a medio plazo".

PE02.2. Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes.

Fundamentado en los mismos argumentos que los establecidos en la línea de actuación anterior, las plazas de estacionamiento existentes en vía pública en los distritos centrales deberán reconvertirse, paulatinamente, en plazas para residentes.

En los dos primeros años de implementación del presente PMUS, las plazas sitas en el distrito **Casco Histórico 2.3** y en el interior Anillo Central pasarán a ser de residentes.

Esto afectará a las plazas sitas en las siguientes vías:

- Casco Histórico 2.3: C. Almas, C. San Sebastián, C. Doctor Francesc Locella Cruz, C de San Gregori.
- Anillo Central (CH 2.2): C del Poeta Argemí, C. Lluís Santapau, C. Sana Marta, C. Padre Bover, C. Nuestra Señora de los Desamparados, C. Vila-real y C. Nueva.

PE02.3. Reducción y reconversión del parking sito en Passeig J. Ribera.

Una de las medidas propuestas como consecuencia de la mejora de la jerarquización viaria pasa por la apertura de un vial que conecte de forma directa la rotonda sita entre Av. Tarragona – C. San Gregori con la rotonda de la Av. Libertad – Leopoldo Querol. Dicha propuesta tiene afecciones sobre el parking de Passeig de J. Ribera, que pasará de disponer 316 plazas a unas 160. Aprovechando esta actuación, se propone la reconversión del parking a zona azul en una zona de fácil acceso para el conjunto de la población.

Si bien la previsión es que esta actuación tenga lugar en un periodo inferior a dos años, parece evidente que esta nueva zona azul irá ganando peso a medida que los parkings próximos y sitos en parcelas no destinadas a tal efecto vayan desapareciendo como consecuencia del desarrollo del PGOU y de la implementación de las medidas especificadas en este PMUS.

PE02.4. Eliminación aparcamiento sito al inicio de la Av. Pau Béjar.

Al inicio de la Av. Pau Béjar existe un área destinada al estacionamiento, con un total de 70 plazas. Dada la sensibilidad de esta superficie, ubicada en el frente litoral, se propone modificar su uso, de modo que el estacionamiento quede tajantemente prohibido.

1.6.2.2 Actuaciones a medio plazo

PE02.1. Parking Plaza San Antonio. "La Mera"

La propuesta de reconversión del Parking de Plaza San Antonio a residentes no se verá completada hasta dentro de unos cuatro años, cuando todas las plazas pasen a ser para residentes.

PE02.2 Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes.

Se propone desplazar la zona a los bordes de la supermanzana central (PE02.5), de modo que los espacios liberados sean reconvertidos en plazas para residentes. De este modo, se dota de estacionamiento para vecinos en una zona carente de ello, a la vez que se fomenta la consolidación de una supermanzana central en las que el acceso a las vías de estar en vehículo privado quedará limitado de forma natural.

Las vías en las que las plazas de aparcamiento son reconvertidas a plazas reservadas para residentes son:

Av. del País Valencià, C. Andorra, C. Arcipreste Bono (tramo al sur de Av. del País Valencià, C. del Varador, C. Costa i Borràs, C. H. Borràs Jarque, C. Hospital, C. Muralla, C. Poniente, C. San Francisco, C. San Joaquín, C. Sana Magdalena, C. Traval y Pz. Joan Carles I.

PE02.5. Zona azul en bordes de la supermanzana central.

El eje conformado por el Passeig J. Ribera y Passeig Jaume I tiene un peso jerárquico relevante a nivel municipal tanto en el presente como en los escenarios futuro. En consecuencia, debería ser fácil acceder al mismo desde cualquier punto del municipio. Su situación en los bordes de la supermanzana central hace que sus plazas de estacionamiento sean susceptibles de ser reconvertidas a zona azul.

Por idénticos motivos, se propone que las plazas sitas en la C. Raimundo de Alós y su continuidad por C. Madrid hasta la Av. Pablo Ruiz Picasso se reconviertan a zona azul. Igualmente, las plazas del tramo de Av. Ruiz Picasso comprendidas entre la intersección con Av. Madrid y la C. Pilar pasarán a ser zona azul.

También se propone que el estacionamiento del puerto se convierta en zona azul.

PE02.6. Parking de rotación en Camí Fondo.

El desarrollo del PGOU prevé una zona verde sobre el actual parking del Camí Fondo. En consecuencia, se pretende reducir la superficie horizontal del mismo sin reducir el número de plazas de estacionamiento. Para ello, se pretende la creación de un parking de cuatro plantas en superficie junto a las viviendas accesibles desde la Av. Libertad. Esta medida debería implementarse en un plazo no superior a 5 años.

PE02.7. Ejecución bulevar Baix Maestrat.

Con la reconversión de la vía N-340a a bulevar urbano se propone la creación de un espacio destinado al estacionamiento en superficie en su margen 'litoral'. Con esta actuación se pretende crear un total de 468 plazas entre la intersección de la antigua nacional con la Av. Castellón y el Servol; algunas de las cuales deberían reservarse a personas con movilidad reducida, carga y descarga, ambulancia, etc.

PE02.8. Eliminación bolsas aparcamiento en Zona Centro consecuencia de futuros desarrollos urbanísticos.

Desde instancias municipales, se ha comunicado al equipo redactor del presente PMUS que existe la intención de dar continuidad a la Av. Mediterrània desde la Av. Tarragona hasta Leopoldo Querol. Ello provocará la desaparición de dos bolsas de estacionamiento que en la actualidad se apoyan en los ejes de sendas vías. Esta medida pretende realizarse en un futuro inmediato.

Por otro lado, en el Passeig Jaume I existen, en la actualidad, un total de tres superficies que están siendo utilizadas como parking público. De estas, se prevé que al menos dos desaparezcan con la ejecución del PGOU. Ello implicará la desaparición de un total de 260 plazas de estacionamiento. En el presente PMUS, con objeto de ser conservadores, se ha previsto que esto suceda en un periodo de 2-4 años.

1.6.3 PE03. Creación de parking en áreas de intercambio modal.

1.6.3.1 Actuaciones a medio plazo

PE03-1. Parking estación FF.CC.

La estación de FF.CC. de Vinaròs cuenta, en la actualidad, con un parking que se encuentra en un estado deficiente. Como consecuencia del desarrollo del presente PMUS, se propone la ejecución del parking previsto en el PGOU frente a ella. Este nuevo parking contará con un total de aproximadamente 155 plazas y debería ejecutarse en un plazo de 4 a 5 años.

1.6.3.2 Actuaciones a largo plazo

PE03-2. Parking estación autobús.

La nueva estación de autobús deberá contar con un parking para facilitar el intercambio modal. Este parking se ubicará en el interior de las instalaciones y contará con un mínimo de 80 plazas.

1.6.4 PE04. Bolsas de aparcamiento junto al nuevo parque ecoturístico del Riu Sénia.

1.6.4.1 Actuaciones a largo plazo

Con el PATIVEL se propone la creación de un nuevo parque ecoturístico en el margen sur del Riu Sénia. Para facilitar el acceso en vehículo privado, se propone la creación de un nuevo parking en sus proximidades que disponga de capacidad suficiente para hacer frente a la previsión de visitantes establecida en los planes correspondientes. En consecuencia, será responsabilidad de la Conselleria en estrecha colaboración con el ayuntamiento decidir acerca de la posible localización del mismo y el número de plazas que deberá poseer

1.6.5 PE05. Bolsas de aparcamiento en Costa Norte y Costa Sur

En Costa Norte y Costa Sur únicamente dispone de estacionamiento en algunas vías secundarias, sin que existan superficies explícitamente destinadas al aparcamiento de vehículos. Sin embargo, se entiende que la dotación actual es adecuada para salvaguardar las zonas de un turismo descontrolado. En consecuencia, actualmente no se proponen actuaciones encaminadas a incrementar las plazas de estacionamiento en dicha zona.

Con el desarrollo del PGOU, se entiende que los nuevos viales y las plazas de estacionamiento creadas en la antigua N-340a tras su transformación a bulevar urbano tendrán capacidad suficiente para hacer frente a las futuras demandas de estacionamiento.

1.6.6 PE06. Evolución del estacionamiento a partir de futuros desarrollos urbanísticos

1.6.6.1 Actuaciones a largo plazo

La realidad es que a largo plazo resulta difícil predecir cómo evolucionará el desarrollo del PGOU y, por lo tanto, la tarea de definir medidas específicas para el plan de estacionamiento es harto compleja.

En cualquier caso, las actuaciones se deberán encaminar hacia la consolidación de un modelo de supermanzanas, en que el corazón de las mismas se vaya liberando de forma progresiva en favor de peatones y ciclistas, fomentándose nuevas formas de desplazarse y de 'vivir' en la vía pública.

Para ello, será necesario tener siempre presente los objetivos generales establecidos en la introducción del presente plan.

1.6.7 Análisis del estacionamiento con implementación del PMUS

Se muestra, a continuación, unas imágenes ilustrativas de los cambios en la tipología de estacionamiento realizada en cada uno de los periodos:



Ilustración 97. Plan de estacionamiento. Propuestas del plan de estacionamiento a corto plazo (E1). Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 98. Plan de estacionamiento. Propuestas del plan de estacionamiento a medio plazo (E2). Fuente: Elaboración propia.

Con las actuaciones previstas, el estacionamiento en vía pública en cada uno de los periodos objetivo quedará como se muestra en las siguientes tablas:

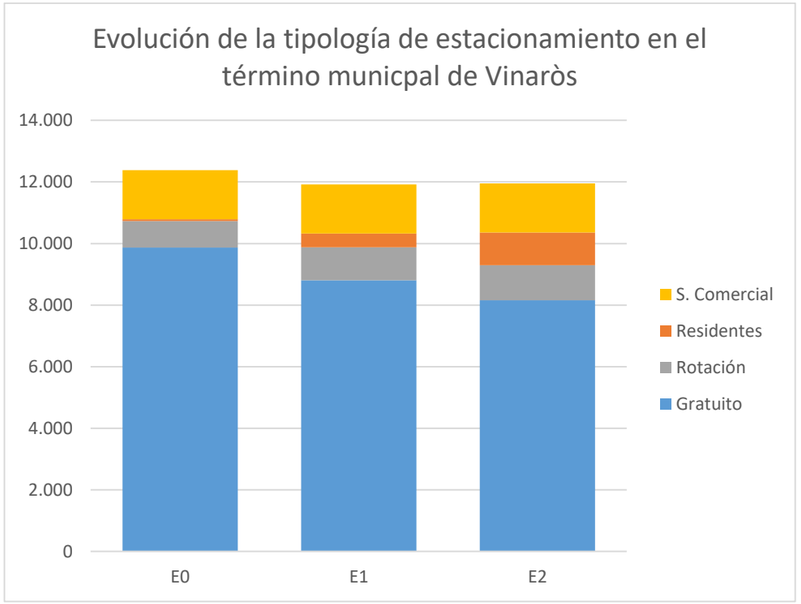


Ilustración 99. Evolución de la tipología del estacionamiento en el término municipal de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia.

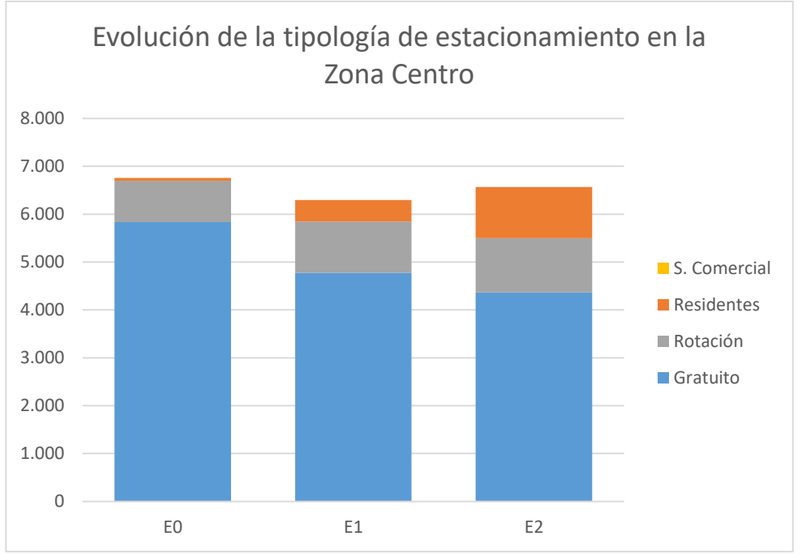


Ilustración 100. Evolución de la tipología del estacionamiento en la Zona Centro de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar, existe una tendencia hacia la disminución de las plazas de estacionamiento en la zona centro. Ello es consecuencia de la creación de la infraestructura de modos activos propuesta en el presente PMUS y del progresivo desarrollo del PGOU, que afecta a plazas de estacionamiento actualmente sitas en solares destinados a otros usos.

También se observa que el número de plazas destinadas al estacionamiento de rotación se incrementa en cada uno de los estadios, pasando de unas 850 a 1.000. Se entiende que esta tipología de plazas es necesaria para el desarrollo de la actividad económica y, por lo tanto, uno de los objetivos del PMUS consistía en no menguar su número. Además, se ha propuesto una nueva ubicación para hacerlas accesibles desde las vías con mayor peso jerárquico a nivel municipal.

Otro aspecto a destacar es la evolución de las plazas de estacionamiento para residentes, pasándose de un estado inicial en que la reserva era prácticamente nula hasta alcanzar una cifra ligeramente superior a las 1.000 plazas en un periodo de 5 años. Para conseguir esto ha sido necesario desplazar la zona azul a los bordes de la supermanzana central de forma progresiva. En la siguiente tabla se muestra la evolución de las ratios de estacionamiento reservado para residentes en los distritos de la Zona Centro sobre los que se ha actuado.

Zona / Distrito	Residentes			Priv.	Viv.	Hab.	E. Res/Viv			E. Res/Hab		
	E0	E1	E2	E0			E0	E1	E2	E0	E1	E2
Zona Centro (area análisis)	63	446	1.067	3.312	6.814	10.665	0,50	0,55	0,64	0,32	0,35	0,41
Centro Histórico	0	42	142	10	379	443	0,03	0,14	0,40	0,02	0,12	0,34
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	6	38	502	1.555	3.049	4.990	0,51	0,52	0,67	0,31	0,32	0,41
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	57	253	253	1.074	1.446	2.408	0,78	0,92	0,92	0,47	0,55	0,55
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	0	113	170	673	1.940	2.824	0,35	0,41	0,43	0,24	0,28	0,30

Tabla 25. Evolución del estacionamiento reservado para residentes en distritos del Casco Histórico. Fuente: Elaboración propia.

La tabla anterior pone de manifiesto como en el distrito del centro histórico, por ejemplo, se pasa de una cobertura inicial prácticamente nula a 0,40 plazas de estacionamiento para residentes por vivienda en un periodo de 3-5 años. En el resto de distritos del casco histórico los incrementos también son considerables, pasándose en el área de análisis de 0,49 a 0,64 plazas de estacionamiento/vivienda.

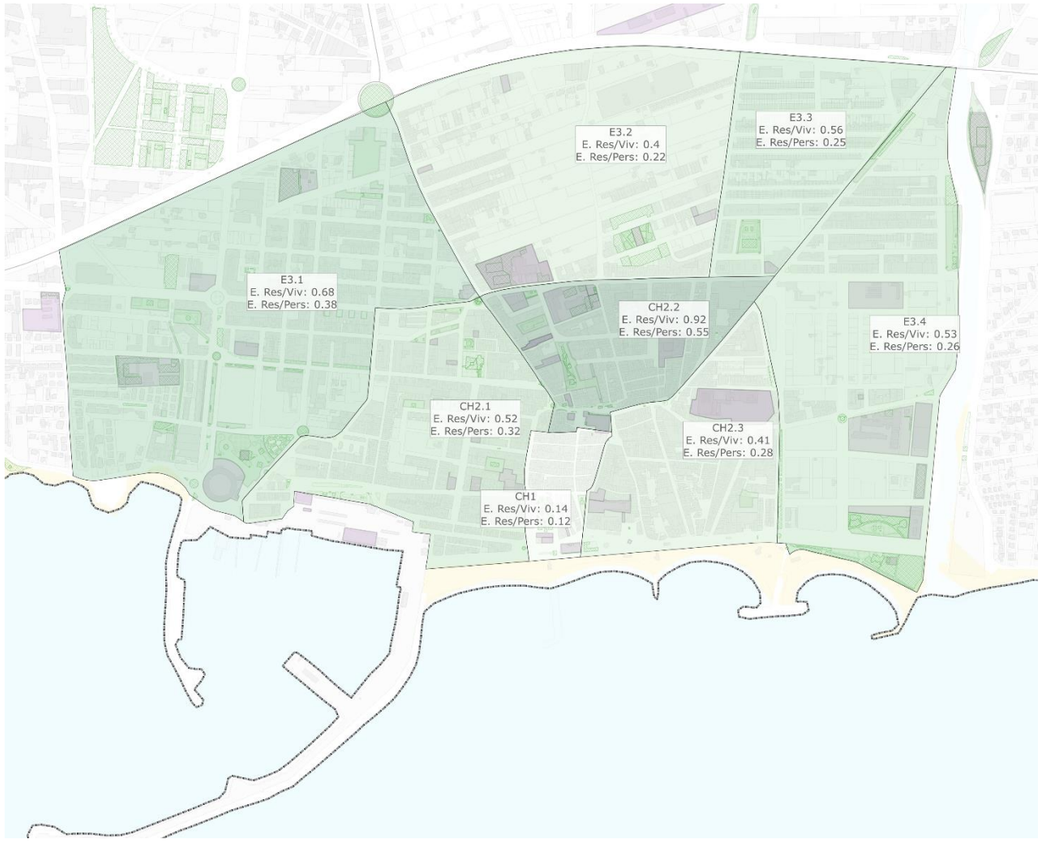


Ilustración 101. Análisis del estacionamiento reservado a residentes en la Zona Centro en el estado E1. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 102. Análisis del estacionamiento reservado a residentes en la Zona Centro en el estado E2. Fuente: Elaboración propia.

Por último, en la siguiente página se muestra una tabla con los resultados pormenorizados de la evolución de todo el estacionamiento en cada una de las zonas del municipio.

Zona / Distrito	Gratuito			Residentes					
	E0	E1	E2	E0	E1	E2	E0		
							xing rota	Zona azu	al Rotac
Zona Centro	5.838	4.776	4.364	63	446	1.067	352	506	858
Zona Centro (area análisis)	707	297	0	63	446	1.067	352	482	834
Centro Histórico	0	0	0	0	42	142	142	0	142
Zona Centro-Casco Histórico 2.1	297	297	0	6	38	502	0	401	401
Zona Centro-Casco Histórico 2.2	225	0	0	57	253	253	0	30	30
Zona Centro-Casco Histórico 2.3	185	0	0	0	113	170	210	51	261
Zona Centro-Ensanche 3.1	1.588	1.504	1.649	0	0	0	0	0	0
Zona Centro-Ensanche 3.2	823	761	654	0	0	0	0	24	24
Zona Centro-Ensanche 3.3	609	601	706	0	0	0	0	0	0
Zona Centro-Ensanche 3.4	2.111	1.613	1.355	0	0	0	0	0	0
Puerto	349	349	0	0	0	0	0	0	0
Muelle	243	243	0	0	0	0	0	0	0
Puerto - Plaza	106	106	0	0	0	0	0	0	0
Costa Norte	500	500	500	0	0	0	0	0	0
La Barbiguera	20	20	20	0	0	0	0	0	0
Les Cales	25	25	25	0	0	0	0	0	0
Les Deveses	30	30	30	0	0	0	0	0	0
Lo Saldonar	57	57	57	0	0	0	0	0	0
Lo Triador	133	133	133	0	0	0	0	0	0
Los Ameradors	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Los Boverals	235	235	235	0	0	0	0	0	0
Sol de Riu	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costa Sur	406	406	406	0	0	0	0	0	0
Cala Puntal	353	353	353	0	0	0	0	0	0
Les Salines	53	53	53	0	0	0	0	0	0
Juan XXIII	1.499	1.499	1.609	0	0	0	0	0	0
Hospital	839	839	949	0	0	0	0	0	0
Juan XXIII	660	660	660	0	0	0	0	0	0
Residencial Ermita	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Urb. Vistabella	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Avda. Zaragoza	46	46	46	0	0	0	0	0	0
María Auxiliadora	44	44	44	0	0	0	0	0	0
Portal del Mediterráneo	332	332	332	0	0	0	0	0	0
P.I. Carretera Ulldecona	573	573	573	0	0	0	0	0	0
P.I. Capçades	281	281	281	0	0	0	0	0	0
Total general	9.868	8.806	8.155	63	446	1.067	352	506	858

Tabla 26. Distribución del estacionamiento por zonas. Fuente: Elaboración propia.

1.7 Plan EE. Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental

1.7.1 EE01. Plan de implantación del vehículo eléctrico (PIVE)

En septiembre del año 2017, a través, del Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE), la Generalitat publica el *Plan de impulso del vehículo eléctrico y despliegue de la infraestructura de recarga en la Comunitat Valenciana.* Dicho plan tiene por objeto:

- Avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible en la Comunitat Valenciana.
- Estimular el desarrollo de la infraestructura de recarga asociada al vehículo eléctrico.
- Colaborar en la ruptura de las barreras sociales, tecnológicas y sociales para que el ciudadano considere el vehículo eléctrico como una alternativa de movilidad asequible y que cubre todas sus necesidades.
- Reducir las emisiones de efecto invernadero asociadas al sector del transporte y mejorar la calidad del aire en los núcleos urbanos.
- Garantizar la vertebración del territorio en el desarrollo de la infraestructura de recarga en la Comunitat Valenciana.
- Situar a la administración autonómica como ejemplo del nuevo modelo de movilidad sostenible mediante el uso del vehículo eléctrico y el desarrollo de la infraestructura asociada necesaria para sus propias necesidades.
- Desarrollar un tejido industrial y empresarial en torno al vehículo eléctrico, que permita avanzar en el cambio de modelo productivo.

EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga

Respecto a los objetivos de despliegue de la infraestructura de recarga, hay que tener en cuenta que la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, establece en el punto 23 que *"(…) Los Estados miembros deben velar por que los puntos de recarga accesibles al público se creen con una cobertura adecuada, a fin de permitir que los vehículos eléctricos circulen al menos en las aglomeraciones urbanas o suburbanas y otras zonas densamente pobladas y, en su caso, en las redes que determinen los Estados miembros. El número de dichos puntos de recarga debe establecerse teniendo en cuenta el número estimado de vehículos eléctricos matriculados en cada Estado miembro a finales de 2020 como máximo. A título indicativo, el número adecuado de puntos de recarga debe ser equivalente al menos a un punto de recarga cada 10 vehículos, teniendo asimismo en cuenta el tipo de vehículos, la tecnología de carga y los puntos de recarga privados disponibles (…)"*.

Para el despliegue de la infraestructura de carga en la Comunitat Valenciana, es necesario tener en cuenta que cada una de las tipologías de puntos de recarga dispone de una mayor o menor potencia de carga que influirá en los tiempos de recarga del vehículo. Por ello, dependiendo de la potencia a la que sea capaz de trabajar un punto de recarga, éste será apto para un tipo de localización determinada en función de las necesidades de los usuarios finales en cuanto al tiempo de recarga. El objetivo que establece el IVACE es el de tratar de garantizar que existan dos estaciones de carga estándar (recarga de tres tomas, CHAdeMO, CCS (Combo) y AC Tipo 2 (Mennekes)) cada 50 km.

EE01.1-1. Puntos de recarga rápida

Se considerarán como **puntos de recarga rápida** los que tengan una potencia superior a 44 kW.

En el caso de los puntos de recarga rápida, el plan autonómico ha establecido que estos deberían ubicarse en los principales ejes viarios, de modo que en el tramo Tarragona – Castellón existan:

- 9 puntos de recarga rápida en el año 2020.
- 15 puntos de recarga rápida en el año 2015.
- 18 puntos de recarga rápida en el año 2030.

Actualmente, no existe ningún punto de recarga rápida en Vinaròs. Al no existir tampoco estaciones de servicio al paso de la AP-7 por el término municipal, la dotación de puntos de recarga rápida no respondería a la estrategia autonómica.

Sin embargo, atendiendo a la situación estratégica de Vinaròs, lindante con Catalunya y punto de partida de la N-232 hacia el interior de la provincia, además de municipio por el que se produce el paso de la N-340 y de la AP-7, que recorren el litoral mediterráneo y donde se ubica el Hospital Comarcal, deberían implementarse medidas a medio y largo plazo para que el contase con infraestructura básica de recarga rápida. Estos puntos deberían ser de uso no vinculado, localizándose para ello en instalaciones públicas tales como los parkings de rotación.

Aprovechando que, actualmente, la Comunitat dispone de un plan de ayudas para su instalación, tal vez debería considerarse la posibilidad de instalar uno de estos nodos de recarga rápida en el parking de rotación sito en Passeig de Colón para el año 2.020.

Con ello, la propuesta será como sigue:

Puntos de recarga rápida							
Tipo de instalación	Ubicación	2.020		2.025		2.030	
		Propuesta	Total	Propuesta	Total	Propuesta	Total
Parking de rotación	Passeig de Colón	1	1		1		1
Parking de rotación	Camí Fondo			1	1		1
Total puntos de recarga semirrápida		1	1	1	2	0	2

Tabla 27. Propuesta de puntos de recarga rápida en el término municipal de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia

Para facilitar la implantación de puntos de recarga rápida, la Generalitat Valenciana contempla ayudas, actualmente, de hasta 36.000 € a través del programa IVACE-Energía.

EE01.1-2. Puntos de recarga semirrápida

Se considerarán como tales aquellos con una potencia superior a 7,5 kW y menor o igual a 44 kW.

De acuerdo al plan autonómico, los puntos de recarga semirrápida estarán distribuidos a lo largo de los principales núcleos urbanos de modo que se garantice un número suficiente para cubrir las necesidades de recarga de los ciudadanos; atendiendo, para ello, a factores socioeconómicos que tengan en cuenta la población residente, los niveles de ocupación hotelera y los desplazamientos debidos al turismo y la situación económica de los propios municipios.

En las comarcas del norte de la Comunitat, entendiendo como tales l'Alcalatén, l'Alt Maestrat, el Baix Maestrat, la Plana Alta, la Plana Baixa i Els Ports y excluyendo la capital de provincia, Castellón; se ha establecido la necesidad de instalar:

- 22 puntos de recarga semirrápida en el año 2020.
- 58 puntos de recarga semirrápida en el año 2025.
- 130 puntos de recarga semirrápida en el año 2030.



Ilustración 103 Distribución geográfica de los puntos de carga en la Comunitat Valenciana para 2020, 2025 y 2030. Fuente: IVACE

Atendiendo a criterios poblacionales, el número de puntos de recarga semirrápida a instalar en cada una de las comarcas citadas anteriormente en cada uno de los años objetivos será:

Comarca	Población	Puntos de recarga propuestos		
		2.020	2.025	2.030
Alcalatén	15.626	1	2	5
Alt Maestrat	6.745	0	1	2
Plana Alta (excluyendo Castellón)	80.093	5	12	28
Plana Baixa	190.312	11	29	65
Els Ports	4.404	0	1	2
Baix Maestrat	81.343	5	12	28
Total	**378.523**	**22**	**58**	**130**

Tabla 28. Puntos de recarga semirrápida de vehículos en algunas comarcas de la provincia de Castellón. Fuente: Elaboración propia

Con ello, se prevé la instalación de los siguientes puntos de recarga semirrápida de vehículos en Vinaròs:

Municipio	Población	Puntos de recarga propuestos		
		2.020	2.025	2.030
Vinaròs	28.438	2	4	10

Tabla 29. Propuesta de puntos de recarga semirrápida de vehículos en Vinaròs. Fuente: Elaboración propia

El municipio no cuenta con puntos de recarga semirrápida en la actualidad. La propuesta es ubicar estos puntos en zonas de uso público, como parkings de rotación o el parking del Hospital. Se muestra, a continuación, dicha propuesta para los años objetivo establecidos por el plan autonómico:

Puntos de recarga semirrápida							
Tipo de instalación	Ubicación	2.020		2.025		2.030	
		Propuesta	Total	Propuesta	Total	Propuesta	Total
Parking de rotación	Passeig de Colón	2	2		2	4	6
Parking de rotación	Camí Fondo			4	4		4
Total puntos de recarga semirrápida		2	2	4	6	4	10

Tabla 30. Propuesta de puntos de recarga semirrápida en el término municipal de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia

Además, las administraciones locales podrán promover la implantación de puntos de recarga semirrápida en otras instalaciones capaces de ejercer de polos atractores de movilidad, tales como el área comercial sita en Portal del Mediterráneo.

Para facilitar la implantación de puntos de recarga semirrápida, la Generalitat Valenciana contempla ayudas de hasta 12.000 € a través del programa IVACE-Energía, puesto a disposición de empresas y ciudadanos.

<u>EE01.1-3 Puntos de recarga lenta</u>

La estrategia de implantación de una red de nodos de recarga lenta presenta dos variantes:

1) Implantación de una red de nodos de recarga lenta de uso público.
2) Implantación de una red de nodos de recarga lenta de uso doméstico.

Puntos de recarga lenta de acceso público

Partiremos de la base de que el número de puntos de recarga lenta de acceso público debe ser de 1/10 vehículos eléctricos. Por su parte, el IVACE se ha fijado los siguientes objetivos de penetración del vehículo eléctrico hasta el año 2030:

- 0,6% para el año 2.020
- 2,2% para el año 2.025
- 7% para el año 2.030

Atendiendo a los datos publicados por el instituto valenciano de estadística (IVE), en el año 2017 el parque de vehículos en el municipio ascendía a 18.108; excluyendo de este grupo furgonetas, camiones, remolques, semirremolques y tractores industriales.

Durante los meses estivales, se produce un aumento de la población en el municipio, sin embargo, este no es comparable al incremento producido en otros municipios de la comarca, como Peñíscola o Alcalà de Xivert (en concreto en el núcleo urbano de Alcossebre). En consecuencia, nuestra estimación no va a considerar el efecto de la población flotante estival, al considerarse de poca relevancia.

Posteriormente, establecemos que la tasa de crecimiento del parque automovilístico municipal será de un 5% para un periodo de cinco años. Con ello, se establece la necesidad

de dotar al municipio de los siguientes puntos de recarga lenta para cada uno de los años objetivo:

Año objetivo	Vehículos	Tasa de penetración	Vehículos eléctricos	Puntos de recarga
2.020	18.108	0,6%	109	11
2.025	19.013	2,2%	418	42
2.030	19.964	7,0%	1.397	140

Ilustración 104 Tasa de introducción del vehículo eléctrico y puntos de carga asociados. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IVE.

Vinaròs cuenta en la actualidad con los siguientes puntos de recarga lenta:

Tipo de uso	Entidad	Dirección	TYPE 1 (SAJ1772)		TYPE 2		Schuko (EU Plug)	
			Udds	P (kW)	Udds	P (kW)	Udds	P (kW)
Uso vinculado	Foster Hollywood	Antigua N-340, CC. Portal del Mediterráneo			1	7,3		
Uso no vinculado	Leroy Merlín	Antigua N-340, CC. Portal del Mediterráneo			4	7,4		
Uso vinculado	Hotel Teruel	Av. de Madrid 11	1	2,2				
Uso vinculado	Renault J. Garau Vinaròs	Avenida de Quevedo 18			1	3,68	1	2,3

Tabla 31. Puntos de recarga lenta para vehículos eléctricos en Vinaròs. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de https://www.electromaps.com/mapa/p/59264

En la tabla anterior se muestra que, en la actualidad, el municipio dispone de 8 puntos de recarga lenta, 4 de los cuales son de uso no vinculado. Por lo tanto, para responder a la estrategia autonómica, se deberá potenciar la instalación de puntos de recarga lenta en parkings de rotación, en el Hospital Comarcal, los polígonos industriales de Capsades y Portal del Mediterráneo, nodos de intercambio modal tales como la estación de FF.CC. o la nueva estación de autobús, etc. La propuesta

Puntos de recarga lenta							
Ubicación	Existentes	2.020		2.025		2.030	
	Total	Propuesta	Total	Propuesta	Total	Propuesta	Total
Leroy Merlín	4		4		4		4
Parking Passeig Colón		5	5	10	15	15	30
Hospital		2	2		2	6	8
Estación FF.CC.				2	2	4	6
P.I. Capsades				1	1	1	2
Portal del Mediterráneo				5	5	15	20
Nueva estación autobús				1	1	6	7
Parking Camí Fondo				10	10	15	25
Parking Costa Norte						10	10
Parking Costa Sur						10	10
Campo de Fútbol						4	4
Pabellón Polideportivo				2	2	4	6
Pistas Atletismo						4	4
Passeig Fora-Forat						4	4
Total puntos de recarga lenta	4	7	11	31	42	98	140

Tabla 32. Propuesta de puntos recarga lenta para vehículos eléctricos en suelo público en Vinaròs. Fuente: Elaboración propia

Puntos de recarga lenta de acceso privado

Por otro lado, y tal y como se ha indicado anteriormente, aparte de la extensión de esta red de carga pública, es fundamental desarrollar una red de carga basada en los puntos de carga lentos, es decir, en una red de recarga doméstica, vinculada al usuario del vehículo eléctrico, que recargue durante la noche, contribuyendo así a una mejor gestión de la demanda eléctrica y a la estabilidad de los precios del mercado eléctrico.

Para potenciar la instalación de puntos de recarga lenta, el ayuntamiento debería abordar las siguientes propuestas:

- Dar a conocer las ayudas del IVACE, con posibilidad de complementarlas con planes de subvención propia.
- Modificación de la normativa edificatoria municipal, en el contexto del Plan General de Ordenación Urbana, con objeto de regular estas instalaciones en el proceso de otorgar licencias de obra en nuevos desarrollos.
- Modificación de la legislación de actividades hoteleras, con objeto de que las nuevas instalaciones estén obligadas a cumplir con un ratio de 1 punto de recarga/10 vehículos.

1.7.1.1 Análisis de la infraestructura de recarga

Se muestran, a continuación, unas imágenes representativas de la evolución de la infraestructura de recarga en el municipio consecuencia de la implementación del presente PMUS.

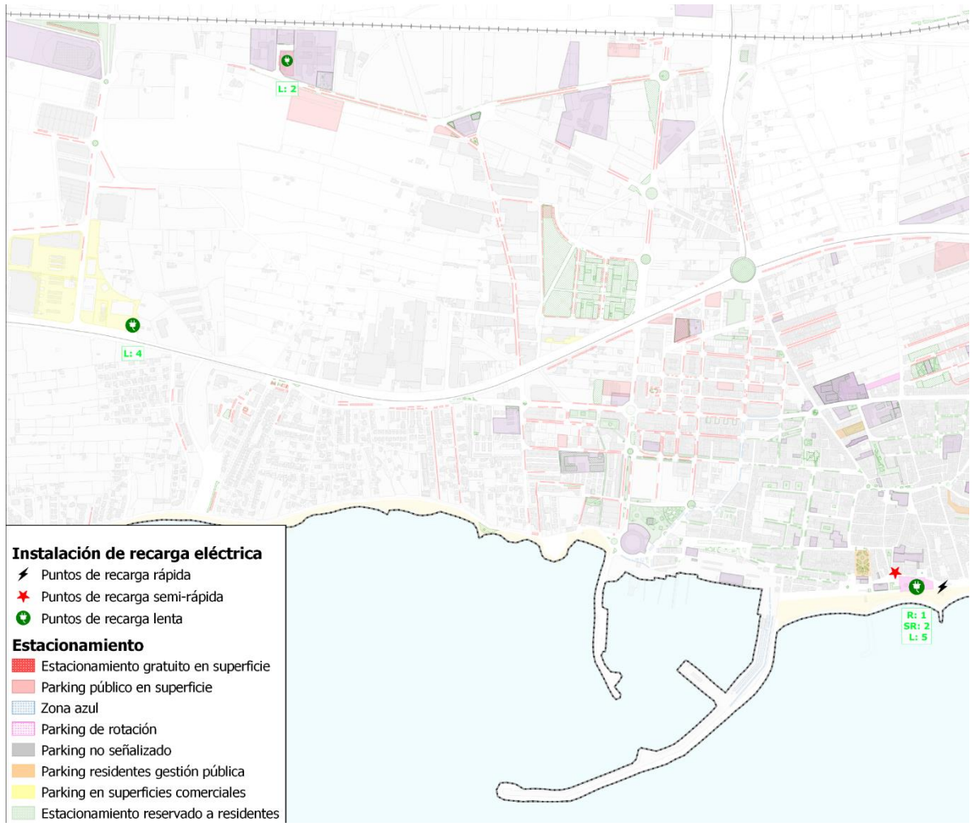


Ilustración 105. Plan de eficiencia energética. Puntos de recarga propuestos para el año 2020. Fuente: Elaboración propia

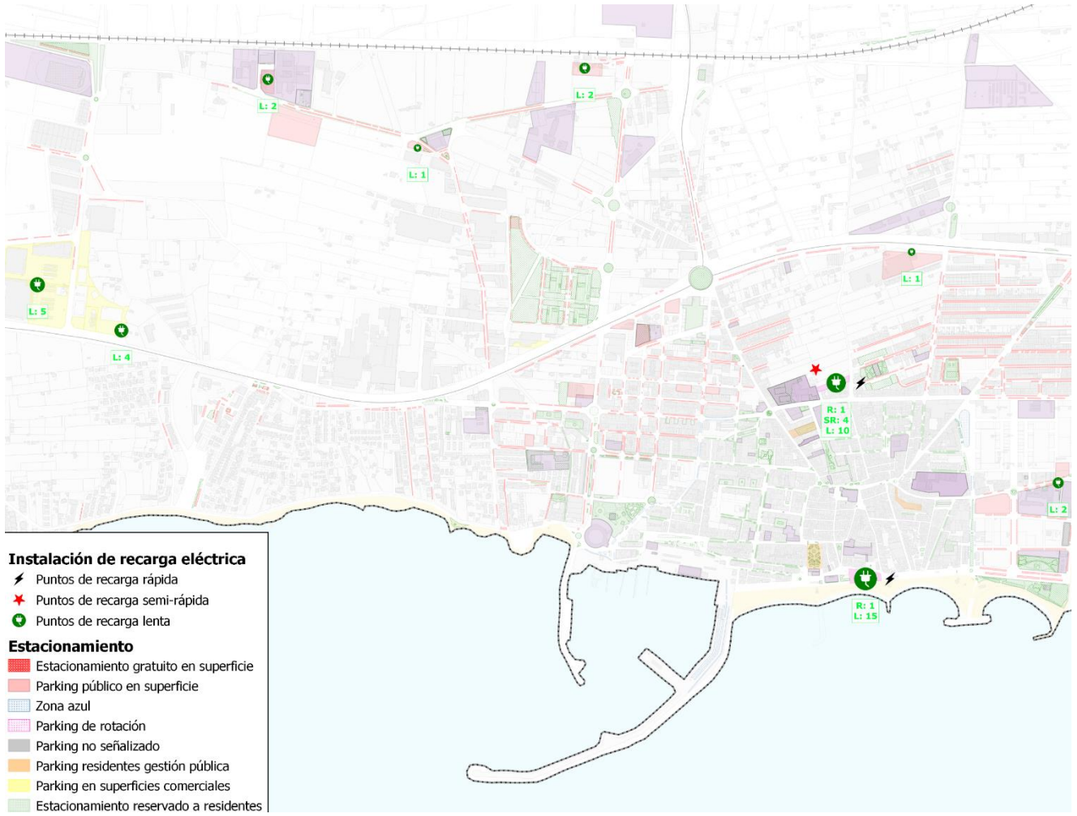


Ilustración 106. Plan de eficiencia energética. Puntos de recarga propuestos para el año 2025. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 107. Plan de eficiencia energética. Puntos de recarga propuestos para el año 2030. Fuente: Elaboración propia

EE01.2 Introducción del vehículo eléctrico en las flotas públicas

La administración pública debe actuar como actor ejemplificador en la implantación de medidas para la promoción del vehículo eléctrico. A nivel municipal, se pretende que, ante posibles necesidades de renovación de la flota; se dote de un determinado porcentaje de vehículos eléctricos. Esto es aplicable a:

- Flotas municipales de transporte público.
- Vehículos especiales de limpieza.
- Vehículos de servicio municipal.

EE01.3. Medidas de acompañamiento

Siguiendo las indicaciones del IVACE, se propone una serie de medidas de discriminación positiva que podrían adoptarse con objeto de promover la movilidad por medio del vehículo eléctrico en el entramado urbano.

- Se propone implantar la obligatoriedad de preinstalación para el acceso a recarga eléctrica en nuevas construcciones, tanto de garajes de viviendas como en parkings de nueva construcción.
- También se propone la reducción del impuesto de circulación para los vehículos eléctricos.
- Introducir la obligatoriedad de dotar a los aparcamientos públicos de un determinado porcentaje de plazas de aparcamientos con dotación de infraestructura de recarga eléctrica, más allá de las obligaciones normativas, y establecer la posibilidad de reserva preferente o exclusiva para vehículos eléctricos de 20:00 a 7:00 para facilitar la carga nocturna.
- Introducir la obligatoriedad de dotar a los aparcamientos de las nuevas instalaciones hoteleras de un determinado porcentaje de plazas de aparcamientos con dotación de infraestructura de recarga eléctrica.
- Dar prioridad a los taxis eléctricos a la hora de ser empleados por personal municipal en desplazamientos programados o puntuales.
- Crear incentivos fiscales y bonificaciones a las licencias de taxi que utilicen vehículos eléctricos.
- Potenciar experiencias de coche compartido que hagan uso de vehículos eléctricos.
- Introducir bonificaciones en el Impuesto de Actividades Económicas (IAE) en aquellas empresas que utilicen un determinado número de vehículos eléctricos en su flota.

Todas estas medidas irían destinadas a los vehículos calificados como "cero emisiones", y que podrían llevar en la luna delantera el distintivo acreditativo de ello. Dicho distintivo tiene el siguiente aspecto.



Ilustración 108 Distintivo de vehículo cero emisiones. Fuente: DGT

1.7.2 EE02. Creación de una plataforma de promoción del vehículo eléctrico

Se propone la creación de una plataforma para la promoción del vehículo eléctrico en el municipio, extensible al área metropolitana definida por la EDUSI, en la que estén involucrados agentes tanto de las administraciones públicas como empresarios y usuarios privados. Se proponen los siguientes ejes de trabajo:

- Comunicación de las ventajas del vehículo eléctrico.
- Soporte a políticas públicas y plan de seguimiento de la implantación del vehículo eléctrico.
- Dotación de infraestructura del vehículo eléctrico.
- Flotas de vehículos públicos con suministro eléctrico en el municipio.
- Vehículos eléctricos de alquiler en el área metropolitana definida por la EDUSI, extensible al municipio de Peñíscola.
- Transformación industrial

Los objetivos de esta plataforma serán:

- Impulsar proyectos estratégicos de movilidad sostenible en el área metropolitana de la EDUSI, extensible al municipio de Peñíscola y al Baix Maestrat.
- Nexo entre las diferentes iniciativas públicas; locales, comarcales y autonómicas.
- Punto de encuentro para compartir experiencias entre los sectores público y privado.
- Soporte al sector privado para el desarrollo de nuevos modelos de negocio asociados a una economía sostenible.

1.7.3 EE03. Evaluación ambiental y energética del Plan

Con el objetivo de reducir y mejorar la calidad ambiental del municipio, se proponen las siguientes actuaciones.

EE02.1. Control de la contaminación atmosférica

El apartado 4.12.2 del documento de Diagnóstico evalúa la contaminación atmosférica existente en el municipio. Dicho análisis muestra como los niveles emitidos por el parque de vehículos se ha reducido en torno a un 20% entre los años 2007 y 2017. Por otro lado, también se indica que, de acuerdo al documento de *Evaluación de la calidad del aire en la Comunidad Valenciana* para la Zona ES10001: Cérvol – Els Ports (A. Costera), no se superan los valores límites de ningún contaminante en el ámbito de estudio, indicándose que *"si bien los niveles de los contaminantes no serán uniformes en toda la zona, sí responderán a un patrón común de comportamiento dentro de dicha zona"*. En consecuencia, se entiende que la situación general en el municipio en relación a la contaminación atmosférica es adecuada.

No obstante, también se cita que *"dado el efecto cañón de ciertas calles del casco urbano se tendrá presente el IMD resultante de las mediciones futuras, temporada alta, por si rebasaran las cantidades recomendables en entornos de riesgo como colegios, hospitales, áreas verdes, zonas estanciales y vivienda en general."*

En consecuencia, se propone la ejecución de campañas de mediciones del IMD para conocer la evolución del tráfico en algunas de las calles del centro.

También se propone la instalación de estaciones para la medición de contaminantes atmosféricos en el municipio, cuya ubicación deberá ser determinada por las instancias municipales.

En cualquier caso, debemos considerar que, a raíz de las líneas de actuación propuestas en el PMUS, se producirá una reducción generalizada de las emisiones atmosféricas como consecuencia tanto de la reducción del tráfico rodado como de la reducción de las emisiones asociadas a las mejoras tecnológicas en el parque de vehículos municipal.

EE02.2. Control de la contaminación acústica

El apartado del documento de diagnóstico que hace referencia a la contaminación acústica es el 4.12.3.

En él se muestran tanto los Mapas Estratégicos del Ruido del SICA (Ministerio de transición ecológica) para la evaluación de los niveles de ruido en la antigua N-340 y la AP-7, a su paso por el término municipal; como los resultados del Plan Acústico Municipal.

Como resultado de la evaluación de ambos documentos, se presentaban una serie de vías en las que los niveles de ruido asociados al tráfico rodado superaban los límites normativos.

En consecuencia, ya en el documento de diagnóstico se proponía *"analizar posibles medidas de regulación o calmado de tráfico que permitan mitigar los niveles sonoros en el entorno de la N-340a y de las vías indicadas […]."*

El problema del ruido es, por su propia naturaleza, un problema local. De ahí que la respuesta pública deba venir fundamentalmente del ámbito de actuación de las administraciones municipales.

A grandes rasgos, las principales líneas de actuación para mitigar el ruido asociado al tráfico rodado son las siguientes:

EE02.2-1: Mejorar la calidad acústica del espacio urbano y el ruido producido por infraestructuras de transporte.

La naturaleza del propio PMUS lleva intrínsecamente asociada el desarrollo y potenciación de la movilidad sostenible. Así pues, algunas de las líneas de actuación están encaminadas a transformar la infraestructura viaria existente, dotándola de carriles ciclistas, peatonales o mixtos para promover así la utilización de modos de transporte limpios. Estas medidas redundarán, además, en una reducción de las emisiones acústicas consecuencia de la menor utilización del vehículo privado en las vías sobre las que se proponen.

Se muestra, a continuación, una tabla con las vías en las que el PAM detectó un exceso de los niveles sonoros asociado al tráfico rodado. En ella también se indica el conjunto de actuaciones a acometer que deberían ayudar a mitigar el ruido y el momento en que estas se llevarán a cabo:

Zona Sur	Actuación	
Av. Pau Béjar - Av. Francisco José Baila.	Implementación Vía del Litoral. Ejecución carril bici y limitación de la circulación a un único sentido	E1
Av. Castellón	-	
C. Benicarló	Ciclocalle. Limitación de velocidad de circulación a 30km/h	E2
N340	Reconversión a bulevar urbano (Av. Baix Maestrat).	E2
Avenida Gil Atrocillo	-	
C. Yecla	-	
C. Cala Puntal	-	
C. Salines	-	
Zona Centro	**Actuación**	
C. Mayor	Calle peatonal	E0
C. Puríssima	Calle peatonal	E0
Passeig de Colom	Eje ciclopeatonal	E0
Av. Libertad	Implementación Anillo Central. Ejecución carril bici	E1
C. Pilar	Implementación Anillo Central con ejecución carril bici hasta rotonda N-340a.	E1
C. Puente	Implementación Anillo Central. Ejecución carril bici	E1
C. San Cristóbal	Implementación Anillo Central. Ejecución carril bici	E1
C. Pablo Ruiz Picasso	Ciclocalle. Limitación de velocidad de circulación a 30km/h	E1
C. Cementeri	Ciclocalle. Limitación de velocidad de circulación a 30km/h	E1
C. Arcipreste Bono	Acceso exclusivo por Av. País Valencià. Ciclocalle. Limitación velocidad de circulación a 30km/h	E1
N-340	Reconversión a bulevar urbano (Av. Baix Maestrat).	E2
C. Sant Ferran	-	
C. Sant Andreu	-	
C. Sant Pasqual	-	
Passeig. Sant Pere	-	
Av. Madrid	-	
C. Verge del Lledó	-	
Camí Fondo (noche)	-	
N-232	-	
Zona Costa Norte	**Actuación**	
C. Carretes	-	
Av. Francisco José Balada	Implementación Vía del Litoral. Ejecución carril bici y limitación de la circulación a un único sentido	E1
C. Triador	Ciclicalle y acceso limitado a vecinos	E2
N-340	Reconversión a bulevar urbano (Av. Baix Maestrat).	E2
Camí dels Boverals (C. Camp de futbol)	-	
C. Saldonar A	-	
C. Ameradors	-	
Ermita	**Actuación**	
C. Closa	-	
C. Ermita A	-	

Tabla 33. Vías con niveles de ruido excesivos según el PAM. Actuaciones propuestas para la potenciación del uso de modos activos que redundará en una reducción de los niveles sonoros. Fuente: Elaboración propia.

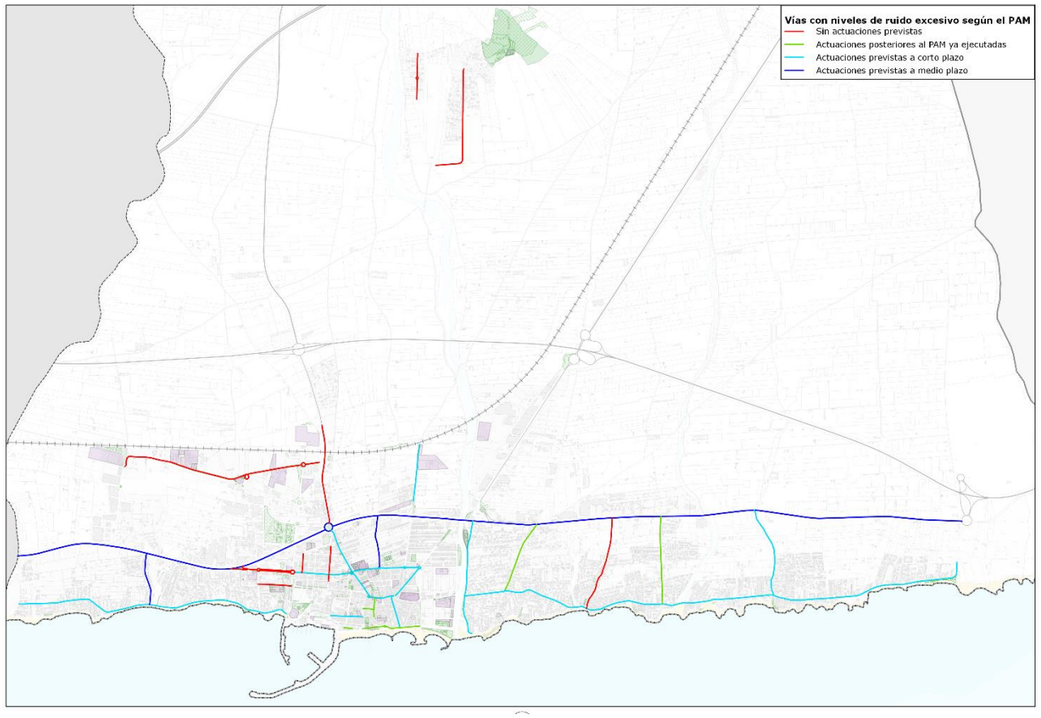


Ilustración 109. Actuaciones en vías con niveles de ruido excesivo según el PAM. En rojo. Sin actuaciones previstas. En verde: Actuaciones posteriores al PAM ya ejecutadas. En azul claro: Actuaciones previstas a medio plazo. En azul oscuro: Actuaciones previstas a largo plazo. Fuente: Elaboración propia.

Entre las medidas específicas que contribuyen a la reducción del ruido en la infraestructura de transporte se encuentran:

- EE02.2-1.1. Control y redistribución del tráfico rodado del casco urbano.
- EE02.2-1.2. Categorización de viales según su velocidad → 2-3 dB(A).
- EE02.2-1.3. Limitación de la circulación de vehículos pesados por las calles del casco urbano.
- EE02.2-1.4. Medidas de potenciación del transporte colectivo.
- EE02.2-1.5. Fomentar el uso de transporte no motorizado como bicicletas.
- EE02.2-1.6. Fomentar los desplazamientos a pie.

- EE02.2-1.7. Medidas de calmado del tráfico.
- EE02.2-1.8. Aumento de la red de carril bici y creación de parkings para bicicletas.
- EE02.2-1.9. Creación de más calles peatonales.
- EE02.2-1.10. Ampliación de aceras mediante el estrechamiento de calzadas.

EE02.2-2: Línea estratégica L3: Aumento de la participación y sensibilización de la ciudadanía sobre sus hábitos en temas de ruido.

Esta línea de actuación engloba las siguientes medidas:

- EE02.2-2.1. Instalación de monitores de información.
- EE02.2-2.2. Fomento de una conducción más silenciosa.
- EE02.2-2.3. Medidas de sensibilización, educación y promoción de la movilidad sostenible.

EE02.2-3: Instalación de sensores acústicos para monitorización de los niveles de ruido

Se propone la instalación de sensores acústicos para la monitorización continua de los niveles de ruidos en las siguientes vías:

- C. San Cristóbal, Av. Libertad, N-340a, Av. Francisco José Balada, Av. Pau Béjar y Av. Gil de Atrocillo, junto al hospital. Se deberá analizar la posibilidad de instalación también en C. Pilar y C. Puentes.

El plazo establecido para la implantación de esta medida es de 2 años.

Muchas de estas estrategias cuentan con el cálculo de varios indicadores. Una de las propuestas será contar con puntos de medición que permita poder realizar el seguimiento de las modificaciones realizadas siguiendo las líneas estratégicas.

1.8 Plan SV. Seguridad Vial

La competencia municipal en materia de seguridad vial debe suponer un compromiso que permita articular acciones coordinadas para mejorar la situación actual, por medio de una metodología que permita fijar objetivos cuantificados y disponer de un eficiente sistema de indicadores con el fin de facilitar el seguimiento y análisis constante de la realidad, así como facilitar una eficaz gestión y toma de decisiones.

El municipio tiene el objetivo de contribuir a la consecución de los objetivos establecidos en las diferentes políticas de seguridad vial y, principalmente, en la Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020.

El diagnóstico realizado nos ha permitido constatar que Vinaròs es un municipio donde existe una elevada siniestralidad en el entramado urbano. Los datos obtenidos de la web de la DGT muestran que en los años 2014 y 2015 se produjeron un total de 54 accidentes de tráfico en vías urbanas, en los cuales un total de 63 personas resultaron heridas, una de ellas de gravedad.

Por su parte, los datos de siniestralidad en las vías interurbanas tampoco resultaron benévolos, ya que un total de 111 personas resultaron heridas, 9 de las cuales de gravedad; y 2 personas fallecieron en esos mismos años.

Hay que considerar que los datos disponibles en la web de la DGT se corresponden a un periodo anterior al desdoblamiento de la N-340, por lo que es de esperar que el resultado de víctimas en vías interurbanas se haya visto reducido como consecuencia del descenso del tráfico en la antigua nacional a su paso por el municipio.

Atendiendo al modo de transporte, los datos reflejaban que el grupo más siniestrado eran los turismos; dato esperable. Sin embargo, destaca negativamente que el segundo grupo que registra más siniestros sean los peatones, con un total de 22 heridos entre 2013 y 2015, de los cuales 1 resultó hospitalizado. Se ha mencionado en múltiples ocasiones que uno de los principales objetivos establecidos en el presente PMUS pasa por convertir a peatones y ciclistas en los principales protagonistas de la movilidad. Para que esto sea así, la mejora de la seguridad vial en el entramado urbano constituye, pues, una necesidad que debe ser debidamente abordada.

1.8.1 SV01. Reducción de la accidentabilidad en el entramado urbano

1.8.1.1 Actuaciones a corto plazo

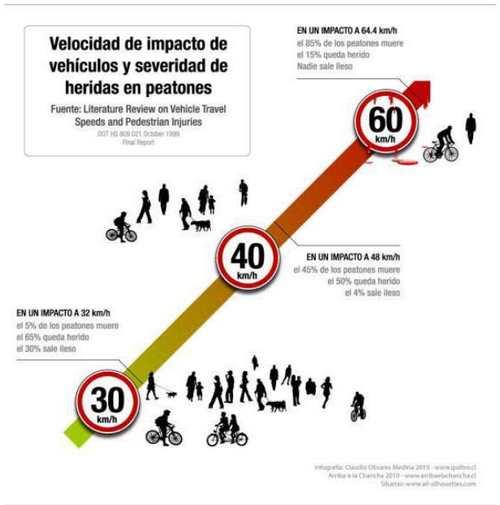
SV01.1. Repercusión de la estructura de supermanzanas en la seguridad vial

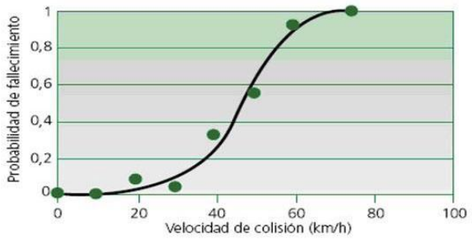
Con la ejecución del presente PMUS, se proponen una serie de medidas encaminadas a reducir la accidentalidad en el entramado urbano.

Una de las medidas estrella abordadas en el Plan "JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas." es la organización de la ciudad en una estructura de supermanzanas. Con esta nueva estructura se distinguen dos tipos de vías; las de pasar, sitas en los límites de las supermanzanas y que permiten una movilidad rápida y ágil; y las de estar, en su interior, donde se pretende únicamente el acceso de residentes, por lo que las velocidades de circulación deberían ser reducidas.

En consecuencia, las supermanzanas actuarán 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.

Y es que las estadísticas muestran que hasta el 45% de los viandantes que son víctimas de un accidente con un vehículo circulando a 50km/h fallecen; mientras que un 50% resultan heridos. Cuando la velocidad de circulación del vehículo se reduce a 30km/h, el índice de fallecidos se reduce drásticamente, alcanzando solo un 5%. En el Plan JRV se indica que en el interior de las supermanzanas "e*l límite de velocidad será de 30 km/h, excepto en Zonas peatonales […],* donde *"La velocidad máxima permitida debe ser de 20 km/h"*.





Fuente: Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito 2004

Ilustración 110. Relación existente entre la velocidad de impacto y la severidad de las heridas causadas en peatones. Fuente: http://es.30kmh.eu/2013/05/31/velocidad-de-impacto-de-vehiculos-y-severidad-heridas-peatones/

Además, la reducción de los cruces conflictivos como consecuencia del desarrollo de la estructura en supermanzanas limitará la interacción entre peatones y vehículos circulando a altas velocidades, por lo que se reducirá la probabilidad de que se produzcan accidentes de gravedad en el entramado urbano.

En consecuencia, con la nueva organización de la ciudad en supermanzanas se espera una importante reducción de los accidentes y de su gravedad.

SV01.2. Medidas de seguridad vial para los modos activos.

El crecimiento esperado de la movilidad en modos activos hace necesario concretar un plan de acción en el que se definan las propuestas que ayuden a mejorar la seguridad vial de estos colectivos. Es de especial relevancia considerar la incidencia que las medidas a adoptar puedan tener sobre los grupos más vulnerables; como los colectivos de personas mayores, personas con movilidad reducida y conductores jóvenes, cuya seguridad debe quedar garantizada.

Al efecto, a partir de los resultados obtenidos en la fase de diagnóstico se definen las siguientes líneas básicas de actuación:

1. Mejorar la seguridad vial en puntos y tramos de especial riesgo por la presencia de colectivos más vulnerables, tales como entornos de zonas peatonales y de colegios. La protección de los colectivos más vulnerables se encuentra entre las prioridades de la Estrategia Española de Seguridad Vial para el próximo decenio, estableciendo como objetivo operativo: "Proporcionar entornos y trayectos escolares seguros". Al efecto, con el presente Plan de seguridad vial en entornos escolares se pretende realizar un estudio minucioso para mejorar la señalización en los centros educativos del municipio. Así como, regular la planificación de las intervenciones y presencia policial en los centros educativos.
2. Campañas de Seguridad Vial: La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 establece como acción prioritaria las Campañas de seguridad vial. Los controles de seguridad vial son una acción preventiva que se centra en reducir algunos de los factores de riesgo más importantes en los accidentes de tráfico como son: conducir bajo la influencia del alcohol o drogas, la velocidad, uso de teléfono móvil y potenciar la utilización de los elementos de seguridad como el uso del casco de protección y el cinturón-SRI.
3. Mejorar la recogida de información en los accidentes de circulación, así como el seguimiento y atención a las víctimas.
4. Fomentar la coordinación a nivel municipal sobre aspectos relativos a la seguridad vial, así como involucrar a los diferentes agentes sociales en el desarrollo de actuaciones relacionadas con la seguridad vial.
5. Redactar una ordenanza municipal para la regulación de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

1.8.2 SV02. Reducción de la accidentabilidad en la red de infraestructuras viarias interurbanas

1.8.2.1 Actuaciones a corto plazo

SV02.1. Gratuidad de la AP-7

Según una publicación del diario "El Mundo", realizada a fecha 1 de julio de 2019, la prohibición de la circulación del tráfico pesado por la N-340 en el tramo comprendido entre Peñíscola y l'Hospitalet de l'Infant y la medida por la cual se bonifica hasta un 50% al tráfico pesado en la AP-7, han supuesto un incremento de la circulación de vehículos pesados de un 26,86% en esta última vía con respecto al mismo periodo del año anterior. Estas cifras se disparan hasta un 85% en el caso particular de los camiones. Si bien la noticia también destaca la reducción del tráfico de vehículos pesados en un 81% en el tramo de N-340 comprendido entre Torreblanca y Peñíscola, entendemos que podemos encontrar datos similares al paso de la vía por Vinaròs.

Con la propuesta de gratuidad de la AP-7 a partir de enero de 2020, es de esperar que esta tendencia siga al alza, provocando una considerable reducción del tráfico (especialmente de pesados) en el resto de vías interurbanas que discurren por el término municipal, cosa que redundará en una evidente mejora de la seguridad vial en las mismas.

SV02.2. Censo de accidentes de tráfico

El Ayuntamiento de Vinaròs debería crear un censo para registrar los accidentes de tráfico producidos en sus vías, de modo que cada siniestro quedase recogido en la base de datos y, con ayuda de alguna aplicación, pudiera mostrarse su ubicación mediante un visor. Esto permitiría conocer los puntos más conflictivos de la red viaria con

Esta herramienta permitiría poder gestionar el estado de los accidentes y a la vez mostraría aquellos puntos de concentración de accidentes.

1.9 Plan PAR. Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad

La Educación Vial, en sí misma, forma parte de una serie de valores y principios que su adquisición y aprendizaje son de especial importancia para dar una respuesta lógica a las gravísimas consecuencias de los accidentes de circulación. Se trata de generar en la población hábitos seguros y responsables a la hora de desplazarse por la ciudad tanto como peatón, conductor o pasajero de cualquier tipo de vehículo.

Para ello, de acuerdo con los datos obtenidos en la fase de diagnóstico se realizarán acciones para los colectivos que se indican a continuación.

1.9.1 PAR01. Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible

Es importante sensibilizar a la sociedad ante la necesidad de fomentar una movilidad más sostenible.

Así pues, la enseñanza en este ámbito debe ir dirigida, esencialmente, a los más jóvenes, ya que ellos son el futuro de la sociedad. Por ello, se propone:

- la creación de talleres para alumnos de primaria donde se les ofrezca la información y los instrumentos necesarios para empezar a adquirir autonomía, a la vez que se incorporan al aprendizaje los principales impactos ambientales y sociales de la movilidad actual, tal y como establece el PMoMe de Valencia.
- Dedicación de horas lectivas en la ESO, de educación para la movilidad, introduciendo nuevos contenidos en las materias escolares de Primaria y ESO y/o incorporando información sobre impactos ambientales y sociales a las campañas consolidadas y actividades relacionadas con la seguridad viaria en los institutos, tal y como establece el PMoMe de Valencia.

Algunos de los programas propuestos, se citan a continuación:

Educación vial para alumnos de educación infantil, primaria y secundaria

El objetivo de este programa es proporcionar conocimientos (conceptos, procedimientos y actitudes) en materia de seguridad vial a los escolares, con fin de conseguir que su movilidad sea más segura. Así como elevar el grado de concienciación y responsabilidad para la interiorización de los valores cívicos y actitudes a nivel individual que generen una mejor convivencia ciudadana.

Programa de movilidad respetuosa

El Ayuntamiento deberá promover iniciativas en materia de movilidad que mejoren tanto la seguridad como la calidad de vida de sus ciudadanos, por ejemplo, mediante el desarrollo de Programas de Seguridad Vial que incorpora la asistencia a cursos de formación vial como elemento sustitutivo y complementario a pago de multas por infracciones leves de tráfico.

Proyecto Caminos escolares

Con esta iniciativa se pretende fomentar la autonomía de los escolares para ir a pie desde sus casas al colegio, favoreciendo la educación sostenible y segura desde la misma infancia.

El proyecto de "Caminos escolares" tiene como finalidad favorecer los desplazamientos seguros por itinerarios señalizados, así como fomentar que los escolares acudan diariamente a pie a los centros educativos. Se trata de un proyecto de ciudad donde los protagonistas son los niños y las niñas, con el objetivo que aprendan a relacionarse con el entorno y su ciudad con más seguridad.

1.9.2 PAR02. Adhesión del municipio al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible"

El "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible" posee los siguientes objetivos:

1. Promover la más amplia participación ciudadana en la elaboración y aplicación de la política de movilidad. Informar y educar a la población, especialmente a los más jóvenes, en las ventajas de desarrollar hábitos de movilidad más sostenibles.
2. Humanizar las ciudades. Convertir el espacio público urbano (calles, plazas, bulevares, etc.) más en lugar de reunión, en nodo de convivencia social, que en arteria de conexión o tránsito.
3. Potenciar el transporte público. Mejorar la cobertura, calidad, seguridad y accesibilidad del servicio. Fomentar la intermodalidad y trasvasar personas del vehículo privado al sistema de transporte colectivo.
4. Gestionar eficazmente el tráfico y el sistema de estacionamiento en congruencia con las políticas de potenciación del transporte público y de los modos no mecanizados de desplazamiento.
5. Mejorar las operaciones de carga, distribución y descarga de mercancías para mantener su función esencial con el menor perjuicio posible para el resto de las personas que utilicen el espacio público.
6. Mejorar la seguridad de los desplazamientos. Reducir la accidentalidad y focalizar las actuaciones prestando especial atención al usuario más vulnerable.
7. Crear estrategias de movilidad segura y sostenible en los desplazamientos laborales tendentes a eliminar desplazamientos innecesarios (básicamente mediante políticas de organización del tiempo de trabajo), el acortamiento de los desplazamientos existentes (acordando políticas de movilidad geográfica) y el fomento de los modos de desplazamiento sostenibles (rutas de empresa y lanzaderas, políticas disuasorias de aparcamiento, promoción del coche compartido, fomento de las rutas peatonales y ciclistas, flexibilidad horaria, flexibilidad retributiva con las tarjetas de transporte público...).
8. Suprimir barreras a los desplazamientos de las personas con movilidad reducida (accesibilidad universal).
9. Reducir emisiones contaminantes, ruido y garantizar un consumo energético más eficiente en el ámbito de la movilidad.
10. Introducir progresivamente nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad para reducir viajes no deseados, facilitar la coordinación tarifaria, el intercambio modal, la mejora de la accesibilidad, la reducción de la accidentalidad, la información en tiempo real y la comodidad del usuario.
11. Facilitar criterios de movilidad sostenible para una política urbanística y territorial que apueste por la ciudad compacta mediterránea, con barrios y distritos equilibrados en términos de residencia, empleo, terciario y equipamientos.

Con la idea de cumplir los mismos, para poder adherirse al plan, el municipio de Vinaròs deberá adquirir una serie de compromisos, los cuales vienen descritos en el Pacto:

1. Ganar globalmente, año a año, espacio público en la ciudad para el peatón y el ciclista; o por lo menos, no perderlo en detrimento del vehículo privado.
2. Priorizar en la expansión urbanística los suelos contiguos a la ciudad existente, con densidades medias y permitiendo la mezcla equilibrada de usos compatibles. Localizar los equipamientos más frecuentados en un radio de acción óptimo para acceder a pie o en bicicleta.
3. Analizar y mejorar, de forma constante, la seguridad vial actuando, particularmente, en impedir los tráficos de paso oportunistas por el centro urbano y facilitar las actividades comerciales desarrolladas en la vía pública urbana.
4. Renovar progresivamente la flota con vehículos menos contaminantes (híbridos, eléctricos, etc.).
5. Reducir o congelar la oferta de plazas de aparcamiento en la vía pública del centro urbano para los no residentes.
6. Discriminar el impuesto de circulación para favorecer a los vehículos más limpios.
7. Dotar de aparcabicis a los puntos principales de generación y atracción de viajes en el casco urbano.
8. Aumentar o no disminuir el porcentaje de vías 30 en el centro de la población (calmar el tráfico).
9. Exigir en los nuevos edificios de uso residencial emplazamientos específicos, seguros y resguardados, para un número de bicicletas al menos igual al doble del número de viviendas, en una ubicación que permita el acceso cómodo y fácil desde la vía pública.
10. Educar y difundir los principios de la movilidad urbana sostenible; participando, entre otros, en los actos de celebración de la Semana Europea de la Movilidad.
11. Transformar las áreas o departamentos de tráfico en áreas o departamentos de movilidad; con todo lo que esto comporta en términos de atención al peatón, al ciclista y al usuario del transporte público.
12. Crear foros de participación ciudadana tanto a nivel […] local que supervisen el cumplimiento de los objetivos de la ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana y que apoyen la ejecución de las acciones incluidas en los planes de movilidad.
13. Revisar anualmente el cumplimiento de los compromisos del Pacto y su eventual actualización. Procurar la adhesión al mismo de otras administraciones e instituciones.

2 ANÁLISIS DE AFECCIONES PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, *"establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente […]".*

En este sentido, el artículo 6 *"Ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica"* de la citada ley, establece una serie de criterios que deberán ser evaluados para determinar si un determinado plan o programa se debe regir por el sistema de evaluación ordinaria o simplificada. Estos criterios se establecen en base a la propia naturaleza del plan y a las posibles afecciones que éste pueda ocasionar sobre el territorio.

El artículo cita:

"1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:

a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo.

b) Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

c) Los comprendidos en el apartado 2 cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo V.

d) Los planes y programas incluidos en el apartado 2, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.

2. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada:

a) Las modificaciones menores de los planes y programas mencionados en el apartado anterior.

b) Los planes y programas mencionados en el apartado anterior que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión.

c) Los planes y programas que, estableciendo un marco para la autorización en el futuro de proyectos, no cumplan los demás requisitos mencionados en el apartado anterior."

Atendiendo a la naturaleza del Plan, parece que éste pueda englobarse en las categorías descritas en los apartados 2.b y 2.c del artículo 6 de la ley; así pues, este debería ser objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada.

En cualquier caso, se deberán evaluar las posibles afecciones de las nuevas infraestructuras sobre la Red Natura 2000.

2.1 Red Natura 2000

La Red Natura 2000 surge ante la necesidad de proteger los recursos naturales de Europa ante la constante pérdida de biodiversidad, suponiendo la creación de una red de espacios representativos de la diversidad de hábitats y de especies europeas.

Esta red se desarrolla a partir de la aplicación de dos directivas europeas:

- la Directiva de Aves (79/409/CEE); y
- la Directiva Hábitats (92/43/CEE); traspuesta al ordenamiento jurídico español por el *Real Decreto 1997/1995 por el que se establece medidas para contribuir a garantizar*

la biodiversidad mediante la conservación de 105 hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

La Red Natura 2000 está constituida por:

- Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA);
- Zonas de Especial Conservación (ZEC); y
- Lugares de Interés Comunitario (LIC).

El término municipal de Vinaròs no cuenta con ningún espacio incluido dentro de los ámbitos de protección de la Red Natura 2000. Sí que posee, sin embargo, pequeños enclaves de superficie protegida. Estos son, la zona húmeda de la desembocadura del rio Sénia, de 5,34Ha, una microrreserva natural en el barranco d'Aiguadoliva (entre los municipios de Vinaròs y Càlig), de 6,49Ha, y el paraje natural de la Serra del Puig, de 17,45 Ha. También cabe destacar un espacio litoral, Sòl de Riu, que linda con Cataluña y que, con un recorrido de 1,4km, dispone de miradores y paneles informativos.

Todo ello queda debidamente expuesto en el documento que define la *Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) del área urbana de Benicarló – Vinaròs.*

Por otro lado, mencionar que la infraestructura propuesta como consecuencia del desarrollo del presente PMUS se ubicará en su totalidad en suelo urbano o urbanizable, con la excepción de la simple señalización de los itinerarios peatonales y ciclistas que discurren por el entorno rural. En las siguientes páginas, se muestra la propuesta de desarrollo de la nueva infraestructura ciclista en el término municipal. En ellas se puede observar que no existe afecciones sobre espacios que gozan de algún tipo de protección.

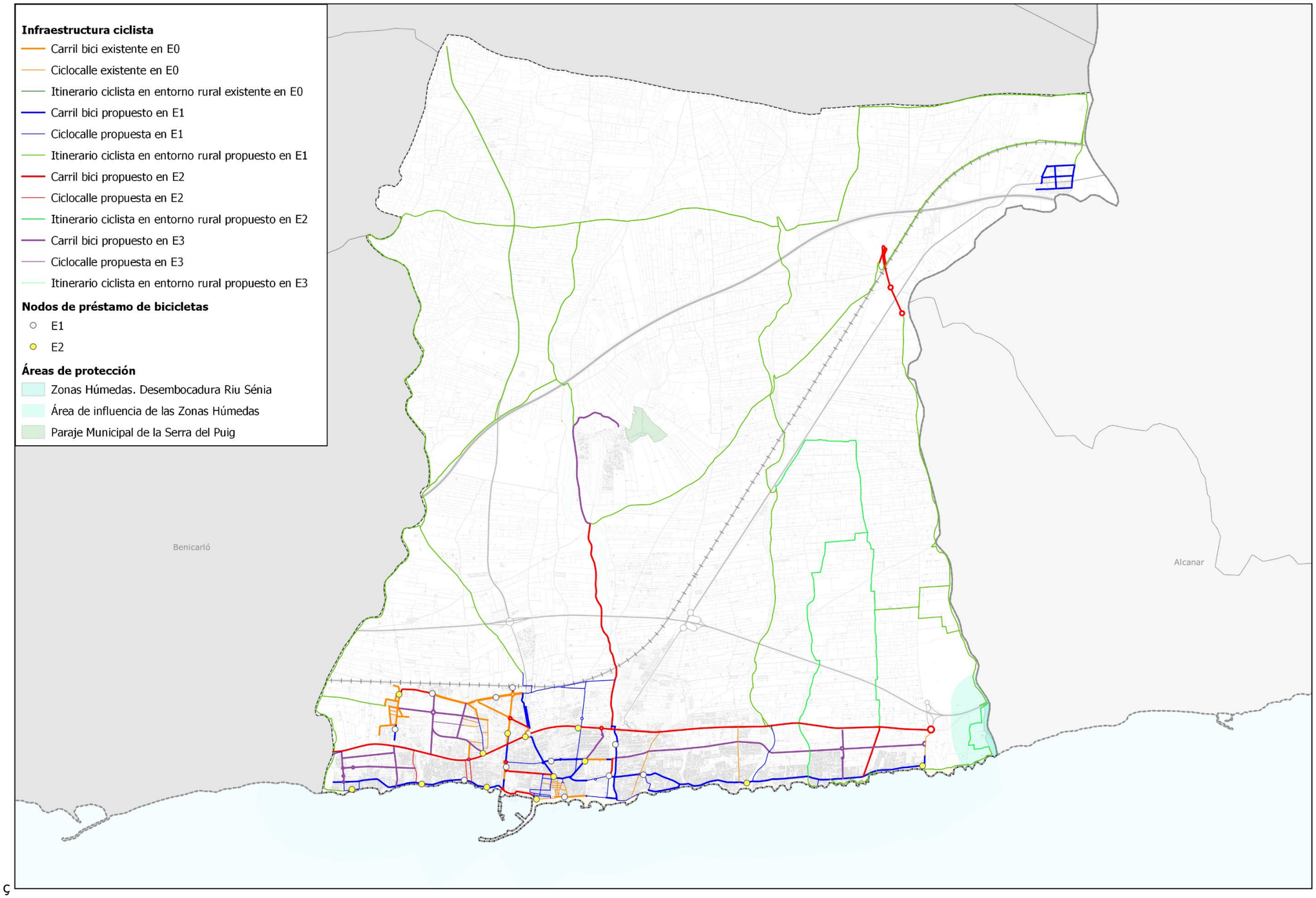


Ilustración 111. Análisis de afecciones de la infraestructura ciclista propuesta sobre los espacios protegidos. Fuente: Elaboración propia

3 EVALUACIÓN DEL PLAN

3.1 Objeto y metodología

El propósito del PMUS de Vinaròs es disponer de una herramienta en continua actualización que permita conocer la evolución de la ciudad en términos de movilidad.

Para facilitar la evaluación del plan, es decir, el análisis e interpretación de los resultados que se vayan obteniendo en el diagnóstico del estado actual, así como la información obtenida por parte de los concesionarios de los distintos servicios públicos y poder compararlas, se propone definir un **sistema de indicadores de movilidad.**

Inicialmente únicamente se van a definir unos pocos indicadores que permitan una monitorización sencilla pero que a su vez aporten datos significativos de la situación de la movilidad. En futuras actualizaciones y revisiones del PMUS se irán mejorando y completando.

Uno de los aspectos más relevantes a la hora de implantar un plan de seguimiento para la movilidad urbana es conocer la distribución de la población y de la vivienda dentro del término municipal de afección. Para ello, se suele recurrir a los distintos censos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE) u otros censos de carácter municipal y más precisos que el anterior como es el padrón.

En el caso que nos ocupa, la información disponible no permite establecer con precisión las diferentes realidades físicas del municipio ya que, por ejemplo, atendiendo a la realidad descrita en el Plan de Turismo del municipio, durante los meses estivales la población en Vinaròs se incrementa sin conocer con exactitud en qué proporción, por lo que el censo debería considerar esta realidad.

Así pues, corresponderá a las administraciones locales elaborar un censo para determinar la distribución de la población y de las viviendas (vivienda principal o secundaria, número de habitaciones, etc.) acorde a la zonificación propuesta en el presente PMUS. Esto permitirá conocer la distribución real de la población durante la temporada baja. Igualmente, se deberá recoger la información relativa al número de plazas de hotel disponibles en el municipio y a la tasa de ocupación media durante los meses estivales. Esta información sumada a la recopilada en el censo de población y vivienda permitirá estimar de forma precisa la población durante la temporada alta.

Sin esta información resultará imposible la implantación de algunos de los indicadores de seguimiento propuestos en las diferentes líneas de actuación, de ahí la importancia de la recopilación de estos datos.

3.2 Indicadores

Los diferentes indicadores propuestos pueden desglosarse en indicadores de demanda y en indicadores de oferta, tal y como se observa en los siguientes puntos.

3.2.1 Indicadores de demanda

Los indicadores de demanda, nos permitirán conocer el estado actual del municipio, la distribución espacial de la población y la motorización de la misma, pudiéndola comparar con la media nacional y con algunas de las ciudades del mismo tamaño que Vinaròs y en las que la actividad económica estival también gire alrededor al turismo. Los indicadores de demanda los podemos distribuir en los siguientes grupos:

- Población:
  - Habitantes (se necesita tener geolocalizada a la práctica totalidad de la población para obtener los indicadores según la zonificación propuesta)
  - Densidad de población, tanto para las zonas de estudio como para el global municipal
  - Densidad de población estacional (en verano, para conocer cómo afecta el turismo a la movilidad municipal)
  - Densidad de viviendas
  - Número de camas en instalaciones hoteleras o pisos turísticos
- Motorización:
  - Ratio de vehículos por 1.000 habitantes
  - Ratio de turismos por 1.000 habitantes
  - Ratio de vehículos por 1.000 visitantes
  - Número de vehículos matriculados
- Reparto Modal:
  - Ratio reparto modal global, por modos de transporte

3.2.2 Indicadores de oferta

Los indicadores de oferta, nos permiten conocer la infraestructura que dispone el municipio.

Destacar que los indicadores que se obtienen en el presente estudio están ligados y vinculados a la evolución de la población. Se deberá realizar un esfuerzo por actualizar los datos del padrón municipal para realizar una evaluación correcta del estado de la movilidad.

Estos indicadores se deberán obtener tanto de forma global como desagregados en un primer nivel de acuerdo a la zonificación propuesta y en un segundo nivel de mayor detalle por agregación de manzanas, en las unidades de supermanzanas. La herramienta que permite realizar este tipo de análisis es un GIS y la forma de visualizarlo mediante un Mapa interactivo o visor GIS, tal como el que se está desarrollando paralelamente a la redacción de este documento.

Este visor permitirá que obtener de forma automática los siguientes indicadores únicamente subiendo la información geolocalizada y actualizada de los parámetros.

https://vinaros-ide.sigoinfraestructuras.com/visor#/mapa/movilidad

3.2.3 Indicadores pormenorizados por líneas de actuación

Los indicadores anteriores han sido desglosados y pormenorizados para cada una de las diferentes líneas de actuación:

JRV01	Red de redes. Jerarquización viaria
JRV01.1	
JRV01.a	Número de supermanzanas implantadas.
JRV01.b	Longitud de viario total.
JRV01.c	Longitud de viario con zona 30.
JRV01.d	Longitud de viario prioridad peatonal.
JRV01.2	**Red estructural motorizada (REM)**
JRV01.d	Longitud de viario de cada una de las redes. Vías arteriales, colectoras, distribuidoras y locales.
JRV01.e	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.
JRV01.f	Longitud de viario desarrollado como consecuencia del nuevo PGOU. Vías arteriales, colectoras, distribuidoras y locales.
JRV01.g	Volumen del tráfico pesado (IMHp e IMDp) en AP-7.
JRV02	**Recuperación y reordenación de la N-340a**
JRV02.1	**Ejecución de glorietas**
JRV02.a	Volumen del tráfico ligero (IMHp e IMDp).
JRV02.b	Volumen del tráfico pesado (IMHp e IMDp).
JRV02.2	**Ejecución del bulevar en la zona del Casco Urbano**
JRV02.c	Longitud de carriles bici.
JRV02.d	Superficie de zona peatonal.
JRV02.e	Número de pasos transversales generados (Pasos de peatones).
JRV02.f	Número de aparcamientos generados.
JRV02.3	**Ejecución del bulevar en Costa Norte y Costa Sur**
JRV02.c	Longitud de carriles bici.
JRV02.d	Superficie de zona peatonal.
JRV02.e	Número de pasos transversales generados (Pasos de peatones).
JRV02.f	Número de aparcamientos generados.
JRV03	**Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización**
JRV03.1	**Reordenación viaria en Costa Norte**
JRV03.a	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.
JRV03.b	Longitud de viario desarrollado como consecuencia del Plan. Vías arteriales, colectoras, distribuidoras y locales.
JRV03.2	**Reordenación viaria en Costa Sur**
JRV03.a	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.
JRV03.b	Longitud de viario desarrollado como consecuencia del Plan. Vías arteriales, colectoras, distribuidoras y locales.
JRV03.3	**Reordenación viaria en Zona Centro**
JRV03.a	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.
JRV03.b	Longitud de viario desarrollado como consecuencia del Plan. Vías arteriales, colectoras, distribuidoras y locales.

MA01	Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclo-peatonales
MA01.1	**Implementación de la vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs**
MA01.a	Longitud de ejes ciclopeatonales segregados del vial y de uso compartido para peatón y ciclista en la Vía del Litoral.
MA01.b	Longitud de carriles bici en la Vía del Litoral.
MA01.c	Longitud de ciclocalles en la Vía del Litoral.
MA01.d	Longitud de ejes exclusivamente peatonales en la Vía del Litoral.
MA01.e	Número de peatones/día (IMD).
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD).
MA01.2	**Recuperación de corredores ecológicos. Itinerarios transversales a la costa**
MA01.g	Longitud de itinerarios peatonales en corredores ecológicos.
MA01.h	Longitud de ciclistas peatonales en corredores ecológicos.
MA01.e	Número de peatones/día (IMD).
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD).
MA01.3	**Rutas ciclopeatonales en entornos rurales**
MA01.i	Longitud de itinerarios peatonales en entornos rurales.
MA01.j	Longitud de itinerarios ciclistas en entornos rurales.
MA01.e	Número de peatones/día (IMD).
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD) en itinerarios ciclistas en entornos rurales.
MA01.4	**Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat (N-340a)**
MA01.k	Longitud de itinerarios peatonales.
MA01.l	Longitud de itinerarios ciclistas en entornos rurales.
MA01.m	Número de peatones/día (IMD) en itinerarios peatonales en entornos rurales.
MA01.n	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD) en itinerarios ciclistas en entornos rurales.
MA02	**Fomento y consolidación de itinerarios ciclistas**
MA02.a	Longitud de carriles bici en entramado urbano.
MA02.b	Longitud de ciclocalles en entramado urbano.
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD).

MA03	Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas
MA03.a	Número de puntos de préstamo de bicicletas.
MA03.b	Número de plazas de estacionamiento en cada nodo de préstamo.
MA03.c	Número de bicicletas en el servicio.
MA03.d	Accesibilidad a la infraestructura de préstamo. Número de potenciales usuarios en un radio de 100m, 200m y 300m desde los puntos de préstamo.
MA03.e	Número de puntos de estacionamiento de bicicletas.
MA03.f	Número de plazas para el estacionamiento de bicicletas.
MA04	**Estrategia para la introducción progresiva de las VMP en la movilidad urbana**
MA04.a	Número de VMP/día en vías donde se permite la circulación de estos vehículos.
MA04.b	Nodos de recarga de VMP
	Mejora de la accesibilidad. Intervención en itinerarios peatonales principales
MA05.a	Longitud de itinerarios peatonales y accesibles
MA05.b	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones admisibles
MA05.c	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones insuficientes.
MA05.d	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones muy insuficientes
MA05.e	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones muy insuficientes de alta peligrosidad.
MA05.f	Cruces con infraestructuras territoriales admisibles
MA05.g	Cruces con infraestructuras territoriales insuficientes
MA05.h	Cruces con infraestructuras territoriales muy insuficientes
MA05.i	Cruces con infraestructuras territoriales inexistentes
	Mejora de la accesibilidad. Intervención en accesibilidad de playas
MA08.a	Nº de playas accesibles.
MA08.b	Nº de instalaciones higiénicas en playas accesibles.
MA08.c	Nº de puntos accesibles en playas.
MA08.d	Nº de instalaciones (otras) y tipologías en playas.

TPU01	Reestructuración de la red de autobuses municipales y coordinación con el servicio ferroviario a Castellón y Vinaròs
TPU01.a	Número de usuarios al día.
TPU01.b	Puntualidad del servicio.
TPU01.c	Accesibilidad a la infraestructura de transporte público urbano. Número de potenciales usuarios en un radio de 100m, 200m y 300m.
TPU01.d	Número de bajadas/subidas en estaciones intermodales primarias (estación FF.CC. y estación autobuses).
TPU01.e	Número de bajadas/subidas en las paradas de la red de transporte público.

TPU02	Tarificación unificada para los servicios de transporte público
TPU02.a	Número de bonos por viajes vendidos
TPU02.b	Númeor de bonos mensuales vendidos
TPU02.c	Número de bonos 48 horas vendidos
TPU02.d	Número de bonos semanales vendidos
TPU02.e	Número de transbordos entre la línea urbana y la línea de transporte público interurbana entre Vinaròs – Benciarló - Peñíscola.
TPU03	**Mejora de las paradas de autobús urbano**
TPU03.a	Número de paradas accesibles
TPU03.b	Número de paradas no accesibles
TPU04	**Sistema de ayuda a la explotación (SAE)**
TPU04.a	Número de consultas de seguimiento en web.
TPU05	**Reestructuración del servicio a partir de la nueva estación de autobuses**
TPU05.a	Número de llegadas/salidas de servicios de transporte urbano al día
TPU05.b	Número de llegadas/salidas de servicios de transporte interurbano al día
TPU05.d	Número de bajadas/subidas en estacion de autobuses.
TPU06	**Gratuidad del servicio de transporte público**
TPU01.a	Número de usuarios por línea y día
TPU07	**Rediseño de la línea de transporte público interurbano**
TPU07.a	Número de usuarios líneas interurbanas
TPU07.b	Tiempo de recorrido por término municipal de Vinaròs.

INT01	Fomento de áreas urbanas de intermodalidad – intercambiadores de transporte
INT01.a	Número de transbordos tren – autobús urbano
INT01.b	Número de transbordos tren – autobuses interurbanos
INT01.c	Número de transbordos tren – bicicleta.
INT01.d	Número de transbordos autobús urbano – autobús interurbano
INT01.e	Número de transbordos autobús urbano - bicicleta
INT01.f	Número de transbordos autobús interurbano - bicicleta
INT05	**Fomento del intercambio modal mediante el título único de viaje**
INT05.a	Número de títulos únicos de viaje vendidos
INT01.a	Número de transbordos tren – autobús urbano
INT01.b	Número de transbordos tren – autobuses interurbanos
INT01.c	Número de transbordos tren – bicicleta.
INT01.d	Número de transbordos autobús urbano – autobús interurbano
INT01.e	Número de transbordos autobús urbano - bicicleta
INT01.f	Número de transbordos autobús interurbano - bicicleta

DUM01	Medidas de mejora de la actividad logística
DUM01.a	Número de actividades en polígonos industriales.
DUM01.b	Número de actividades en núcleos urbanos del municipio.
DUM01.c	Número de vehículos pesados que acceden a los polígonos industriales (IMD).
DUM01.d	Número de vehículos pesados que acceden a puerto (IMD).
DUM01.e	Número de vehículos pesados que circulan por el entramado urbano (IMD)
DUM02	**Distribución urbana de mercancías**
DUM02.a	Número de plazas de carga y descarga.
DUM02.b	Sanciones por ocupación indebida de plazas de carga y descarga
DUM02.c	Tiempo de ocupación de plazas de carga y descarga.
DUM02.d	Índice de rotación en plazas de carga y descarga.

PE01	Reestructuración del estacionamiento en la vía pública como consecuencia del desarrollo de la infraestructura de modos activos
PE01.a	Número de plazas de estacionamiento gratuito eliminadas.
PE01.b	Número de plazas de estacionamiento en zona azul eliminadas.
PE02	**Reestructuración del estacionamiento en la Zona Centro**
PE02.a	Número de plazas de estacionamiento gratuito.
PE02.b	Número de plazas de rotación en superficie (zona azul).
PE02.c	Número de plazas de rotación en parking.
PE02.d	Número de plazas reservadas a residentes en viario.
PE02.e	Ocupación media de la zona azul.
PE02.f	Ocupación media de los parkings de rotación.
PE02.g	Índice de rotación (número de vehículos que estacionan en una hora por plaza de estacionamiento).
PE02.h	Número de sanciones en zona azul.
PE02.i	Número de sanciones en zona verde.
PE02.j	Número de plazas reservadas (PMR, vehículos de emergencias, ambulancias, etc.)
PE02.k	Número de plazas de recarga del vehículo eléctrico.
PE03	**Creación de parking en áreas de intercambio modal.**
PE02.a	Número de plazas de estacionamiento.
PE02.j	Número de plazas reservadas para PMR.
PE02.k	Número de plazas para recarga de vehículo eléctrico.
PE04	**Bolsas de aparcamiento junto al nuevo parque ecoturístico del Riu Sénia.**
PE02.a	Número de plazas de estacionamiento.
PE02.j	Número de plazas reservadas para PMR.
PE06	**Evolución del estacionamiento a partir de futuros desarrollos urbanísticos**
PE02.a	Número de plazas de estacionamiento.
PE02.j	Número de plazas reservadas para PMR.

EE01	Plan de implantación del vehículo eléctrico
EE01.a	Puntos de recarga rápida.
EE01.b	Puntos de recarga semirrápida.
EE01.c	Puntos de recarga lenta.
EE01.d	Número de vehículos eléctricos matriculados en el municipio.
EE01.e	Número de vehículos eléctricos en la flota pública.

SV01	Reducción de la accidentabilidad en el entramado urbano
SV01.a	Nº de siniestros en entramado urbano.
SV01.b	Nº de fallecidos en siniestros en entramado urbano.
SV01.c	Nº de heridos en siniestros en entramado urbano.
SV01.d	Tipología de vehículos implicados en siniestros en entramado urbano.
SV02	**Reducción de la accidentabilidad en la infraestructura viaria interurbana**
SV02.a	Nº de siniestros en entramado interurbano.
SV02.b	Nº de fallecidos en siniestros en entramado interurbano.
SV02.c	Nº de heridos en siniestros en entramado interurbano.
SV02.d	Tipología de vehículos implicados en siniestros en entramado interurbano.
SV02.e	Siniestralidad en el entramado interurbano.
SV02.f	IMD vehículos por AP-7 en el tramo del término municipal.
SV02.g	IMD N-340 en tramo del término municipal.

PAR01	Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible
PAR01.a	Número de centros educativos que realizan educación para la movilidad sostenible
PAR02.b	Número de cursos de movilidad sostenible realizados en el municipio
PAR02	**Adhesión del municipio al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible"**
PAR02.a	Nivel de cumplimiento de los objetivos del "Pacte".

3.2.4 Obtención de datos

Se propone en éste PMUS la obtención de los datos para alimentar las variables que definen los indicadores mediante las nuevas tecnologías disponibles de Smart-city.

3.3 Reparto modal

Las nuevas propuestas se enfocan a mejorar el transporte público, fomentar los desplazamientos mediante modos activos y en consecuencia reducir el uso del vehículo privado, reduciéndose de esta forma tanto las emisiones contaminantes como los niveles de ruido.

3.3.1 Evaluación de la propuesta de mejora de la red de transporte público

Es uno de los aspectos con un gran margen de mejora en la movilidad urbana de Vinaròs. Las medidas de potenciación propuestas deben permitir corregir éste aspecto.

La evolución de la efectividad de las propuestas se propone hacer mediante obtención de datos a través de aplicaciones del móvil y similares; app o tarjetas electrónicas que identifiquen los usuarios y su trazabilidad (origen-destino). Los datos deben ser recogidos y procesados por la empresa concesionaria, trasladados al Ayuntamiento y visibles para los ciudadanos.

3.3.2 Evaluación de la propuesta de mejora de la red peatonal y ciclista

Se dispone de una red no mallada de escasa calidad en 2.019. Vinaròs debe promover la creación de una infraestructura para promover la movilidad mediante este medio de transporte.

La tendencia en los hábitos de ir a pie o en bicicleta es positiva de modo que con las actuaciones en forma de mejorar la oferta de itinerarios de modos activos y la interconexión entre ellos provocará el aumento continuado de usuarios.

3.3.3 Reparto modal en la situación de proyecto

Se espera para un horizonte a 8 años un cambio en la distribución por modos de transporte, suponiendo una reducción del uso del vehículo privado en detrimento del resto de modos de transporte.

El objetivo de reparto modal para 2026 se espera que tenga la siguiente configuración:

Modo	% 2019	% 2027
Vehículo privado	*55%	45%
Transporte público	*1%	5%
Motorizados	56%	50%
Caminando	*42%	45%
Bicicleta	*2%	5%
Modos activos	44%	50%

Tabla 34. Estimación del reparto modal en el horizonte a largo plazo. Estimación del reparto modal actual a partir de los datos obtenidos en el diagnóstico. Fuente. Elaboración propia

3.4 Movilidad por modos

3.4.1 Movilidad en vehículo privado

El objetivo principal es mantener la circulación fluida en la red principal y en la red local distribuidora, con tiempos controlados y sin demasiadas interrupciones del tráfico también en temporada alta. Otro objetivo es que esta red sea utilizada para los desplazamientos internos entre distintas zonas mientras que en el interior de las supermanzanas sólo entren los residentes, y la circulación sea de baja velocidad y siempre subordinada a los modos activos; peatonales y ciclista.

3.4.2 Movilidad en transporte público urbano

En el transporte público se pretende transformar el servicio actual de manera que se alcance el objetivo propuesto de incrementar la participación del transporte público mediante el incremento de la cobertura de las líneas y la reducción de la frecuencia de paso. En el 2023 se deberá realizar un análisis del cumplimiento de objetivos y especialmente del grado de ejecución de las propuestas planteadas y su contribución a las metas del plan y en su caso se procederá a llevar a cabo las adaptaciones y ajustes necesarios para poder alcanzar en el 2026 los objetivos propuestos.

3.4.3 Movilidad en modos activos

La movilidad peatonal también presenta un buen margen de mejora, de modo que hay que potenciarla. Durante los siguientes años se deberán completar los itinerarios peatonales y ciclistas de forma que queden interconectados.

La movilidad ciclista en el interior del casco urbano es prácticamente inexistente y se considera que su implantación atraerá a usuarios de otros modos de transporte.

La principal actuación debe ser interconectar todo el litoral a través de la Vía litoral planteada en el PATIVEL.

3.5 Mejora de la calidad ambiental y ahorro energético

3.5.1 Introducción: datos de partida

Circulación fluida en la red principal y en la local distribuidora y velocidades muy bajas dentro de las supermanzanas; si se cumplen estos dos objetivos, se mejora de forma importante la contaminación atmosférica, acústica y el consumo de energía en el transporte motorizado.

Los niveles de contaminación, a pesar de no contar con mediciones reales, se presuponen bajos por sus características climáticas y poca concentración de tráfico, no obstante, se van a enunciar las pautas a seguir para conseguir una mejora ambiental.

- Nueva jerarquización viaria. Supondrá la revisión de las velocidades del viario, reduciéndose la velocidad de los viales en el interior de las supermanzanas a 30km/h y ajustando el resto de viales según su tipología.
- Reducción de los tráficos de acceso al centro mediante la creación de más espacio público peatonal. Estas medidas liberan al centro de tráfico reduciendo las congestiones, problemas de ruido, etc.

A estas medidas, hay que añadir el objetivo de reducir el uso del vehículo privado.

En estos momentos se están desarrollando nuevas tecnologías que permitirán, esperemos que, en el corto plazo, una mejora de la calidad ambiental. Una de estas tecnologías que ya está en el mercado es el sector del vehículo eléctrico, en este sentido, una apuesta por el vehículo eléctrico tanto a nivel de las administraciones como de los particulares, ayudará a mejorar tanto la contaminación atmosférica como la contaminación acústica.

4 PROGRAMACIÓN TEMPORAL A CORTO Y LARGO PLAZO

4.1 Programación temporal

Se ofrece a continuación una propuesta de programación temporal de las actuaciones con una valoración de la ejecución de las mismas basadas en los precios del Módulo de urbanización del IVE, que es un instrumento para determinar el coste de ejecución de las actuaciones más habituales en entornos urbanos. Las cifras de la valoración hacen referencia al Precio de Ejecución Material (PEM).

Actuación	Descripción	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
			1	2	3	4	5	6	7	8	>8
Valor acumulado de todas las actuaciones			5.829.700 €	5.769.700 €	5.318.533 €	5.582.783 €	11.028.083 €	12.551.667 €	11.645.700 €	11.817.200 €	7.278.033 €
JRV01	**Red de redes. Jerarquización viaria bassada en zonificación y agrupación en supermanzanas**	100.000 €									
	JRV01.1 Red viaria multimodal	50.000 €	10.000 €	10.000 €		10.000 €		10.000 €		10.000 €	
	JRV01.2 Red estructural motorizada (REM)	50.000 €	10.000 €	10.000 €		10.000 €		10.000 €		10.000 €	
JRV02	**Recuperación y reordenación viaria de la N-340a**	16.670.000 €									
JRV02.1	JRV02.1. Ejecución de glorietas en N-340a para reordenación del tráfico urbano	520.000 €	260.000 €	260.000 €							
	JRV02.1-1 Glorieta de acceso al polígono industrial Portal del Mediterráneo	*125.000 €*	*62.500 €*	*62.500 €*							
	JRV02.1-2. Glorieta de acceso al polígono industrial Capçades	*125.000 €*	*62.500 €*	*62.500 €*							
	JRV02.1-3 Glorieta de acceso a la Av. Barcelona	*125.000 €*	*62.500 €*	*62.500 €*							
	JRV02.1-4. Glorieta acceso a Carretera Carretes y Camí Vell d'Alcanar	*90.000 €*	*45.000 €*	*45.000 €*							
	JRV02.1-5. Glorieta acceso a Camí Ameradors	*55.000 €*	*27.500 €*	*27.500 €*							
JRV02.2	JRV02.2 Ejecución bulevar Baix Maestrat. Acondicionamiento del viario en Zona Centro y ejecución glorietas Costa Norte y Costa Sur.	9.115.000 €	4.557.500 €	4.557.500 €							
	JRV02.2-1. Acondicionamiento sección viaria en Zona Centro	*8.800.000 €*			*2.933.333 €*	*2.933.333 €*	*2.933.333 €*				
	JRV02.2-2. Ejecución glorieta C. Peñíscola	*55.000 €*			*55.000 €*						
	JRV02.2-3.Ejecución glorieta Llavateres	*55.000 €*				*55.000 €*					
	JRV02.2-4. Ejecución glorieta Av. Castellón	*95.000 €*			*95.000 €*						
	JRV02.2-5. Ejecución glorieta Lo Saldonar	*55.000 €*				*55.000 €*					
	JRV02.2-6. Ejecución glorieta Les Cales	*55.000 €*					*55.000 €*				

Actuación	Descripción	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
			1	2	3	4	5	6	7	8	>8
Valor acumulado de todas las actuaciones			5.829.700 €	5.769.700 €	5.318.533 €	5.582.783 €	11.028.083 €	12.551.667 €	11.645.700 €	11.817.200 €	7.278.033 €
JRV02.3	JRV02.3. Acondicionamiento bulevar Baix Maestrat Costa Norte y Costa Sur.	7.035.000 €						2.345.000 €	2.345.000 €	2.345.000 €	
	JRV02.3-1. Acondicionamiento sección viaria en Costa Norte	*4.500.000 €*						*1.500.000 €*	*1.500.000 €*	*1.500.000 €*	
	JRV02.3-2. Acondicionamiento sección viaria en Costa Sur	*2.000.000 €*						*666.667 €*	*666.667 €*	*666.667 €*	
	JRV02.3-3. Ejecución glorieta Cala Puntal	*55.000 €*							*55.000 €*		
	JRV02.3-3. Ejecución glorieta de Salines	*135.000 €*						*135.000 €*			
	JRV02.3-5. Ejecución glorieta prolongación N-238	*125.000 €*						*125.000 €*			
	JRV02.3-6. Ejecución glorieta de Saldonar	*55.000 €*							*55.000 €*		
	JRV02.3-7. Ejecución glorieta barranco Barbiguera	*55.000 €*								*55.000 €*	
	JRV02.3-8. Ejecución glorieta barranco Triador	*55.000 €*								*55.000 €*	
	JRV02.3-9. Ejecución glorieta Les Deveses	*55.000 €*								*55.000 €*	
JRV03	**Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización**	0 €									
	JRV03.1. Reordenación viaria en Costa Norte	0 €	0 €	0 €		0 €			0 €		
	JRV03.2. Reordenación viaria en Costa Sur	0 €	0 €	0 €		0 €			0 €		
	JRV03.3. Reordenación viaria en Zona Centro	0 €	0 €	0 €							
	Reordenación viaria en Zona Centro a corto plazo	0 €	0 €	0 €							
	Reordenación viaria en Zona Centro a medio plazo	0 €			0 €	0 €	0 €				
	Reordenación viaria en Zona Centro a largo plazo	0 €						0 €	0 €	0 €	

Actuación	Descripción	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
			1	2	3	4	5	6	7	8	>8
Valor acumulado de todas las actuaciones			5.829.700 €	5.769.700 €	5.318.533 €	5.582.783 €	11.028.083 €	12.551.667 €	11.645.700 €	11.817.200 €	7.278.033 €
MA01	**Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclo-peatonales**	1.620.400 €									
	MA01.1 Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs	235.000 €									
	MA01.1-1 Ruta Sòl de Riu.	*4.000 €*	*4.000 €*								
	MA01-1.2 Ruta Costa Norte.	*141.000 €*	*141.000 €*								
	MA01.1-3 Ruta Zona Centro.	*20.000 €*	*20.000 €*								
	MA01.1-3 Ruta Zona Centro. (Ciclocalles en carril bici)	*10.000 €*				*5.000 €*	*5.000 €*				
	MA01-1.4 Ruta Costa Sur.	*60.000 €*	*60.000 €*								
	MA01.2 Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa	186.400 €									
	MA01.2-1 Ruta Río Servol. Carriles lúdicos	*60.000 €*	*30.000 €*	*30.000 €*							
	MA01.2-1 Ruta Río Servol. Carriles lúdicos (largo plazo)	*40.000 €*					*20.000 €*	*20.000 €*			
	MA01.2-2 Corredor ecológico Riu Sénia	*25.000 €*		*25.000 €*							
	MA01.2-2 Corredor ecológico Riu Sénia. (Conexión Costa interior PATIVEL)	*0 €*			*0 €*	*0 €*					
	MA01.2-3 Corredor ecológico Barranc d'Aiguadoliva	*21.500 €*		*21.500 €*							
	MA01.2-4 Corredor ecológico Barranc de Barbiguera	*25.000 €*		*25.000 €*							
	MA01.2-5 Corredor ecológico Barranc de Triador	*7.000 €*			*7.900 €*	*7.000 €*					
	MA01.3 Otras rutas ciclopeatonales en entornos rurales	1.009.000 €									
	MA01.3-1 Ruta peatonal entorno de la ermita	8.000 €		8.000 €							
	MA01.3-2 Camí de Sant Jaume	8.000 €		4.000 €	4.000 €						
	MA01.3-3 Reconversión GR-92 a ruta cicloturista	8.000 €			8.000 €						
	MA01.3-4 Ruta ciclopeatonal por el Camí de les Egües	15.000 €				15.000 €					
	MA01.4 Ruta ciclopeatonal Baix Maestrat (Zona Centro)	N/A			N/A	N/A					
	MA01.4 Ruta ciclopeatonal Baix Maestrat (Costa Norte y Costa Sur). Carril bici	170.000 €			85.000 €	85.000 €					

Actuación	Descripción	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
			1	2	3	4	5	6	7	8	>8
Valor acumulado de todas las actuaciones			5.829.700 €	5.769.700 €	5.318.533 €	5.582.783 €	11.028.083 €	12.551.667 €	11.645.700 €	11.817.200 €	7.278.033 €
	MA01.4 Ruta ciclopeatonal Baix Maestrat (Costa Norte y Costa Sur). Modificación sección.	800.000 €					400.000 €	400.000 €			
MA02	**Fomento de la red de itinerarios ciclistas**	101.000 €									
	MA02.1 Acondicionamiento de la red ciclista existente	26.000 €	13.000 €	13.000 €							
	MA02.2 Itinerarios ciclistas en Costa Norte	20.000 €	10.000 €	10.000 €							
	MA02.3 Itinerarios ciclistas en Zona Centro	190.500 €									
	MA02.3-1 Anillo central	*50.000 €*	*25.000 €*	*25.000 €*							
	MA02.3-2 Ejes de conexión intrazonal transversales a la costa	*45.000 €*	*22.500 €*	*22.500 €*							
	MA02.3-2 Ejes de conexión intrazonal transversales a la costa (Conexión antigua Estación Bus con Polideportivo)	*6.500 €*			*6.500 €*						
	MA02.3-2 Ejes de conexión intrazonal transversales a la costa (Av. Barcelona)	*45.000 €*							*22.500 €*	*22.500 €*	
	MA02.3-3 Ejes de conexión longitudinales por el interior	*17.000 €*	*8.500 €*	*8.500 €*							
	MA02.3-3 Ejes de conexión longitudinales por el interior (C. San Francisco)	*10.000 €*			*10.000 €*						
	MA02.3-4 Red de ciclocalles del litoral	*17.000 €*	*8.500 €*	*8.500 €*							
	MA02.3-5 Supermanzana Central	*15.000 €*				*7.500 €*	*7.500 €*				
	MA02.4 Itinerarios ciclistas en Costa Sur	12.000 €					12.000 €				
	MA02.5 Itinerarios ciclistas en polígonos industriales (*P.I. Capsades y P.I. Planes Altes)*	60.000 €									
	MA02.5-1 P.I. Capsades	5.000 €		5.000 €							
	MA02.5-2 P.I. Planes Altes	55.000 €		55.000 €							
	MA02.5 Itinerarios ciclistas en polígonos industriales *(Portal del Mediterráneo. Conexión Dauradors - N340a)*	5.000 €					5.000 €				
	MA02.6 Itinerarios ciclistas en Juan XXIII	12.000 €			6.000 €	6.000 €					
	MA02.7 Itinerarios ciclistas tras implementación del PGOU	165.000 €									
	MA02.7-1 PGOU. Itinerarios ciclistas en Costa Norte	39.000 €									39.000 €

Actuación	Descripción	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
			1	2	3	4	5	6	7	8	>8
Valor acumulado de todas las actuaciones			5.829.700 €	5.769.700 €	5.318.533 €	5.582.783 €	11.028.083 €	12.551.667 €	11.645.700 €	11.817.200 €	7.278.033 €
	MA02.7-2 PGOU. Itinerarios ciclistas en Costa Sur	57.000 €									57.000 €
	MA02.7-3 PGOU. Itinerarios ciclistas en Capsades y Portal del Mediterráneo	69.000 €									69.000 €
	MA02.8 Itinerarios ciclistas de carácter supramunicipal. XINM	104.000 €									
	MA02.8-1 Eurovelo	*22.000 €*		*11.000 €*	*11.000 €*						
	MA02.8-2 Ciclo-ruta CR-10	*36.000 €*		*18.000 €*	*18.000 €*						
	MA02.8-3 Enlace Euroveló y corredor ecológico de la Sénia	*46.000 €*				*46.000 €*					
MA03	**Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas**	132.000 €									
	MA03.1 Nuevo servicio de préstamo	132.000 €			66.000 €	66.000 €					
	MA03.2 Ampliación servicio de préstamo	156.000 €					78.000 €	78.000 €			
	MA03.3 Puntos de estacionamiento de bicicletas *(medio plazo)*	3.300 €			1.650 €	1.650 €					
	MA03.3 Puntos de estacionamiento de bicicletas *(largo plazo)*	3.900 €					1.950 €	1.950 €			
MA04	**Estrategia para la introducción progresiva de las VMP en la movilidad urbana**	35.000 €			17.500 €	17.500 €					
	MA04.1 Ordenanza municipal para regularizar la movilidad en VMP	5.000 €			2.500 €	2.500 €					
	MA04.2 Experiencia piloto para la implantación de VMP	30.000 €			15.000 €	15.000 €					
	MA04.3 Nodos de recarga de VMP	N/A					N/A	N/A			
MA04	**Mejora de la accesibilidad. Intervención en itinerarios principales. Adecuación**	505.000 €			252.500 €	252.500 €					
Mejora de la accesibilidad. Intervención en itinerarios principales. Adecuación		3.000.000 €			1.500.000 €	1.500.000 €					
Mejora de la accesibilidad. Intervención en itinerarios principales. Transformación sección		32.000.000 €					6.400.000 €	6.400.000 €	6.400.000 €	6.400.000 €	6.400.000 €
Mejora de la accesibilidad. Intervención en accesibilidad de playas		226.000 €	113.000 €	113.000 €							

Actuación	Descripción	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
			1	2	3	4	5	6	7	8	>8
Valor acumulado de todas las actuaciones			5.829.700 €	5.769.700 €	5.318.533 €	5.582.783 €	11.028.083 €	12.551.667 €	11.645.700 €	11.817.200 €	7.278.033 €
TPU01	**Reestructuración del servicio de transporte público urbano**	170.000 €									
	TPU01.1. Mejora de cobertura espacial de la línea de transporte público urbano	134.000 €	134.000 €								
	TPU01.2. Propuesta de recorrido para la coordinación del transporte público urbano con la línea de cercanías C-6	5.000 €	5.000 €								
	TPU01.3. Duplicación del servicio de transporte público urbano durante la temporada alta	140.000 €	70.000 €	70.000 €							
TPU02	**Tarificación unificada para los servicios de transporte público**	Desconocido		Desconocido	Desconocido						
TPU03	**Mejora de las paradas de autobús urbano**	336.000 €		84.000 €	84.000 €	84.000 €	84.000 €				
TPU04	**Sistema de ayuda a la explotación (SAE)**	60.000 €									
		60.000 €			30.000 €	30.000 €					
TPU05	**Nueva estación de autobuses**	750.000 €									
	TPU04.1. Nueva propuesta de ubicación de la estación de autobuses	500.000 €					250.000 €	250.000 €			
	TPU04.2. Rediseño de la línea de transporte público urbano	5.000 €							5.000 €		
	TPU04.3. Análisis de la posible ampliación del servicio de temporada alta al resto del año	1.200.000 €							400.000 €	400.000 €	400.000 €
TPU06	**Gratuidad del servicio de transporte público urbano**	400.000 €								200.000 €	200.000 €
TPU07	**Rediseño de la línea de transporte público interurbano**	N/A							N/A		

Actuación	Descripción	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
			1	2	3	4	5	6	7	8	>8
Valor acumulado de todas las actuaciones			5.829.700 €	5.769.700 €	5.318.533 €	5.582.783 €	11.028.083 €	12.551.667 €	11.645.700 €	11.817.200 €	7.278.033 €
INT01	**Fomento de áreas urbanas de intermodalidad – intercambiadores de transporte**	40.000 €									
	INT01.1. Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios	20.000 €				20.000 €					
	INT01.2. Nodos de intermodalidad en intercambiadores secundarios	20.000 €				20.000 €					
INT02	**Red de estacionamiento de bicicletas en los conectores de transporte público urbano e interurbano**	N/A			N/A	N/A	N/A	N/A			
INT03	**Áreas de estacionamiento junto a nodos de intermodalidad primarios**	80.000 €			40.000 €	40.000 €					
INT04	**Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico en intercambiadores modales**	N/A		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A			
INT05	**Fomento del intercambio modal mediante el título único de viaje**	150.000 €						75.000 €	75.000 €		

Actuación	Descripción	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
			1	2	3	4	5	6	7	8	>8
Valor acumulado de todas las actuaciones			5.829.700 €	5.769.700 €	5.318.533 €	5.582.783 €	11.028.083 €	12.551.667 €	11.645.700 €	11.817.200 €	7.278.033 €
DUM01	**Medidas de mejora de la actividad logística**	261.500 €									
	DUM01.1. Mejora de los accesos al puerto	3.000 €	1.500 €	1.500 €							
	DUM01.2. Movilidad de los vehículos pesados	1.500 €	1.500 €								
DUM02	**Distribución urbana de mercancías**	256.000 €									
	DUM02.1. Dotación de plazas de carga y descarga	1.000 €	1.000 €								
	DUM02.2. Control del estacionamiento en las zonas reservadas a carga y descarga	5.000 €	5.000 €								
	DUM02.3. Regularización de las zonas de carga y descarga	10.000 €		5.000 €	5.000 €						
	DUM02.4. Revisión de horarios para Carga y Descarga	N/A	N/A								
	DML02.5. Creación de una APP para ayuda a la gestión del estacionamiento en carga y descarga.	30.000 €			15.000 €	15.000 €					
	DUM02.6. Mejora de distribución de última milla (DUM) en distrito Centro Histórico	200.000 €				100.000 €	100.000 €				
	DUM02.7. Otras propuestas	10.000 €							5.000 €	5.000 €	

Actuación	Descripción	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
			1	2	3	4	5	6	7	8	>8
Valor acumulado de todas las actuaciones			5.829.700 €	5.769.700 €	5.318.533 €	5.582.783 €	11.028.083 €	12.551.667 €	11.645.700 €	11.817.200 €	7.278.033 €
PE01	**Reducción estacionamiento en vía pública como consecuencia del desarrollo de la infraestructura de modos activos**	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A			
PE02	**Reestructuración del estacionamiento en la Zona Centro**	1.657.300 €									
	PE02.1. Parking Plaza San Antonio (reconversión parcial a residentes)	N/A	N/A	N/A							
	PE02.1. Parking Plaza San Antonio (reconversión total a residentes)	N/A			N/A	N/A					
	PE02.2. Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes	30.000 €	15.000 €	15.000 €							
	PE02.2. Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes	30.000 €				15.000 €	15.000 €				
	PE02.3. Reducción y reconversión del parking sito en Passeig J. Ribera.	30.000 €		30.000 €							
	PE02.4. Eliminación aparcamiento sito al inicio de la Av. Pau Béjar	0 €	0 €								
	PE02.5. Zona azul en bordes de la supermanzana central.	30.000 €				15.000 €	15.000 €				
	PE02.6. Parking de rotación en Camí Fondo.	945.000 €					472.500 €	472.500 €			
	PE02.7. Ejecución bulevar Baix Maestrat	N/A			N/A	N/A					
	PE02.8. Eliminación bolsas aparcamiento en Zona Centro consecuencia de futuros desarrollos urbanísticos	N/A			N/A	N/A					
PE03	**Creación de parking en áreas de intercambio modal**	399.800 €									
	PE03.1. Parking estación FF.CC.	232.500 €				116.250 €	116.250 €				
	PE03.2. Parking estación de autobús	N/A					N/A	N/A			
PE04	**Bolsas de aparcamiento junto al nuevo parque ecoturístico del Riu Sénia**	50.000 €						25.000 €	25.000 €		
PE05	**Bolsas de aparcamiento en Costa Norte y Costa Sur**	N/A							N/A	N/A	
PE06	**Evolución del estacionamiento a partir de futuros desarrollos urbanísticos**	N/A									N/A

Actuación	Descripción	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
			1	2	3	4	5	6	7	8	>8
Valor acumulado de todas las actuaciones			5.829.700 €	5.769.700 €	5.318.533 €	5.582.783 €	11.028.083 €	12.551.667 €	11.645.700 €	11.817.200 €	7.278.033 €
EE01	**Plan de implantación del vehículo eléctrico**	Desconocido				Desconocido	Desconocido				
	EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga										
	EE01.1-1 Puntos de recarga rápida (objetivos 2020, 2025 y 2030)	*103.400 €*	*51.700 €*	*51.700 €*							
	EE01.1-2 Puntos de recarga semirrápida (objetivos 2020, 2025 y 2030)	*182.200 €*			*45.550 €*	*45.550 €*	*45.550 €*	*45.550 €*			
	EE01.1-3 Puntos de recarga lenta (objetivos 2020, 2025 y 2030)	*217.600 €*							*72.533 €*	*72.533 €*	*72.533 €*
	EE01.2. Introducción del vehículo eléctrico en las flotas públicas	Desconocido									Desconocido
	Vehículo estándar	**35.000 €*									
	Minibús	**250.000 €*									
	Autobús	**600.000 €*									
	EE01.3. Medidas de acompañamiento	N/A	N/A								
EE02	**Creación de una plataforma de promoción del vehículo eléctrico**	27.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
EE03	**Evaluación ambiental y estratégica del plan**	57.000 €									
	EE03.1. Control de la contaminación atmosférica	10.000 €		10.000 €							
	EE03.2. Contaminación acústica	47.000 €								23.500 €	23.500 €
	EE03.2-1: Mejorar la calidad acústica del espacio urbano y el ruido producido por infraestructuras de transporte	*10.000 €*								*5.000 €*	*5.000 €*
	EE03.2-2: Línea estratégica L3: Aumento de la participación y sensibilización de la ciudadanía sobre sus hábitos en temas de ruido.	*27.000 €*	*3.000 €*	*3.000 €*	*3.000 €*	*3.000 €*	*3.000 €*	*3.000 €*	*3.000 €*	*3.000 €*	*3.000 €*
	EE03.2-3: Instalación de sensores acústicos para monitorización de los niveles de ruido	*10.000 €*		*10.000 €*							

Actuación	Descripción	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
			1	2	3	4	5	6	7	8	>8
Valor acumulado de todas las actuaciones			5.829.700 €	5.769.700 €	5.318.533 €	5.582.783 €	11.028.083 €	12.551.667 €	11.645.700 €	11.817.200 €	7.278.033 €
SV01	**Reducción de la accidentabilidad en el entramado urbano**	N/A	N/A	N/A							
	SV01.1. Repercusión de la estructura de supermanzanas en la seguridad vial	N/A	N/A								
	SV01.2. Medidas de seguridad vial para los modos activos.	N/A	N/A								
SV02	**Reducción de la accidentabilidad en la red de infraestructuras viarias interurbanas**	Desconocido	Desconocido	Desconocido							
	SV02.1. Gratuidad de la AP7	N/A	N/A	N/A							
	SV02.2. Censo de accidentes de tráfico	27.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
PAR01	**Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible**	27.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €	3.000 €
PAR02	**Adhesión del municipio al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible"**	Desconocido	Desconocido	Desconocido							

**Coste de cada tipología de vehículo.*

Ilustración 112. Programación temporal y valoración de las medidas de implementación del PMUS. Fuente. Elaboración propia

4.2 Fichas resumen de las líneas operaciones

JRV01	Red de redes. Jerarquización viaria
	Actuaciones a corto, medio y largo plazo
JRV01.1	Red viaria multimodal
JRV01.2	Red estructural motorizada (REM)
	Afecciones
PE01	Plan de estacionamiento en zona centro

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Ordenación del viario para los distintos modos de transporte
Objetivo 2	Mejora de los accesos al municipio mediante señalización.
Objetivo 3	Recuperación del espacio público para el ciudadano

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
JRV01.1	Señalización y elementos de calmado de tráfico. Zona 30. Señalización de calles prioridad peatón.
JRV01.2	Señalización de los itinerarios preferentes de la zona REM. Conexión con los principales espacios de aparcamiento.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ayuntamiento de Vinaròs

Participación
Talleres de participación en los que se haya hablado sobre esta actuación:
Taller de Futuro

Indicadores de seguimiento	
JRV01.a	Número de supermanzanas implantadas
JRV01.b	Longitud de viario total
JRV01.c	Longitud de viario con zona 30
JRV01.d	Longitud de viario con prioridad peatonal
JRV01.e	Longitud de viario de cada una de las redes. Vías arteriales, colectoras, distribuidoras y locales
JRV01.f	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.
JRV01.g	Longitud de viario desarrollado como consecuencia del nuevo PGOU. Vías arteriales, colectoras, distribuidoras y locales.

Coste de la actuación	
JRV01.1. Señalización y elementos de calmado de tráfico. Zona 30	50.000 €
JRV02.2. Señalización itinerarios principales REM y conexión con espacios para aparcamiento	50.000 €
Coste actuación JRV01	100.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
JRV02.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV02	Recuperación y reordenación viaria de la N-340a
	Actuaciones a corto plazo
JRV02.1	Ejecución de glorietas en N-340a para reordenación del tráfico urbano

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Mejora de los accesos municipio mediante la ejecución de glorietas en los puntos críticos de la N-340a a su paso por el término municipal.
Objetivo 2	Mejorar la seguridad vial y la movilidad a partir de la reducción de la velocidad de circulación por el vial y mediante la ejecución de glorietas.
Objetivo 3	Reducir los niveles de ruido en los bordes del núcleo urbano como consecuencia de una reducción de la velocidad de circulación

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

JRV02	Recuperación y reordenación viaria de la N-340a

Líneas de actuación	
	Actuaciones a corto plazo
JRV02.1	Ejecución de glorietas en N-340a para reordenación del tráfico urbano
JRV02.1-1	Glorieta de acceso al polígono industrial Portal del Mediterráneo
JRV02.1-2	Glorieta de acceso al polígono industrial Capsades
JRV02.1-3	Glorieta de acceso a la Av. Barcelona
JRV02.1-4	Glorieta acceso a Carretera Carretes y Camí Vell d'Alcanar
JRV02.1-5	Glorieta acceso a Camí Ameradors

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ministerio de Fomento
Ayuntamiento de Vinaròs

Participación
Talleres de participación en los que se haya hablado sobre esta actuación:
Taller de Futuro

Indicadores de seguimiento	
JRV01.a	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en N-340a.
JRV01.b	Volumen del tráfico pesado (IMHp e IMDp) en N-340a.

Coste de la actuación	
JRV02.1-1 Glorieta de acceso al polígono industrial Portal del Mediterráneo	125.000 €
JRV02.1-2. Glorieta de acceso al polígono industrial Capsades	125.000 €
JRV02.1-3 Glorieta de acceso a la Av. Barcelona	125.000 €
JRV02.1-4. Glorieta acceso a Carretera Carretes y Camí Vell d'Alcanar	90.000 €
JRV02.1-5. Glorieta acceso a Camí Ameradors	55.000 €
Coste actuación JRV02.1	520.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
JRV02.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV02	Recuperación y reordenación viaria de la N-340a
	Actuaciones a medio plazo
JRV02.2	Ejecución bulevar Baix Maestrat. Acondicionamiento del viario en Zona Centro y ejecución glorietas Costa Norte y Costa Sur
	Afecciones
MA01.4	Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat
PE02.7	Ejecución bulevar Baix Maestrat.

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Creación del bulevar Baix Maestrat con conexión supramunicipal, que disponga de red viaria para vehículos y de red de modos activos (peatón y bicicleta) en Zona Centro y de red ciclista en costas Norte y Sur.
Objetivo 2	Mejorar la seguridad vial y la movilidad mediante la implantación de itinerarios seguros y mediante la creación de glorietas.
Objetivo 3	Promover la creación de actividad en los bordes del bulevar
Objetivo 4	Reducir los niveles de ruido en los bordes del núcleo urbano

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Líneas de actuación	
	Actuaciones a medio plazo
JRV02.2-1	Acondicionamiento de la nueva sección viaria entre Av. Castellón y Av. Barcelona.
JRV02.2-2	Glorieta de acceso a calle Peñíscola
JRV02.2-3	Glorieta de acceso a barranco Salines
JRV02.2-4	Glorieta de acceso a Av. Castellón
JRV02.2-5	Glorieta acceso a Saldonar
JRV02.2-6	Glorieta de acceso a Les Cales

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ministerio de Fomento
Ayuntamiento de Vinaròs

Participación
Talleres de participación en los que se haya hablado sobre esta actuación:
Taller de Futuro

Indicadores de seguimiento	
JRV02.a	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en N-340a.
JRV02.b	Volumen del tráfico pesado (IMHp e IMDp) en N-340a.
JRV02.c	Longitud de carriles bici.
JRV02.d	Superficie de zona peatonal.
JRV02.e	Número de pasos transversales generados (Pasos de peatones).
JRV02.f	Número de aparcamientos generados.

Coste de la actuación	
JRV02.2-1. Acondicionamiento sección viaria en Zona Centro	8.800.000 €
JRV02.2-2. Ejecución glorieta C. Peñíscola	55.000 €
JRV02.2-3.Ejecución glorieta barranco Salines	55.000 €
JRV02.2-4. Ejecución glorieta Av. Castellón	95.000 €
JRV02.2-5. Ejecución glorieta Lo Saldonar	55.000 €
JRV02.2-6. Ejecución glorieta Les Cales	55.000 €
Coste actuación JRV02.2	9.115.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
JRV02.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV02	Recuperación y reordenación viaria de la N-340a
	Actuaciones a largo plazo
JRV02.3	Acondicionamiento bulevar Baix Maestrat Costa Norte y Costa Sur
	Afecciones
MA01.4	Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Prolongación del bulevar Baix Maestrat en Costa Norte y Costa Sur, que disponga de red viaria para vehículos y de red de modos activos (peatón y bicicleta).
Objetivo 2	Mejorar la seguridad vial y la movilidad mediante la implantación de itinerarios seguros y mediante la creación de glorietas.
Objetivo 3	Promover la creación de actividad en los bordes del bulevar
Objetivo 4	Reducir los niveles de ruido en los bordes del núcleo urbano

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Líneas de actuación	
	Actuaciones a largo plazo
JRV02.3-1	Acondicionamiento sección viaria en Costa Sur
JRV02.3-2	Acondicionamiento sección viaria en Costa Norte
JRV02.3-3	Ejecución glorieta Cala Puntal
JRV02.3-4	Ejecución glorieta Salines
JRV02.3-5	Ejecución glorieta prolongación N-238
JRV02.3-6	Ejecución glorieta barranco Saldonar
JRV02.3-7	Ejecución glorieta barranco Barbiguera
JRV02.3-8	Ejecución glorieta barranco Triador
JRV02.3-9	Ejecución glorieta Les Deveses

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ministerio de Fomento
Ayuntamiento de Vinaròs

Participación
Talleres de participación en los que se haya hablado sobre esta actuación:
Taller de Futuro

Indicadores de seguimiento	
JRV02.a	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en N-340a.
JRV02.b	Volumen del tráfico pesado (IMHp e IMDp) en N-340a.
JRV02.c	Longitud de carriles bici.
JRV02.d	Superficie de zona peatonal.
JRV02.e	Número de pasos transversales generados (Pasos de peatones).
JRV02.f	Número de aparcamientos generados.

Coste de la actuación	
JRV02.3-1. Acondicionamiento sección viaria N-340a en Costa Norte	4.500.000 €
JRV02.3-2. Acondicionamiento sección viaria N-340a en Costa Sur	2.000.000 €
JRV02.3-3. Ejecución glorieta Cala Puntal	55.000 €
JRV02.3-4. Ejecución glorieta Salines	135.000 €
JRV02.3-5. Ejecución glorieta prolongación N-238	125.000 €
JRV02.3-6. Ejecución glorieta barranco Saldonar	55.000 €
JRV02.3-7. Ejecución glorieta barranco Barbiguera	55.000 €
JRV02.3-8. Ejecución glorieta barranco Triador	55.000 €
JRV02.3-9. Ejecución glorieta Les Deveses	55.000 €
Coste actuación JRV02.3	7.035.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
JRV02.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV031	Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización
	Actuaciones a corto plazo
JRV03.1	Reordenación viaria en Costa Norte
JRV03.2	Reordenación viaria en Costa Sur
JRV03.3	Reordenación viaria en Zona Centro
	Afecciones
-	Afecciones sobre todos los planes

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Ordenación del viario para los distintos modos de transporte
Objetivo 2	Recuperación del espacio público para el ciudadano

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar

JRV03.1	Eliminación de un sentido de circulación en Costa Norte. Mejora de las conexiones entre el vial de costa y la N-340a para aquellos conectores en los que se mejore la intersección mediante glorieta.
JRV03.2	Eliminación de un sentido de circulación en Costa Sur. Mejora de las conexiones entre el vial de costa y la N-340a para aquellos conectores en los que se mejore la intersección mediante glorieta.
JRV03.3	Anillo Central, eliminación de un sentido de circulación en la parte del anillo interior al Casco Histórico. Cambio de sentido en San Gregorio, recuperación de Plaza Jovellar, cambio de sentido de Doctor Fleming, restricción de tráfico de paso por la costa y apertura del eje Juan Ribera – Leopoldo Querol.

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Ayuntamiento de Vinaròs

Participación

Talleres de participación en los que se haya hablado sobre esta actuación:

Taller de Futuro

Indicadores de seguimiento

JRV01.f	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.
JRV01.g	Longitud de viario desarrollado como consecuencia del nuevo Plan. Vías arteriales, colectoras, distribuidoras y locales.

Coste de la actuación

JRV03.1. Reordenación viaria en Costa Norte	- €
JRV03.2. Reordenación viaria en Costa Sur	- €
JRV03.3. Reordenación viaria en Zona Centro	- €
Coste actuación JRV03	- €

Calendario de la implantación (en años)

JRV02.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV031	Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización
	Actuaciones a medio plazo
JRV03.1	Reordenación viaria en Costa Norte
JRV03.2	Reordenación viaria en Costa Sur
JRV03.3	Reordenación viaria en Zona Centro
	Afecciones
-	Afecciones sobre todos los planes

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Ordenación del viario para los distintos modos de transporte
Objetivo 2	Recuperación del espacio público para el ciudadano

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
JRV03.1	Mejora de las conexiones entre el vial de costa y la N-340a para aquellos conectores en los que se mejore la intersección mediante glorieta.
JRV03.2	Mejora de las conexiones entre el vial de costa y la N-340a para aquellos conectores en los que se mejore la intersección mediante glorieta.
JRV03.3	Apertura de la Av. Madrid, Conexión con Rotonda de la N-340a. Glorieta en calle Picasso y en País Valencià.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ayuntamiento de Vinaròs

Participación
Talleres de participación en los que se haya hablado sobre esta actuación:
Taller de Futuro

Indicadores de seguimiento	
JRV01.f	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.
JRV01.g	Longitud de viario desarrollado como consecuencia del nuevo Plan. Vías arteriales, colectoras, distribuidoras y locales.

Coste de la actuación	
JRV03.1. Reordenación viaria en Costa Norte	- €
JRV03.2. Reordenación viaria en Costa Sur	- €
JRV03.3. Reordenación viaria en Zona Centro	- €
Coste actuación JRV03	- €

Calendario de la implantación (en años)									
JRV02.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV031	Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización
	Actuaciones a largo plazo
JRV03.1	Reordenación viaria en Costa Norte
JRV03.2	Reordenación viaria en Costa Sur
JRV03.3	Reordenación viaria en Zona Centro
	Afecciones
-	Afecciones sobre todos los planes

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Ordenación del viario para los distintos modos de transporte
Objetivo 2	Recuperación del espacio público para el ciudadano

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
JRV03.1	Mejora de las conexiones entre el vial de costa y la N-340a para aquellos conectores en los que se mejore la intersección mediante glorieta.
JRV03.2	Mejora de las conexiones entre el vial de costa y la N-340a para aquellos conectores en los que se mejore la intersección mediante glorieta.
JRV03.3	Implementación del modelo de supermanzana.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ayuntamiento de Vinaròs

Participación
Talleres de participación en los que se haya hablado sobre esta actuación:
Taller de Futuro

Indicadores de seguimiento	
JRV01.f	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.
JRV01.g	Longitud de viario desarrollado como consecuencia del nuevo Plan. Vías arteriales, colectoras, distribuidoras y locales.

Coste de la actuación	
JRV03.1. Reordenación viaria en Costa Norte	- €
JRV03.2. Reordenación viaria en Costa Sur	- €
JRV03.3. Reordenación viaria en Zona Centro	- €
Coste actuación JRV03	- €

Calendario de la implantación (en años)									
JRV02.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA01	Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales
	Actuaciones a corto plazo
MA01.1	Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs
MA01.2	Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa
MA01.3	Rutas ciclopeatonales en entornos rurales
NOTA: Dada la complejidad de las actuaciones de incluidas en la línea MA01, se realiza un análisis pormenorizado de cada una de ellas.	

MA01.1	Implementación de la vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs
Actuaciones a corto plazo MA01.1-1 Sòl de Riu MA01.1-2 Costa Norte MA01.1-3 Zona Centro MA01.1-4 Costa Sur	
Afecciones JRV03.1 Reordenación viaria en Costa Norte JRV03.2 Reordenación viaria en Costa Sur JRV03.3 Reordenación viaria en Zona Centro	

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Potenciar el desplazamiento peatonal y ciclista a lo largo de la Costa.
Objetivo 2	Creación de una infraestructura que permita la conexión en modos activos a nivel supramunicipal por el litoral.
Objetivo 3	Potenciar el valor del litoral de Vinaròs.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA01.1-1	Señalización de la Vía del Litoral en el tramo que discurre por Sòl de Riu, suelo rural. No se proponen actuaciones de acondicionamiento de los caminos y sendas más allá de la señalización.
MA01.1-2	Continuidad Vía del Litoral en Zona Norte. 1. Ejecución eje ciclopeatonal principal por la Av. Francisco José Balada. 2. Ejecución ejes secundarios entre: - Playa de la Roca Plana y el Barranco de Barbiguera (peatonal). - Barranco de Barbiguera y la C. de la Popa (peatonal). - Desde playa de Lo Saldonar hasta desembocadura del Riu Servol (alternativas peatonal y ciclista). 3. Ejecución eje ciclopeatonal en Camí Boverals. 4. Habilitación puente entre C. Boverals y Av. Tarragona como ciclopeatonal. 5. Pasarela ciclopeatonal sobre la desembocadura del Servol
MA01.1-3	Continuidad vía del litoral en Zona Centro. 1. Constitución de Av. 29 de septiembre y Passeig Fora-Forat como ciclocalles. 2. Restricción de la circulación de vehículos entre la Oficina de Turismo y la plaza San Antonio. 3. Constitución de C. Varadero y C. Carles Santos como ciclocalles hasta conectar con Av. Pau Béjar.
MA01.1-4	Continuidad vía del Litoral en Costa Sur. 1. Ejecución eje ciclopeatonal Av. Pau Béjar – Av. Francisco Baila Ejecución de carril bici en la Calle Colón, conectando eje ciclopeatonal de la costa y carril bici interior existente. 2. Ciclocalles de conexión con Benicarló. 3. Proyecto de unión del Barranco de Les Salines con la Playa d'Aiguadoliva.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs
Ministerio para la Transición Ecológica

Indicadores de seguimiento	
MA01.a	Longitud de ejes ciclopeatonales con uso compartido para peatón y ciclista en la Vía del Litoral.
MA01.b	Longitud de carriles bici en la Vía del Litoral.
MA01.c	Longitud de ciclocalles en la Vía del Litoral.
MA01.d	Longitud de ejes exclusivamente peatonales en la Vía del Litoral.
MA01.e	Número de peatones/día (IMD).
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD).

Coste de la actuación	
MA01.1-1 Ruta Sòl de Riu.	4.000 €
MA01-1.2 Ruta Costa Norte.	141.000 €
MA01.1-3 Ruta Zona Centro.	20.000 €
MA01-1.4 Ruta Costa Sur.	60.000 €
Coste total de inversión	225.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
MA01.1-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.1-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.1-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.1-4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA01.1	Implementación de la vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs

Actuaciones a medio plazo

MA01.1-3 Zona Centro

Afecciones

JRV03.3. Reordenación viaria en Zona Centro

PE01.6 C. del Varador

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Potenciar el desplazamiento peatonal y ciclista a lo largo de la Costa.
Objetivo 2	Creación de un eje ciclista de primer orden que permita la conexión en modos activos a nivel supramunicipal por el litoral.
Objetivo 3	Potenciar el valor del frente portuario de Vinaròs.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA01.1-3	Constitución de C. Varadero y C. Carles Santos como carril bici conectando puerto con Vía del Litoral en Av. Pau Béjar.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs
Puerto de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
MA01.b	Longitud de carriles bici en la Vía del Litoral.

Coste de la actuación	
Coste total de inversión	10.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
MA01.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA01.2	Recuperación de corredores ecológicos. Itinerarios transversales a la costa

Actuaciones a corto plazo

MA01.2-1 Corredor ecológico del río Servol. Carriles lúdicos
MA01.2-2 Corredor ecológico del Río Sénia
MA01.2-3 Corredor ecológico del Barranc d'Aiguadoliva
MA01.2-4 Corredor ecológico del Barranc de Barbiguera

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Conexión litoral interior por medio de la creación de corredores ecológicos.
Objetivo 2	Creación de itinerarios ciclistas y peatonales recreativos entre costa e interior.
Objetivo 3	Puesta en valor del entorno natural y paisajístico interior del municipio.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA01.2-1	Corredor ecológico del río Servol. Fase 1. Conexión Boverals – Puente Romano. - Ejecución de carril bici.
MA01.2-2	Corredor ecológico del Río Sénia (PATIVEL). - Señalización.
MA01.2-3	Corredor ecológico del Barranc d'Aiguadoliva (PATIVEL). - Señalización.
MA01.2-4	Corredor ecológico del Barranc de Barbiguera (PATIVEL). - Señalización. - Restricción de circulación a residentes en el suelo urbano del corredor.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs
Confederación Hidrográfica del Júcar
Diputación de Castellón

Indicadores de seguimiento	
MA01.g	Longitud de itinerarios peatonales en corredores ecológicos.
MA01.h	Longitud de ciclistas peatonales en corredores ecológicos.
MA01.e	Número de peatones/día (IMD).
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD).

Coste de la actuación	
*MA01.2-1 Corredor ecológico del río Servol. Carriles lúdicos	60.000 €
MA01.2-2 Corredor ecológico del Río Sénia	25.000 €
MA01.2-3 Corredor ecológico del Barranc d'Aiguadoliva	21.500 €
MA01.2-4 Corredor ecológico del Barranc de Barbiguera	25.000 €
Coste total de inversión	131.500 €
**LOTE 1 del proyecto recientemente ejecutado*	

Calendario de la implantación (en años)									
MA01.2-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.2-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.2-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.2-4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA01.2	Recuperación de corredores ecológicos. Itinerarios transversales a la costa

Actuaciones a medio plazo

MA01.2-5 Corredor ecológico del Barranc de Triador

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Conexión litoral interior por medio de la creación de corredores ecológicos.
Objetivo 2	Creación de itinerarios ciclistas y peatonales recreativos entre costa e interior.
Objetivo 3	Puesta en valor del entorno natural y paisajístico interior del municipio.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA01.2-5	Corredor ecológico del Barranc de Triador. - Señalización corredor y conexiones con otros corredores. - Restricción de circulación a residentes en el suelo urbano del corredor.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs
Confederación Hidrográfica del Júcar
Diputación de Castellón

Indicadores de seguimiento	
MA01.g	Longitud de itinerarios peatonales en corredores ecológicos.
MA01.h	Longitud de itinerarios ciclistas en corredores ecológicos.
MA01.i	Número de peatones/día (IMD).
MA01.j	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD).

Coste de la actuación	
MA01.2-5 Corredor ecológico del Barranc de Triador	7.000 €
Coste total de inversión	7.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
MA01.2-5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA01.2	Recuperación de corredores ecológicos. Itinerarios transversales a la costa

Actuaciones a largo plazo

MA01.2-1 Corredor ecológico del río Servol. Carriles lúdicos

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Conexión litoral interior por medio de la creación de corredores ecológicos.
Objetivo 2	Creación de itinerarios ciclistas y peatonales recreativos entre costa e interior.
Objetivo 3	Puesta en valor del entorno natural y paisajístico interior del municipio.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA01.2-1	Corredor ecológico del río Servol. Fase 2. Conexión Puente Romano con Ermita. - Ejecución de carril bici.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs
Diputación de Castellón

Indicadores de seguimiento	
MA01.g	Longitud de itinerarios peatonales en corredores ecológicos.
MA01.h	Longitud de itinerarios ciclistas en corredores ecológicos.
MA01.e	Número de peatones/día (IMD).
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD).

Coste de la actuación	
MA01.2-1 Corredor ecológico del río Servol. Carriles lúdicos	40.000 €
Coste total de inversión	40.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
MA01.2-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA01.3	Rutas ciclopeatonales en entornos rurales

Actuaciones a corto plazo

MA01.3-1 Ruta del entorno de la Ermita (peatonal)

MA01.3-2 Camí de Sant Jaume

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Creación de itinerarios ciclistas y peatonales recreativos en entornos rurales.
Objetivo 2	Puesta en valor del entorno natural y paisajístico interior del municipio.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA01.3-1	Ruta del entorno de la Ermita - Señalización de la ruta. - Señalización de elementos relevantes en la ruta. - Analizar posibilidad de homologación del sendero.
MA01.3-2	Camí de Sant Jaume - Señalización del recorrido. - Determinación de tramos peligrosos.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs
Diputación de Castellón

Indicadores de seguimiento	
MA01.i	Longitud de itinerarios peatonales en entornos rurales.
MA01.j	Longitud de itinerarios ciclistas en entornos rurales.
MA01.e	Número de peatones/día (IMD).
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD) en itinerarios ciclistas en entornos rurales.

Coste de la actuación	
MA01.3-1 Ruta del entorno de la Ermita (peatonal)	8.000 €
MA01.3-2 Camí de Sant Jaume	8.000 €
Coste total de inversión	16.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
MA01.3-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.3-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA01.3	Rutas ciclopeatonales en entornos rurales

Actuaciones a medio plazo

MA01.3-3 Reconversión de la GR-92 a vía cicloturista
MA01.3-4 Ruta ciclopeatonal por el Camí de les Egües

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Creación de itinerarios ciclistas y peatonales recreativos en entornos rurales.
Objetivo 2	Puesta en valor del entorno natural y paisajístico interior del municipio.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA01.3-3	Reconversión GR-92 a ruta cicloturista - Señalización.
MA01.3-4	Camí de Sant Jaume - Señalización del recorrido y conectores con corredores ecológicos.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs
Diputación de Castellón

Indicadores de seguimiento	
MA01.i	Longitud de itinerarios peatonales en entornos rurales.
MA01.j	Longitud de itinerarios ciclistas en entornos rurales.
MA01.e	Número de peatones/día (IMD).
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD).

Coste de la actuación	
MA01.3-3 Reconversión de la GR-92 a vía cicloturista	8.000 €
MA01.3-4 Ruta ciclopeatonal por el Camí de les Egües	15.000 €
Coste total de inversión	23.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
MA01.3-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.3-4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA01.4	Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat (N-340a)

Actuaciones a medio plazo

MA01.4 Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat (N-340a).

- Zona Centro
- Costa Norte y Costa Sur

Afectada por:

JRV02.2. Ejecución bulevar Baix Maestrat. Acondicionamiento del viario en Zona Centro y ejecución glorietas Costa Norte y Costa Sur.

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Creación de itinerarios ciclistas y peatonales de primer orden.
Objetivo 2	Conexión supramunicipal por medio de modos activos.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
*JRV02.2-1 *(MA01.4-1)*	Nueva sección viaria en tramo N-340ª entre Av. Castellón y Av. Barcelona. *(Supone la dotación de infraestructura ciclopeatonal en toda la zona centro)*
MA01.4-2	Carril bici en Costa Norte y Costa Sur. - Segregación de usos mediante señalización y pintado.
**Actuaciones de otras líneas estratégicas que afectan a esta actuación.*	

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ministerio de Fomento
Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
MA01.k	Longitud de itinerarios peatonales en vías de la XINM.
MA01.l	Longitud de itinerarios ciclistas en vías de la XINM.
MA01.e	Número de peatones/día (IMD).
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD).

Coste de la actuación	
*MA01.4-1 Zona Centro	190.000 €
MA01.4-2 Costa Norte y Costa Sur	170.000 €
Coste total	360.000 €
**NOTA: Coste actuación MA01.4-1 incluido dentro de coste actuación JRV02.2*	

Calendario de la implantación (en años)									
MA01.4-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.4-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA01.4	Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat (N-340a)

Actuaciones a largo plazo

MA01.4 Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat (N-340a).

- Costa Norte y Costa Sur

Afectada por:

JRV02.3. Acondicionamiento bulevar Baix Maestrat Costa Norte y Costa Sur.

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Creación de itinerarios ciclistas y peatonales de primer orden.
Objetivo 2	Conexión supramunicipal por medio de modos activos.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar

*JRV02.2-1 *(MA01.4-2)*	Nueva sección viaria en tramo N-340a en Costa Norte y Costa Sur. *(Supone la mejora del carril bici en Costa Norte y Costa Sur)*

**Actuaciones de otras líneas estratégicas que afectan a esta actuación.*

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Ministerio de Fomento
Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento

MA01.k	Longitud de itinerarios peatonales.
MA01.l	Longitud de itinerarios ciclistas en entornos rurales.
MA01.e	Número de peatones/día (IMD).
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD).

Coste de la actuación

*MA01.4-2 Costa Norte y Costa Sur	800.000 €
Coste total	800.000 €
**NOTA: Coste actuación MA01.4-1 incluido dentro de coste actuación JRV02.3*	

Calendario de la implantación (en años)

MA01.4-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.4-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA02	Fomento y consolidación de itinerarios ciclistas
Actuaciones a corto plazo MA02.1. Acondicionamiento de la red ciclista existente MA02.2. Itinerarios ciclistas Costa Norte MA02.3. Itinerarios ciclistas en Zona Centro MA02.5. Itinerarios ciclistas en polígonos industriales	
Afectada por: MA05. Peatonalización del casco urbano	
Afecciones sobre: PE01. Reestructuración del estacionamiento en vía pública como consecuencia del desarrollo de la infraestructura de modos activos. PE01.1 Anillo Central PE01.4 C. Febrer Torre	

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Potenciar el desplazamiento ciclista en el entramado urbano.
Objetivo 2	Conexión interzonal e intrazonal por medio de modos activos.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA02.1	Acondicionamiento de la red ciclista existente
MA02.1-1	- Asentamientos al oeste de la N-340a 1. Av. Gil de Atrocillo 2. Av. Zaragoza
MA02.1-2	- Ejes de conexión Centro – Asentamientos 1. Av. Pío XII
MA02.2	Itinerarios ciclistas Costa Norte. Carril bici a lo largo de Boverals.
MA02.3	Itinerarios ciclistas en zona Centro
MA02.3-1	- Anillo central. Modificación sección viaria con inclusión de carril bici en C. puente, C. San Cristóbal, C. Pilar y Av. Libertad.
MA02.3-2	- Ejes de conexión transversal a la costa. 1. Señalización horizontal y vertical ciclorruta C. María Auxiliadora hasta equipamientos Juan XXIII. 2. Conexión por Sant Gregori hasta carriles lúdicos de Camí Sant Sebastià. Conversión de Sant Gregori en ciclocalle 3. C. Pilar, conexión entre Libertad y Av. Zaragoza con carril bici. 4. Conexión Febrer Torre con Av. Pau Béjar. Carril bici. 5. Conexión Av. Pío XII Av. Juan XXIII. Carril bici.
MA02.3-3	- Ejes de conexión longitudinales por el interior 1. Consolidación eje interior por Libertad. Habilitación Picasso como ciclocalle para conectar Boverals (en Costa Norte) con Febrer Torre (en extremo sur Zona Centro) por el interior. 2. Consolidación eje interior por San Cristóbal. Carril bici en Sant Gregori y habilitación San Francisco y Av. Tarragona como ciclocalles.
MA02.3-4	- Red de ciclocalles del litoral. Av. País Valencià, C. Arcipreste Bono C. Santa Magdalena, C. Doctor Fleming, C. Costa i Borràs, C. Mare de Déu dels Socors.
MA02.5	Itinerarios ciclistas en polígonos industriales.
MA02.5-1	- P.I. Capsades. Ciclocalle en C. Capsades
MA02.5-2	- P.I. Planes Altes. Carriles bici en polígono y conexión con Eurovelo mediante señalización.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
MA02.a	Longitud de carriles bici en entramado urbano.
MA02.b	Longitud de ciclocalles en entramado urbano.
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD).

Coste de la actuación	
MA02.1 Acondicionamiento de la red ciclista existente	26.000 €
MA02.2 Itinerarios ciclistas en Costa Norte	20.000 €
MA02.3 Itinerarios ciclistas en Zona Centro	129.000 €
MA02.5 Itinerarios ciclistas en polígonos industriales	60.000 €
Coste total	272.500 €

Calendario de la implantación (en años)									
MA02.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.3-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.3-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.3-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.5-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.5-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA02	Fomento y consolidación de itinerarios ciclistas
	Actuaciones a medio plazo
MA02.3 Itinerarios ciclistas en Zona Centro MA02.4. Itinerarios ciclistas en Costa Sur MA02.5. Itinerarios ciclistas en polígonos industriales MA02.6. Itinerarios ciclistas en Juan XXIII	
Afectada por: JRV. Jerarquización y Reordenación viaria	
Afecciones sobre: PE01. Reestructuración del estacionamiento en vía pública como consecuencia del desarrollo de la infraestructura de modos activos. PE01.5 C. San Francisco PE01.6 C. del Varador	

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Potenciar el desplazamiento ciclista en el entramado urbano.
Objetivo 2	Conexión interzonal e intrazonal por medio de modos activos.
Objetivo 3	Creación de un área de movilidad exclusiva para los modos activos.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA02.3	Itinerarios ciclistas en zona Centro
MA02.3-5	- Supermanzana central. Creación de un área de movilidad exclusiva para modos activos.
MA02.3-2	- Ejes de conexión transversal a la costa. Conexión estación autobús con pabellón polideportivo en Fora-Forat por lateral sur del Servol. Carril bici.
MA02.3-3	- Ejes de conexión longitudinales por el interior. Carril bici en San Francisco para conexión bidireccional entre Boverals y Febrer Torre.
MA02.4	- Itinerarios ciclistas en Costa Sur. Ciclocalles de conexión con N-340a (futuro bulevar Baix Maestrat) para permitir conexión con asentamientos al oeste del municipio. C. Benicarló, Juan Miralles, Llavateres
MA02.5	Itinerarios ciclistas en polígonos industriales.
MA02.5-1	- P.I. Portal del Mediterráneo. Conexión Dauradors con N-340a (futuro bulevar Baix Maestrat) por medio de carril bici.
MA02.6	Itinerarios ciclistas en Juan XXIII
MA02.6-1	- Conexión Juan XXIII – Av. Zaragoza. Ejecución carril bici en C. Benet XIII
MA02.6-2	- Conexión Av. Gil de Atrocillo – Estación FF.CC. Ejecución carril bici en tramo de enlace hasta nueva infraestructura de préstamo de bicicletas (ver MA03).
MA02.6-3	- Conexión Av. Gil de Atrocillo – C. Dauradors. Conversión de ciclocalle desde IES José Vilaplana hasta C. Dauradors en carril bici.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	***Medio***	***Largo***

Agentes implicados
Generalitat Valenciana Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
MA02.a	Longitud de carriles bici en entramado urbano.
MA02.b	Longitud de ciclocalles en entramado urbano.
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD).

Coste de la actuación	
MA02.3 Itinerarios ciclistas en Zona Centro	31.500 €
MA02.4. Itinerarios ciclistas en Costa Sur	12.000 €
MA02.6. Itinerarios ciclistas en Juan XXIII	12.000 €
Coste total	55.500 €

Calendario de la implantación (en años)									
MA02.3-5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.3-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.3-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.6	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA02	Fomento y consolidación de itinerarios ciclistas
Actuaciones a largo plazo MA02.3 Itinerarios ciclistas en Zona Centro MA02.7. Itinerarios ciclistas tras implementación del PGOU	
Afectada por: JRV. Jerarquización y Reordenación viaria	

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Potenciar el desplazamiento ciclista en el entramado urbano.
Objetivo 2	Conexión interzonal e intrazonal por medio de modos activos.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA02.3	Itinerarios ciclistas en zona Centro
MA02.3-2	- Ejes de conexión transversal a la costa. Carril bici en Av. Barcelona para enlace Anillo Central con bulevar Baix Maestrat (N-340a).
MA02.7	Itinerarios ciclistas tras implementación PGOU.
MA02.7-1	- Itinerarios ciclistas en Costa Norte. Corredor verde con carril bici por el interior de la Costa Norte, uniendo Leopoldo Querol con límite urbano en Costa Norte.
MA02.7-2	Itinerarios ciclistas en Costa Sur. Ejecución carriles bici en vías con peso jerárquico relevante.
MA02.7-3	- Itinerarios ciclistas entre Capsades y Portal del Mediterráneo. Ejecución carriles bici en vías con peso jerárquico relevante.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
MA02.a	Longitud de carriles bici en entramado urbano.
MA02.b	Longitud de ciclocalles en entramado urbano.
MA01.f	Número de vehículos tipo ciclo/día (IMD).

Coste de la actuación	
MA02.3 Itinerarios ciclistas en Zona Centro	45.000 €
MA02.7. Itinerarios ciclistas tras implementación del PGOU	165.000 €
Coste total	210.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
MA02.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.7	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA03	Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas

Actuaciones a medio plazo

MA03.1. Nuevo servicio de préstamo de bicicletas
MA03.3. Estacionamiento de bicicletas

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Potenciar el desplazamiento ciclista en el entramado urbano.
Objetivo 2	Dotar de una infraestructura de préstamo de bicicletas con nodos en equipamientos, puntos de conexión intermodal y polos de atracción turística.
Objetivo 3	Fomentar la intermodalidad

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA02.1	Dotación de puntos de préstamo de bicicletas: - 4 en Zona Centro - 1 en Portal del Mediterráneo - 3 en Juan XXIII – Hospital - 1 en Costa Sur - 2 en Costa Norte Dotación de bicicletas para préstamo Creación de un sistema de préstamo.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
MA03.a	Número de puntos de préstamo de bicicletas.
MA03.b	Número de plazas de estacionamiento en cada nodo de préstamo.
MA03.c	Número de bicicletas en el servicio.
MA03.d	Accesibilidad a la infraestructura de préstamo. Número de potenciales usuarios en un radio de 100m, 200m y 300m desde los puntos de préstamo.
MA03.e	Número de puntos de estacionamiento de bicicletas.
MA03.f	Número de plazas para el estacionamiento de bicicletas.

Coste de la actuación	
MA03.1. Nuevo servicio de préstamo de bicicletas	132.000 €
MA03.3. Estacionamiento de bicicletas	3.300 €
Coste total	135.300 €

Calendario de la implantación (en años)									
MA03.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA03.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA03	Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas

Actuaciones a largo plazo

MA03.2. Ampliación servicio de préstamo de bicicletas
MA03.3. Estacionamiento de bicicletas

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Potenciar el desplazamiento ciclista en el entramado urbano.
Objetivo 2	Dotar de una infraestructura de préstamo de bicicletas con nodos en equipamientos, puntos de conexión intermodal y polos de atracción turística.
Objetivo 3	Fomentar la intermodalidad

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar

MA02.1	Dotación de puntos de préstamo de bicicletas: - 6 en Zona Centro - 1 en Portal del Mediterráneo - 1 en Capsades - 2 en Costa Sur - 2 en Costa Norte Dotación de bicicletas para préstamo

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento

MA03.a	Número de puntos de préstamo de bicicletas.
MA03.b	Número de plazas de estacionamiento en cada nodo de préstamo.
MA03.c	Número de bicicletas en el servicio.
MA03.d	Accesibilidad a la infraestructura de préstamo. Número de potenciales usuarios en un radio de 100m, 200m y 300m desde los puntos de préstamo.
MA03.e	Número de puntos de estacionamiento de bicicletas.
MA03.f	Número de plazas para el estacionamiento de bicicletas.

Coste de la actuación

MA03.2. Ampliación servicio de préstamo de bicicletas	156.000 €
MA03.3. Estacionamiento de bicicletas	3.900 €
Coste total	159.900 €

Calendario de la implantación (en años)

MA03.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA03.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA04	Estrategia para la introducción progresiva de las VMP en la movilidad urbana
Actuaciones a corto plazo MA04.1 Ordenanza municipal para regularizar la movilidad en VMP MA04.2 Experiencia piloto para implantación de VMP	

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Potenciar el desplazamiento mediante VMP en el entramado urbano.
Objetivo 2	Reducir la movilidad en vehículo privado.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA04.1	Redactar la ordenanza municipal que regule el estado de los VMP

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
MA04.a	Número de VMP/día en vías donde se permite la circulación de estos vehículos.

Coste de la actuación	
MA04.1 Ordenanza municipal para regularizar la movilidad en VMP	Desconocido
MA04.2 Experiencia piloto para implantación de VMP	Desconocido
Coste total	Desconocido

Calendario de la implantación (en años)									
MA04.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA04.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA04	Estrategia para la introducción progresiva de las VMP en la movilidad urbana

Actuaciones a medio plazo

MA04.3 Nodos de recarga de VMP

Afectada por:

MA03.1. Nuevo servicio de préstamo de bicicletas

MA03.2. Ampliación servicio de préstamo de bicicletas

EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Dotar al municipio de infraestructura básica para la recarga de las VMP.
Objetivo 2	Dotar al municipio de infraestructura básica para la guarda segura de las VMP.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA04.3	En puntos de préstamo de bicicletas y en puntos para la recarga del vehículo eléctrico, así como en las proximidades de los equipamientos, instalar nodos de recarga y guarda de VMP.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
MA04.b	Nodos de recarga de VMP

Coste de la actuación	
MA04.3 Nodos de recarga de VMP	N/A
Coste total	N/A
Nota: Coste incluido en actuaciones MA03.1, MA03.1 y EE01.1	

Calendario de la implantación (en años)									
MA04.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

Mejora de la accesibilidad. Intervención en itinerarios peatonales principales.
Actuaciones a corto plazo Adecuación de los itinerarios peatonales. **Afectada por:** JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas. JRV02. Recuperación y reordenación viaria de la N-340a JRV03. Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Mejorar la accesibilidad peatonal en todo el entramado urbano del término municipal.
Objetivo 2	Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad.
Objetivo 3	Aumentar la seguridad de la movilidad peatonal.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
	Adecuación de los itinerarios peatonales mediante señalización, pintura y plantación de árboles.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
MA05.a	Longitud de itinerarios peatonales y accesibles
MA05.b	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones admisibles
MA05.c	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones insuficientes.
MA05.d	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones muy insuficientes
MA05.e	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones muy insuficientes de alta peligrosidad.
MA05.f	Cruces con infraestructuras territoriales admisibles
MA05.g	Cruces con infraestructuras territoriales insuficientes
MA05.h	Cruces con infraestructuras territoriales muy insuficientes
MA05.i	Cruces con infraestructuras territoriales inexistentes

Coste de la actuación	
MA05, MA06, MA07 a corto plazo. Adecuación mediante señalización, pintura y plantación de árboles	3.000.000€
Coste total	3.000.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
MA05, MA06 y MA07	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

Mejora de la accesibilidad. Intervención en itinerarios peatonales principales
Actuaciones a largo plazo Transformación de la sección y del mobiliario urbano. **Afectada por:** JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas. JRV02. Recuperación y reordenación viaria de la N-340a JRV03. Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Mejorar la accesibilidad peatonal en todo el entramado urbano del término municipal.
Objetivo 2	Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad.
Objetivo 3	Aumentar la seguridad de la movilidad peatonal.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA05, MA06 y MA07	Transformación de la sección viaria e instalación de nuevo mobiliario urbano.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
MA05.a	Longitud de itinerarios peatonales y accesibles
MA05.b	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones admisibles
MA05.c	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones insuficientes.
MA05.d	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones muy insuficientes
MA05.e	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones muy insuficientes de alta peligrosidad.
MA05.f	Cruces con infraestructuras territoriales admisibles
MA05.g	Cruces con infraestructuras territoriales insuficientes
MA05.h	Cruces con infraestructuras territoriales muy insuficientes
MA05.i	Cruces con infraestructuras territoriales inexistentes

Coste de la actuación	
MA05, MA06, MA07 a corto plazo. Adecuación mediante señalización, pintura y plantación de árboles	32.000.000 €
Coste total	32.000.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

Mejora de la accesibilidad. Intervención en itinerarios peatonales principales
Actuaciones a largo plazo Transformación de la sección y del mobiliario urbano. **Afectada por:** JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas. JRV02. Recuperación y reordenación viaria de la N-340a JRV03. Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Mejorar la accesibilidad peatonal en todo el entramado urbano del término municipal.
Objetivo 2	Eliminar barreras que impidan o dificulten caminar por la ciudad.
Objetivo 3	Aumentar la seguridad de la movilidad peatonal.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
MA05, MA06 y MA07	Transformación de la sección viaria e instalación de nuevo mobiliario urbano.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
MA05.a	Longitud de itinerarios peatonales y accesibles
MA05.b	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones admisibles
MA05.c	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones insuficientes.
MA05.d	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones muy insuficientes
MA05.e	Longitud de itinerarios peatonales de dimensiones muy insuficientes de alta peligrosidad.
MA05.f	Cruces con infraestructuras territoriales admisibles
MA05.g	Cruces con infraestructuras territoriales insuficientes
MA05.h	Cruces con infraestructuras territoriales muy insuficientes
MA05.i	Cruces con infraestructuras territoriales inexistentes

Coste de la actuación	
MA05, MA06, MA07 a corto plazo. Adecuación mediante señalización, pintura y plantación de árboles	32.000.000 €
Coste total	32.000.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

Mejora de la accesibilidad. Intervención en accesibilidad de playas
Actuaciones a corto plazo
Mejora de accesos e instalaciones higiénicas en playas. Mejora de accesos, instalaciones y creación de punto accesible.

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Mejorar la accesibilidad peatonal en las playas.
Objetivo 2	Mejorar las instalaciones en las playas.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
	Mejora de accesos e instalaciones higiénicas en playas. Mejora de accesos, instalaciones y creación de punto accesible.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
MA08.a	Nº de playas accesibles.
MA08.b	Nº de instalaciones higiénicas en playas accesibles.
MA08.c	Nº de puntos accesibles en playas.
MA08.d	Nº de instalaciones (otras) y tipologías en playas.

Coste de la actuación	
Mejora de accesos e instalaciones higiénicas en playa	131.000 €
Mejora de accesos, instalaciones y creación de punto accesible.	95.000 €
Coste total	226.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

TPU01	Reestructuración de la red de autobuses municipales y coordinación con el servicio ferroviario a Castellón y Vinaròs

Actuaciones a corto plazo

TPU01.1. Mejora de cobertura espacial de la línea de transporte público urbano

TPU01.2. Nueva propuesta de recorrido. Coordinación con la línea de cercanías C-6.

TPU01.3. Duplicación del servicio de transporte público urbano durante la temporada alta

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Mejorar la cobertura espacial del servicio de transporte público, llegando a Hospital Comarcal y a estación FF.CC.
Objetivo 2	Garantizar una conectividad adecuada con la línea de cercanías C-6.
Objetivo 3	Incremento de la flota estival para mejorar los horarios de conexión en temporada alta.
Objetivo 4	Ser capaz de atraer a más usuarios a la infraestructura de transporte público urbano.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
TPU01.1	Mejora de cobertura espacial de la línea de transporte público urbano por medio de la creación de nuevas paradas.
TPU01.2	Nueva propuesta de recorrido, llegando a la estación de FF.CC. y al hospital comarcal. Coordinación horaria de ambos servicios.
TPU01.3	Analizar posibilidad de duplicar el servicio en temporada alta. Alquiler de equipo en temporada alta.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
TPU01.a	Número de usuarios al día.
TPU01.b	Puntualidad del servicio.
TPU01.c	Accesibilidad a la infraestructura de transporte público urbano. Número de potenciales usuarios en un radio de 100m, 200m y 300m.
TPU01.d	Número de bajadas/subidas en estaciones intermodales primarias (estación FF.CC. y estación autobuses).

Coste de la actuación	
TPU01.1. Mejora de cobertura espacial de la línea de transporte público urbano	134.000 €
TPU01.2. Nueva propuesta de recorrido. Coordinación con la línea de cercanías C-6.	5.000 €
TPU01.3. Duplicación del servicio de transporte público urbano durante la temporada alta	140.000 €
Coste total	279.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
TPU01.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
TPU01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
TPU01.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

TPU02	Tarificación unificada para los servicios de transporte público

Actuaciones a corto plazo

TPU02.1. Título de viaje único

TPU02.2. Bonos

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Potenciar la intermodalidad entre el servicio de transporte público urbano y el servicio de transporte público interurbano.
Objetivo 2	Mejorar conexiones interurbanas de cercanías por medio de transporte público interurbano.
Objetivo 3	Ser capaz de atraer a más usuarios a la infraestructura de transporte público urbano e interurbano.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
TPU02.1	Título de viaje único para las líneas de transporte público urbana e interurbana de proximidad (Vinaròs – Benicarló – Peñíscola). Ampliable al resto de red interurbana.
TPU02.2	Nuevos bonos para residentes y visitantes. - Bono por viajes (residentes) - Bono mensual (residentes) - Bono 48 horas (visitantes) - Bono semanal (visitantes)

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano
Empresa concesionaria del servicio de transporte público interurbano de proximidad
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
TPU02.a	Número de bonos por viajes vendidos
TPU02.b	Número de bonos mensuales vendidos
TPU02.c	Número de bonos 48 horas vendidos
TPU02.d	Número de bonos semanales vendidos
TPU02.e	Número de transbordos entre la línea urbana y la línea de transporte público interurbana entre Vinaròs – Benicarló - Peñíscola.

Coste de la actuación	
TPU02.1. Título de viaje único	Desconocido
TPU02.2. Bonos	Desconocido
Coste total	Desconocido

Financiación a través de otros planes

Calendario de la implantación (en años)									
TPU02.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
TPU02.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

TPU03	Mejora de las paradas de autobús urbano
Actuaciones a corto plazo	
TPU03.1. Mejora de la accesibilidad de las paradas	

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Mejorar la accesibilidad de las paradas, de modo que el transbordo sea más seguro y cómodo.
Objetivo 2	Mejorar de la información en las paradas.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
TPU03.1	Análisis del estado de las paradas actuales Realización de las modificaciones de diseño para dotar de accesibilidad a las parada

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
TPU03.a	Número de paradas accesibles
TPU03.b	Número de paradas no accesibles

Coste de la actuación	
TPU03.1. Mejora de la accesibilidad de las paradas	336.000 €
Coste total	336.000 €
NOTA: Se ha incluido únicamente la inversión a realizar para la duplicación del servicio en temporada estival durante dos años. La viabilidad de esta propuesta deberá analizarse a partir de esta primera experiencia piloto.	

Financiación a través de otros planes

Calendario de la implantación (en años)									
TPU01.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
TPU01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
TPU01.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

TPU04	Sistema de ayuda a la explotación (SAE)
Actuaciones a medio plazo	
TPU04. Sistema de ayuda a la explotación (SAE)	

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Informar en tiempo real de ubicación de autobús y tiempos hasta paradas.
Objetivo 2	Mejorar información para análisis de funcionamiento del servicio de transporte público.
Objetivo 3	Ser capaz de atraer a más usuarios a la infraestructura de transporte público urbano e interurbano.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
TPU03	Instalación sistema SAE. Creación de plataforma de acceso para usuarios del servicio.

Grado de eficacia y plazo									
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano
Empresa concesionaria del servicio de transporte público interurbano de proximidad
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
TPU03.a	Número de consultas de seguimiento en web.

Coste de la actuación	
TPU04. Sistema de ayuda a la explotación (SAE)	60.000 €
Coste total	60.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
TPU03	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

TPU05	Reestructuración del servicio a partir de la nueva estación de autobuses
Actuaciones a largo plazo	
TPU05.1. Nueva propuesta de ubicación de la estación de autobuses	
TPU05.2. Rediseño de la línea de transporte público urbano	
TPU05.3 Análisis de la posible ampliación del servicio de temporada alta al resto del año	
Afecciones sobre otros planes	
PE03-2. Parking estación autobús.	

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Reubicar la estación para evitar acceso de servicio público de transporte interurbano al municipio.
Objetivo 2	Rediseñar línea de transporte público urbano debido a la nueva ubicación de la parada.
Objetivo 3	Aumentar la calidad del servicio y las frecuencias de paso.
Objetivo 4	Ser capaz de atraer a más usuarios a la infraestructura de transporte público urbano e interurbano.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
TPU04.1	Ejecución de nueva estación de autobuses con plazas de estacionamiento de vehículo privado en el interior para fomentar la intermodalidad. Creación de plataforma de acceso para usuarios del servicio.
TPU04.2	Rediseño de la línea de transporte público urbano, que implicará la dotación de nuevas paradas.
TPU04.3	Análisis de la posible ampliación del servicio de temporada alta al resto del año, con desglose en dos líneas: 1. Línea Norte 2. Línea Sur. Llevar a cabo experiencia piloto durante 1 año.

Grado de eficacia y plazo									
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano
Empresa concesionaria del servicio de transporte público interurbano de proximidad
Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
TPU04.a	Número de llegadas/salidas de servicios de transporte urbano al día
TPU04.b	Número de llegadas/salidas de servicios de transporte interurbano al día
TPU04.d	Número de bajadas/subidas en estación de autobuses.

Coste de la actuación	
TPU05.1. Nueva propuesta de ubicación de la estación de autobuses	500.000 €
TPU05.2. Rediseño de la línea de transporte público urbano	5.000 €
TPU05.3 Análisis de la posible ampliación del servicio de temporada alta al resto del año	1.200.000 €
Coste total	1.705.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
TPU04.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
TPU04.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
TPU04.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

TPU06	Gratuidad del servicio de transporte público

Actuaciones a largo plazo

TPU06. Gratuidad del servicio de transporte público urbano

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Reducir movilidad en vehículo privado
Objetivo 2	Ser capaz de atraer a más usuarios a la infraestructura de transporte público urbano e interurbano.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
TPU05	Creación de servicio gratuito de autobuses. Experiencia piloto durante un año

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano
Empresa concesionaria del servicio de transporte público interurbano de proximidad
Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
TPU01.a	Número de usuarios por línea y día

Coste de la actuación	
TPU06. Gratuidad del servicio de transporte público urbano (200.000 €/año)	400.000 €
Coste total	400.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
TPU06	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

TPU07	Rediseño de la línea de transporte público interurbano

Actuaciones a largo plazo

TPU07. Rediseño de la línea de transporte público interurbano

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Reducir movilidad en vehículo privado en desplazamientos interurbanos
Objetivo 2	Ser capaz de atraer a más usuarios a la infraestructura de transporte público interurbano.
Objetivo 3	Reducir los tiempos de conexión para líneas de transporte público interurbanas.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
TPU06	Línea interurbana Vinaròs – Benicarló – Peñíscola Línea interurbana Vinaròs – Catí – San Mateu Morella Línea interurbana Vinaròs – Castellón Resto de líneas interurbanas

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano
Empresa concesionaria del servicio de transporte público interurbano de proximidad
Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
TPU06.a	Número de usuarios líneas interurbanas
TPU06.b	Tiempo de recorrido por término municipal de Vinaròs.

Coste de la actuación	
TPU07. Rediseño de la línea de transporte público interurbano	N/A
Coste total	N/A

Calendario de la implantación (en años)									
TPU06	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

INT01	Fomento de áreas urbanas de intermodalidad – intercambiadores de transporte

Actuaciones a medio plazo

INT01.1 Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios

INT01.2 Nodos de intermodalidad en intercambiadores secundarios

Afectado por:

MA03.1. Nuevo servicio de préstamo de bicicletas (nodo en estación FF.CC. y otras estaciones intermodales)

MA03.2. Ampliación servicio de préstamo de bicicletas (nodo en estación de autobuses y otras estaciones intermodales)

PE03. Creación de parking en áreas de intercambio modal.

PE03-1. Parking estación FF.CC.

PE03-2. Parking estación autobús.

EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Mejorar los trasbordos entre diferentes modos de transporte.
Objetivo 2	Ser capaz de atraer a más usuarios a los servicios de transporte público urbano, interurbano y al servicio ferroviario.
Objetivo 3	Fomentar los modos activos de movilidad

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar

INT01.1 (implementación de medidas especificadas en MA03.1, MA03.2, PE03.1, PE03.2, EE01.1)	Dotación a los intercambiadores primarios (estación FF.CC. y estación de autobuses) de infraestructura para el intercambio entre los distintos modos de transporte: - Servicio ferroviario – servicio de transporte público urbano – servicio de transporte público interurbano – Servicio de préstamo de bicicletas – Nodo de recarga de vehículos – Estacionamiento Adaptación de las paradas en los nodos de intermodalidad, dotándolas de marquesinas y plataforma accesible. Adecuación de los accesos peatonales y ciclistas a los nodos primarios
INT01.2 (implementación de medidas especificadas en MA03.1, MA03.2, PE03.1, PE03.2, EE01.1)	Dotación a los intercambiadores secundarios (Hospital y Parkings de Passeig Colón y Camí Fondo) de infraestructura para el intercambio entre los distintos modos de transporte: - Transporte público urbano (e interurbano en el caso del Hospital) – Servicio de préstamo de bicicletas – Nodo de recarga de vehículos – Estacionamiento Adaptación de las paradas en los nodos de intermodalidad, dotándolas de marquesinas y plataforma accesible. Adecuación de los accesos peatonales y ciclistas a los nodos secundarios

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Renfe

Empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano

Empresa concesionaria del servicio de transporte público interurbano

Empresa concesionaria del servicio de préstamo de bicicletas

Empresas encargadas de la gestión de los parkings de rotación

Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
INT01.a	Número de transbordos tren – autobús urbano
INT01.b	Número de trasbordos tren – autobuses interurbanos
INT01.c	Número de trasbordos tren – bicicleta.
INT01.d	Número de transbordos autobús urbano – autobús interurbano
INT01.e	Número de trasbordos autobús urbano - bicicleta
INT01.f	Número de trasbordos autobús interurbano - bicicleta
NOTA	*Para tener en cuenta estos indicadores, se debería disponer de una única tarjeta común a estos servicios.*

Coste de la actuación	
INT01.1 Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios	20.000 €
INT01.2 Nodos de intermodalidad en intercambiadores secundarios	20.000 €
Coste total	40.000 €
NOTA: Solo considerada adecuación de marquesinas en proximidades de intercambiadores. El resto de actuaciones se especifican en los planes correspondientes.	

Calendario de la implantación (en años)									
INT01	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

INT05	Fomento del intercambio modal mediante el título único de viaje

Actuaciones a largo plazo

INT05. Fomento del intercambio modal mediante el título único de viaje.

Afectado por:

TPU02.1. Título de viaje único

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Potenciar la intermodalidad entre los diferentes servicios de transporte a nivel municipal y supramunicipal autonómico.
Objetivo 2	Mejorar conexión urbana – interurbana.
Objetivo 3	Consolidación de una red intermodal.
Objetivo 4	Atraer más usuarios a todos los medios de transporte sostenible.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
INT05	Creación de título de viaje único intermodal. - Cercanías – transporte público urbano – transporte público interurbano – bicicleta municipal.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Renfe
Empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano
Empresa concesionaria del servicio de transporte público interurbano
Empresa concesionaria del servicio de préstamo de bicicletas
Empresas encargadas de la gestión de los parkings de rotación
Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
INT05.a	Número de títulos únicos de viaje vendidos
INT01.a	Número de transbordos tren – autobús urbano
INT01.b	Número de trasbordos tren – autobuses interurbanos
INT01.c	Número de trasbordos tren – bicicleta.
INT01.d	Número de transbordos autobús urbano – autobús interurbano
INT01.e	Número de trasbordos autobús urbano - bicicleta
INT01.f	Número de trasbordos autobús interurbano - bicicleta
NOTA	*Para tener en cuenta estos indicadores, se debería disponer de una única tarjeta común a estos servicios.*

Coste de la actuación	
INT05. Fomento del intercambio modal mediante el título único de viaje.	150.000 €
Coste total	150.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
INT05	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

DUM01	Medidas de mejora de la actividad logística

Actuaciones a corto plazo

DUM01.1. Mejora de los accesos al puerto
DUM01.2. Movilidad de vehículos pesados

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Mejorar la distribución logística en el municipio.
Objetivo 2	Reducir el tráfico de vehículos pesados en el centro histórico.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
DUM01.1	Mejora de los accesos al puerto. - Señalización accesos.
DUM01.2	Movilidad de vehículos pesados. Señalización para: - Prohibición de entrada de vehículos con una MMA superior a 10 toneladas en la Zona Centro de Vinaròs y en Juan XXIII, con la excepción de vehículos de acceso a las instalaciones del puerto. - Prohibición de entrada de vehículos con una MMA superior a 5,5 toneladas a Costa Norte, Costa Sur y Ermita. - Se permitirá el acceso de vehículos de mayor tonelaje a los polígonos industriales existentes en el municipio a través de las vías N-232, N-238, CV-11 y CV-102. - Evitar la entrada al Centro Histórico y al Anillo Central de vehículos con una MMA superior a 3,5 toneladas con el objetivo de disminuir el impacto ambiental, la congestión del tráfico y el impacto que produce sobre el peatón.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Puerto de Vinaròs
Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
DUM01.a	Inventario de actividades en polígonos industriales.
DUM01.b	Inventario de actividades en núcleos urbanos del municipio.
DUM01.c	Número de vehículos pesados que acceden a los polígonos industriales (IMD).
DUM01.d	Número de vehículos pesados que acceden a puerto (IMD).
DUM01.e	Número de vehículos pesados que circulan por el entramado urbano (IMD)

Coste de la actuación	
DUM01.1. Mejora de los accesos al puerto	3.000 €
DUM01.2. Movilidad de vehículos pesados	1.500 €
Coste total	4.500 €

NOTA: Únicamente se especifican costes de señalización al entenderse que no se requieren costes de adecuación del viario.

Calendario de la implantación (en años)									
DUM01.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
DUM01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

DUM02	Distribución urbana de mercancías

Actuaciones a corto plazo

DUM02.1. Dotación de plazas de carga y descarga
DUM02.2. Control del estacionamiento en las zonas reservadas a carga y descarga
DUM02.3. Regularización de las zonas de carga y descarga
DUM02.4. Revisión de horarios para carga y descarga

Afectado por:

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas.

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Optimizar la distribución urbana de mercancías
Objetivo 2	Reducir el tráfico de vehículos pesados en el centro histórico.
Objetivo 3	Mejorar la dotación de plazas de carga y descarga

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
DUM02.1	Dotación de dos nuevas plazas de carga y descarga. Ubicación: - C. Pilar (CH2.2) - C. San Francisco (E3.1)
DUM02.2	- Control del estacionamiento en zonas reservadas de carga y descarga. - Aplicación régimen sancionador. - Campañas de concienciación ciudadana
DUM02.3	Regularización de las zonas de carga y descarga. - Señalización horizontal
DUM02.4	Revisión de horarios para Carga y Descarga - Limitación horaria en Anillo Central (07:30h – 10:30h y 15:30h – 17:30h)

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Comercios Vinaròs
Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
DUM02.a	Inventario de plazas de carga y descarga.
DUM02.b	Sanciones por ocupación indebida de plazas de carga y descarga

Coste de la actuación	
DUM02.1. Dotación de plazas de carga y descarga	1.000 €
DUM02.2. Control del estacionamiento en las zonas reservadas a carga y descarga	5.000 €
DUM02.3. Regularización de las zonas de carga y descarga	10.000 €
DUM02.4. Revisión de horarios para carga y descarga	N/A
Coste total	16.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
DUM02.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
DUM02.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
DUM02.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
DUM02.4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

DUM02	Distribución urbana de mercancías

Actuaciones a corto plazo

DUM02.5. Creación de una APP para ayuda a la gestión del estacionamiento en carga y descarga

DUM02.6. Centro de distribución logística en la Zona Centro

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Optimizar la distribución urbana de mercancías
Objetivo 2	Reducir el tráfico de vehículos pesados en el centro histórico.
Objetivo 3	Potenciar el uso de medios de transporte sostenibles para el reparto de mercancías.
Objetivo 4	Mejorar la información en tiempo real sobre la ocupación de las plazas de carga y descarga.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar

DUM02.5	Creación de una APP para ayuda a la gestión del estacionamiento en carga y descarga
DUM02.6	Construcción de centro de distribución logística. Distribución de mercancías mediante Cargo Bikes.

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Comercios Vinaròs
Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento

DUM02.a	Inventario de plazas de carga y descarga.
DUM02.b	Sanciones por ocupación indebida de plazas de carga y descarga
DUM02.c	Tiempo de ocupación de plazas de carga y descarga.
DUM02.d	Índice de rotación en plazas de carga y descarga

Coste de la actuación

DUM02.5. Creación de una APP para ayuda a la gestión del estacionamiento en carga y descarga	30.000 €
DUM02.6. Centro de distribución logística en la Zona Centro	200.000 €
Coste total	230.000 €

Calendario de la implantación (en años)

DUM02.5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
DUM02.6	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

PE01	Reestructuración del estacionamiento en la vía pública como consecuencia del desarrollo de la infraestructura de modos activos

Actuaciones a corto plazo

PE01.1 Anillo Central
PE01.2 C. Mare de Déu dels Socors, Arcipreste Bono y Dr. Fleming
PE01.3 C. Remei y C. San Pasqual
PE01.4 C. Febrer Torre

Afectado por:

MA02.3-1 Anillo Central
MA02.3-2 Ejes de conexión transversales a la costa
MA02.3-3 Ejes de conexión longitudinales por el interior
MA05. Peatonalización del casco urbano

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Incrementar espacio en la vía pública para albergar infraestructura de modos activos.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar

PE01.1	Eliminación de plazas de estacionamiento en Anillo Central. - 54 plazas de Zona Azul (34 en Av. Libertad y 20 en C. Pilar) - 115 plazas gratuitas en vía pública (71 en Av. Libertad, 28 en C. Pilar y 16 en C. Puente)
PE01.2	Reconversión zona azul a estacionamiento para residentes en C. Mare de Déu dels Socors, Arcipreste Bono y Dr. Fleming tras cierre de plaza Jovellar.
PE01.3	Eliminación de Zona Azul en C. Remei (11 plazas) y Sant Pasqual (40 plazas).
PE01.4	Eliminación de estacionamiento gratuito en Febrer Torre (14 plazas).

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Empresa concesionaria de Zona Azul
Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento

PE01.a	Número de plazas de estacionamiento gratuito eliminadas.
PE01.b	Número de plazas de estacionamiento en zona azul eliminadas.
PE01.c	Número de plazas de zona azul reconvertidas a estacionamiento para residentes.

Coste de la actuación

PE01. Reestructuración del estacionamiento en vía pública como consecuencia del desarrollo de la infraestructura de modos activos.	N/A
Coste total	N/A

NOTA: El coste de estas actuaciones es el correspondiente al desarrollo de la red de modos activos correspondiente, y por lo tanto, viene indicado en dicho apartado.

Calendario de la implantación (en años)

PE01.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE01.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE01.4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

PE01	Reestructuración del estacionamiento en la vía pública como consecuencia del desarrollo de la infraestructura de modos activos

Actuaciones a medio plazo

PE01.5 C. San Francisco
PE01.6 C. del Varador

Afectado por:

MA01.1 Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs (MA01.1-3 Zona Centro)

MA02.3-3 Ejes de conexión longitudinales por el interior

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Incrementar espacio en la vía pública para albergar infraestructura de modos activos.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar

PE01.5	Eliminación de plazas de estacionamiento en C. San Francisco (10 plazas de zona azul y 20 de estacionamiento gratuito)
PE01.6	Eliminación de plazas de estacionamiento en C. Varador (11 plazas de estacionamiento gratuito).

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Empresa concesionaria de Zona Azul
Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento

PE01.a	Número de plazas de estacionamiento gratuito eliminadas.
PE01.b	Número de plazas de estacionamiento en zona azul eliminadas.

Coste de la actuación

PE01. Reestructuración del estacionamiento en vía pública como consecuencia del desarrollo de la infraestructura de modos activos.	N/A
Coste total	N/A

NOTA: El coste de estas actuaciones es el correspondiente al desarrollo de la red de modos activos correspondiente, y por lo tanto, viene indicado en dicho apartado.

Calendario de la implantación (en años)

PE01.5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE01.6	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

PE02	Reestructuración del estacionamiento en la Zona Centro

Actuaciones a corto plazo

PE02.1. Parking Plaza San Antonio. "La Mera"
PE02.2. Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes.
PE02.3. Reducción y reconversión del parking sito en Passeig J. Ribera.
PE02.4. Eliminación aparcamiento sito al inicio de la Av. Pau Béjar.

Afectado por:

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas.
EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Incrementar dotación de plazas reservadas para residentes en zona centro
Objetivo 2	Mantener dotación de plazas de rotación, pero comenzando a desplazarlas hacia los bordes de la zona centro.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar

PE02.1	Parking Plaza San Antonio. - Reconversión parcial a residentes (42 plazas).
PE02.2	Reconversión plazas en Casco Histórico 2.3 y Anillo Central (CH 2.2) a residentes.
PE02.3	Reducción parking en Passeig J. Ribera como consecuencia de apertura del vial que conectará con la rotonda de C. Leopoldo Querol. Con la reconversión, se propone que el parking sea Zona Azul.
PE02.4	Eliminación espacio aparcamiento en Av. Pau Béjar (70 plazas aproximadas).

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Empresa concesionaria de Zona Azul
Ayto. Vinaròs
Comercios Zona Centro
Vecinos Zona Centro

Indicadores de seguimiento

PE02.a	Número de plazas de estacionamiento gratuito.
PE02.b	Número de plazas de rotación en superficie (zona azul).
PE02.c	Número de plazas de rotación en parking.
PE02.d	Número de plazas reservadas a residentes en viario.
PE02.e	Ocupación media de la zona azul
PE02.f	Ocupación media de los parkings de rotación.
PE02.g	Índice de rotación (número de vehículos que estacionan en una hora por plaza de estacionamiento).
PE02.h	Número de sanciones en zona azul.
PE02.i	Número de sanciones en zona verde.
PE02.j	Número de plazas reservadas (PMR, vehículos de emergencias, ambulancias, etc.)
PE02.k	Número de plazas de recarga del vehículo eléctrico.

Coste de la actuación	
PE02.1. Parking Plaza San Antonio. "La Mera"	N/A
PE02.2. Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes.	30.000 €
*PE02.3. Reducción y reconversión del parking sito en Passeig J. Ribera.	30.000 €
PE02.4. Eliminación aparcamiento sito al inicio de la Av. Pau Béjar.	N/A
Coste total	60.000 €
** No se imputan costes asociados a apertura del vial, por responder a estrategia del Plan JRV.*	

Calendario de la implantación (en años)									
PE02.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

PE02	Reestructuración del estacionamiento en la Zona Centro

Actuaciones a medio plazo

PE02.1. Parking Plaza San Antonio. "La Mera"

PE02.2 Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes.

PE02.5. Zona azul en bordes de la supermanzana central.

PE02.6. Parking de rotación en Camí Fondo.

PE02.7. Ejecución bulevar Baix Maestrat.

PE02.8. Eliminación bolsas aparcamiento en Zona Centro consecuencia de futuros desarrollos urbanísticos.

Afectado por:

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas.

JRV02.2. Ejecución bulevar Baix Maestrat. Acondicionamiento del viario en Zona Centro y ejecución glorietas Costa Norte y Costa Sur.

EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Incrementar dotación de plazas reservadas para residentes en zona centro
Objetivo 2	Desplazar zona azul a bordes de la zona centro.
Objetivo 3	Nueva dotación de estacionamiento gratuito en nuevo bulevar Baix Maestrat (N-340a)

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar

PE02.1	Parking Plaza San Antonio. - Reconversión total a residentes (100 nuevas plazas).
PE02.5	Desplazamiento de zona azul a bordes de supermanzana Central.
PE02.6	Nuevo parking de rotación (4 plantas en superficie) en Camí Fondo. La fachada exterior se cubrirá zona verde vertical.
PE02.7	Ejecución bulevar Baix Maestrat. Estacionamiento gratuito en sus márgenes. Previsión de 468 plazas.
PE02.8	Desaparición de 260 plazas de estacionamiento consecuencia de futuros desarrollos urbanísticos.

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Empresa concesionaria de Zona Azul

Ayto. Vinaròs

Comercios Zona Centro

Vecinos Zona Centro

Indicadores de seguimiento

PE02.a	Número de plazas de estacionamiento gratuito.
PE02.b	Número de plazas de rotación en superficie (zona azul).
PE02.c	Número de plazas de rotación en parking.
PE02.d	Número de plazas reservadas a residentes en viario.
PE02.e	Ocupación media de la zona azul
PE02.f	Ocupación media de los parkings de rotación.
PE02.g	Índice de rotación (número de vehículos que estacionan en una hora por plaza de estacionamiento).
PE02.h	Número de sanciones en zona azul.
PE02.i	Número de sanciones en zona verde.
PE02.j	Número de plazas reservadas (PMR, vehículos de emergencias, ambulancias, etc.)
PE02.k	Número de plazas de recarga del vehículo eléctrico.

Coste de la actuación	
PE02.1. Parking Plaza San Antonio. "La Mera"	N/A
PE02.2 Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes.	30.000 €
PE02.5. Zona azul en bordes de la supermanzana central.	30.000 €
PE02.6. Parking de rotación en Camí Fondo.	945.000 €
*PE02.7. Ejecución bulevar Baix Maestrat.	N/A
*PE02.8. Eliminación bolsas aparcamiento en Zona Centro consecuencia de futuros desarrollos urbanísticos.	N/A
Coste total	1.005.000 €
** No se imputan costes asociados a estas actuaciones, por ser respuesta a otras líneas estratégicas.*	

Calendario de la implantación (en años)									
PE02.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.6	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.7	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.8	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

PE03	Creación de parking en áreas de intercambio modal.

Actuaciones a medio plazo

PE03-1. Parking estación FF.CC.

Afecta a:

INT01.1 Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios

Afectado por:

EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Garantizar adecuada accesibilidad a estación FF.CC. mediante vehículo privado.
Objetivo 2	Generar nodo de intermodalidad, con infraestructura adecuada para el estacionamiento de vehículos (incluidos eléctricos)

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar

PE03.1	Parking Estación FF.CC. - Nuevo parking exterior con 155 plazas para estacionamiento de vehículos. - Reserva de plazas PMR (acorde a ley) - Reserva de 2 plazas de recarga lenta de vehículos conforme a las especificaciones de "EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga" a instalar antes del año 2025. - Reserva de 6 plazas (4 nuevas) de recarga lenta de vehículos conforme a las especificaciones de "EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga" a instalar antes del año 2030.

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Ayto. Vinaròs
RENFE

Indicadores de seguimiento

PE02.a	Número de plazas de estacionamiento.
PE02.j	Número de plazas reservadas para PMR.
PE02.k	Número de plazas para recarga de vehículo eléctrico.

Coste de la actuación

PE03-1. Parking estación FF.CC.PE02.1. Parking Plaza San Antonio. "La Mera"	100.000 €
*EE01.1. Nodos de recarga en estación FF.CC.	2.400 €
Coste total	102.400 €

**La partida EE01.1 solo incluye el coste asociado a la infraestructura de recarga propuesta en la estación de FF.CC. En el apartado 4.1 "Programación temporal" dicho coste solo se refleja en partida EE01.1.*

Calendario de la implantación (en años)

PE03.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
EE01.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

PE03	Creación de parking en áreas de intercambio modal.
Actuaciones a largo plazo PE03-2. Parking estación autobús.	
Afecta a: INT01.1 Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios **Afectado por:** TPU05.1. Nueva propuesta de ubicación de la estación de autobuses EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga	

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Garantizar adecuada accesibilidad a estación de autobús mediante vehículo privado.
Objetivo 2	Generar nodo de intermodalidad, con infraestructura adecuada para el estacionamiento de vehículos (incluidos eléctricos)

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
PE03.1	Parking Estación autobús - Nuevo parking con 80 plazas para estacionamiento de vehículos en las propias instalaciones de la estación. - Reserva de plazas PMR (acorde a ley) - Reserva de 1 plaza de recarga lenta de vehículos conforme a las especificaciones de "EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga" a instalar antes del año 2025. - Reserva de 6 plazas (5 nuevas) de recarga lenta de vehículos conforme a las especificaciones de "EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga" a instalar antes del año 2030.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
PE02.a	Número de plazas de estacionamiento.
PE02.j	Número de plazas reservadas para PMR.
PE02.k	Número de plazas para recarga de vehículo eléctrico.

Coste de la actuación	
PE03-2. Parking estación autobús.PE02.1. Parking Plaza San Antonio. "La Mera"	N/A
*TPU05.1. Nueva propuesta de ubicación de la estación de autobuses	750.000
**EE01.1. Nodos de recarga en estación de autobús.	1.200 €
Coste total	751.200 €

**El parking de la estación de autobús está incluido en la partida "TPU05.1. Nueva propuesta de ubicación de la estación de autobuses". En el apartado 4.1 "Programación temporal" dicho coste solo se refleja en partida TPU04.1.*

***La partida EE01.1 solo incluye el coste asociado a la infraestructura de recarga propuesta en la estación de autobús. En el apartado 4.1 "Programación temporal" dicho coste solo se refleja en partida EE01.1.*

Calendario de la implantación (en años)									
PE03.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE03.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

PE04	Bolsas de aparcamiento junto al nuevo parque ecoturístico del Riu Sénia.

Actuaciones a largo plazo

PE04. Bolsas de aparcamiento junto al nuevo parque ecoturístico del Riu Sénia.

Afecta a:

INT01.1 Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios

Afectado por:

MA01.1-1 Sòl de Riu incluido en MA01. Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Dotación de infraestructura de estacionamiento de vehículo privado junto a nodo de atracción turística.
Objetivo 2	Potenciar el litoral vinarocense.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar

PE04	Nuevo estacionamiento en Sòl de Riu. - Nº de plazas y ubicación por determinar en función del número de visitas previstas a parque ecoturístico del Sénia.

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Ayto. Vinaròs
Generalitat Valenciana

Indicadores de seguimiento

PE02.a	Número de plazas de estacionamiento.
PE02.j	Número de plazas reservadas para PMR.

Coste de la actuación

PE04 PE02.1. Parking Plaza San Antonio. "La Mera"	50.000 €
Coste total	50.000 €

Calendario de la implantación (en años)

PE04	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

PE06	Evolución del estacionamiento a partir de futuros desarrollos urbanísticos
Actuaciones a largo plazo PE06. Evolución del estacionamiento a partir de futuros desarrollos urbanísticos	
Afectado por: JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas.	

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Dotación de infraestructura de estacionamiento de vehículo privado junto a nodo de atracción turística.
Objetivo 2	Potenciar el litoral vinarocense.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
PE06	Desarrollo del estacionamiento para consolidar de un modelo de supermanzanas

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
PE02.a	Número de plazas de estacionamiento.
PE02.j	Número de plazas reservadas para PMR.

Coste de la actuación	
PE06PE02.1. Parking Plaza San Antonio. “La Mera”	N/A
Coste total	N/A

Calendario de la implantación (en años)									
PE04	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

EE01	Plan de implantación del vehículo eléctrico

Actuaciones a corto, medio y largo plazo

EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga

EE01.2 Introducción del vehículo eléctrico en las flotas públicas

EE01.3. Medidas de acompañamiento

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros
■				

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Instalación de puntos de recarga para hacer frente a la demanda del vehículo eléctrico conforme a requerimientos normativos.
Objetivo 2	Impulsar el vehículo eléctrico dentro del ámbito de la movilidad privada.
Objetivo 3	Administración como agente ejemplificador. Introducir una porcentaje de vehículos eléctricos en la flota de vehículos públicos cuando se requieran nuevas adquisiciones.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9
								■	■

Actuaciones a realizar

EE01.1	Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga
EE01.1-1	Instalación de puntos de recarga rápida (estrategia años 2020, 2025 y 2030)
EE01.1-2	Instalación de puntos de recarga semirrápida (estrategia años 2020, 2025 y 2030)
EE01.1-3	Instalación de puntos de recarga lenta (estrategia años 2020, 2025 y 2030)
EE01.2	Análisis de la necesidad de renovar flota de vehículos municipales. Porcentaje de vehículo eléctrico en la renovación de la flota de vehículos municipal.
EE01.3	Introducción de medidas de acompañamiento. Aprobación de ordenanza municipal al respecto.

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*
	■				■			

Agentes implicados

Ayto. de Vinaròs

Generalitat Valenciana

IVACE

Indicadores de seguimiento

EE01.a	Puntos de recarga rápida
EE01.b	Puntos de recarga semirrápida
EE01.c	Puntos de recarga lenta
EE01.d	Número de vehículos eléctricos matriculados en el municipio
EE01.e	Número de vehículos eléctricos en la flota pública

Coste de la actuación

EE01.1 (2020)	103.400 €
EE01.1 (2025)	182.200 €
EE01.1 (2030)	217.600 €
EE01.2	En función de la flota a renovar
EE01.3	N/A
Coste total de inversión	503.200 €

Tal y como se indica en el apartado 0 "EE01.1. Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga", el IVACE ofrece ayudas de hasta 36.000 € por la instalación de los punto de recarga rápida establecidos en el plan, 12.000 € por la instalación de los punto de recarga semirrápida establecidos en el plan.

No se incluyen costes de renovación de la flota de vehículos municipales, pues se desconocen las necesidades

Financiación IVACE

Estación de recarga rápida	Ayuda máxima de 36.000 €
Estación de recarga semirrápida	Ayuda máxima de 12.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
EE01.1 (2020)	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
EE01.1 (2025)	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
EE01.1 (2030)	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
EE01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
EE01.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

EE02	Creación de una plataforma de promoción del vehículo eléctrico

Actuaciones a corto plazo

EE02. Creación de una plataforma de promoción del vehículo eléctrico

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Impulsar proyectos estratégicos de movilidad en el área metropolitana de la EDUSI, extensible a Peñíscola y el resto de la comarca.
Objetivo 2	Nexo de unión entre iniciativas público-privadas
Objetivo 3	Soporte para el desarrollo de modelos asociados a la economía sostenible

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar

EE02	Creación de plataforma para la promoción del vehículo eléctrico que sirva de vínculo entre administraciones públicas, empresarios y usuarios privados. Ejes de trabajo: - Ventajas del vehículo eléctrico, políticas públicas, infraestructura de recarga, flotas en administraciones públicas, transformación industrial, etc.

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Ayto. de Vinaròs
Ayto. de Benicarló
Ayto. de Peñíscola
Agentes privados
Usuarios del vehículo eléctrico

Indicadores de seguimiento

EE02.a	Actas de reuniones sobre implantación del vehículo eléctrico
EE02.b	Nº de propuestas lanzadas desde la plataforma.
EE02.c	Nº de actuaciones ejecutadas como consecuencia del desarrollo de propuestas de la plataforma.

Coste de la actuación

EE02 (3.000 €/año)	27.000 €
Coste total de inversión	27.000 €

Calendario de la implantación (en años)

EE02	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

EE03	Evaluación ambiental y estratégica del Plan

Actuaciones a corto plazo

EE02.1. Control de la contaminación atmosférica
EE02.2. Control de la contaminación acústica

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Dotar al municipio de infraestructura para el control de las emisiones atmosféricas.
Objetivo 2	Dotar al municipio de infraestructura para el control de los niveles acústicos en el interior del municipio.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
EE03.1	Instalación de punto de control de emisiones atmosféricas.
EE03.2	- Mejorar la calidad en el espacio urbano y el ruido producido por infraestructuras de transporte - Aumentar la participación y sensibilización de la ciudadanía sobre el ruido. - Instalación de punto de control de emisiones acústicas.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Ayuntamiento de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
EE03.a	Emisiones atmosféricas en puntos de medición
EE02.b	Emisiones acústicas en puntos de medición.

Coste de la actuación	
EE02.1. Control de la contaminación atmosférica	10.000 €
EE02.2. Control de la contaminación acústica	10.000 €
Coste total de inversión	20.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
EE02	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

SV01	Reducción de la accidentabilidad en el entramado urbano

Actuaciones a corto y medio plazo

SV01.1. Repercusión de la estructura de supermanzanas en la seguridad vial

SV01.2. Medidas de seguridad vial para los modos activos.

Afectada por:

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas.

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Reducir la siniestralidad en las vías urbanas y su gravedad

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar

SV01.1	Reducción de la velocidad de circulación por el interior de las supermanzanas. Limitar la circulación al exterior de las supermanzanas Limitar la interacción entre peatones y vehículos.
SV01.2	- Mejorar la seguridad vial en puntos de riesgo para colectivos vulnerables - Campañas de Seguridad Vial - Mejora de recogida de información de accidentes, seguimiento y atención a víctimas. - Fomentar la coordinación municipal en seguridad vial. - Redactar ordenanza reguladora de VMP

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Ayuntamiento de Vinaròs

Indicadores de seguimiento

SV01.a	Nº de siniestros en entramado urbano.
SV01.b	Nº de fallecidos en siniestros en entramado urbano.
SV01.c	Nº de heridos en siniestros en entramado urbano.
SV01.d	Tipología de vehículos implicados en siniestros en entramado urbano.

Coste de la actuación

SV01.1. Repercusión de la estructura de supermanzanas en la seguridad vial	N/A
SV01.2. Medidas de seguridad vial para los modos activos.	N/A
Coste total de inversión	N/A
Nota	

Calendario de la implantación (en años)

SV01.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
SV01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

SV02	Reducción de la accidentabilidad en la infraestructura viaria interurbana

Actuaciones a corto plazo

SV02.1. Gratuidad de la AP-7

SV02.2. Censo de accidentes de tráfico

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Reducir siniestralidad en vías interurbanas

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
SV01-1	Establecer gratuidad de AP-7 (responde a estrategia supramunicipal. Responsabilidad Ministerio de Fomento).
SV01-2	Crear un censo de accidentes de tráfico

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana
Ministerio de Fomento
Ayuntamiento de Vinaròs
Diputación de Castellón

Indicadores de seguimiento	
SV02.a	Nº de siniestros en entramado interurbano.
SV02.b	Nº de fallecidos en siniestros en entramado interurbano.
SV02.c	Nº de heridos en siniestros en entramado interurbano.
SV02.d	Tipología de vehículos implicados en siniestros en entramado interurbano.
SV02.e	Siniestralidad en el entramado interurbano.
SV02.f	IMD vehículos por AP-7 en el tramo del término municipal.
SV02.g	IMD N-340 en tramo del término municipal.

Coste de la actuación	
Coste de la actuación SV02.1	N/A
Coste de la actuación SV02.2	27.000 €
Coste total de inversión	27.000 €

NOTA: La gratuidad de la AP-7 no es competencia del presente PMUS. Dicha actuación es competencia del Ministerio de Fomento y su posible gratuidad responde a estrategias de movilidad supramunicipales. El presente documento y esta actuación reflejan el posible efecto positivo que la implantación de esta medida tendría sobre el municipio.

Calendario de la implantación (en años)									
SV01	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
SV01	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

PAR01	Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible

Actuaciones a corto plazo

PAR01. Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Sensibilizar a la sociedad, y en especial a los niños, de los impactos de la movilidad.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
PAR01	Fomento de cursos y jornadas de formación en escuelas e institutos. Programas propuestos: - Educación vial - Movilidad respetuosa - Caminos escolares Publicación de los cursos en plataforma web del ayuntamiento.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana
Ayuntamiento de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
PAR01.a	Número de centros educativos que realizan educación para la movilidad sostenible.
PAR02.b	Número de cursos de movilidad sostenible realizados en el municipio.

Coste de la actuación	
PAR01	27.000 €
Coste total	27.000 €

Calendario de la implantación (en años)									
PAR01	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

PAR02	Adhesión del municipio al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible"

Actuaciones a corto plazo

PAR01. Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible

Ámbito de actuación				
Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida	
Objetivo 1	Comprometerse a cumplir con los objetivos establecidos en el "Pacte Valencià per a la Mobilitat Segura i Sostenible"

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Actuaciones a realizar	
PAR01	Adquirir los compromisos especificados en el Pacto.

Grado de eficacia y plazo								
Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados
Generalitat Valenciana
Ayto. de Vinaròs

Indicadores de seguimiento	
PAR02.a	Nivel de cumplimiento de los objetivos del "Pacte".

Coste de la actuación	
Coste de la actuación PAR02	Desconocido
Coste total de inversión	Desconocido

Calendario de la implantación (en años)									
PAR02	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

5 SÍNTESIS Y CONCLUSIONES

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible ha permitido dar una visión global de acerca del estado de la movilidad en Vinaròs.

Para el análisis de la situación actual, se ha llevado a cabo una importante campaña de aforos que nos ha permitido identificar el volumen de tráfico rodado en las principales vías de acceso y salida del municipio, así como en las vías distribuidoras a nivel local.

Para el transporte público se han obtenido los resultados de la explotación de las concesiones, tanto a nivel urbano como interurbano.

Con los resultados obtenidos se han identificado los principales problemas y por lo tanto se pueden proponer las actuaciones que permitan reconducir la situación actual hacia los objetivos definidos en el PMUS. Tal y como se citaba en el documento de diagnóstico, la principal problemática sucede en los meses estivales, cuando se detectaba:

- Altos flujos de vehículos en la zona de costa y en el Casco Urbano.
- Libre circulación de vehículos en el Casco Histórico.
- Transporte público utilizado por muy pocos usuarios.
- Alto número de vehículos estacionados en la zona centro.
- Falta de itinerarios entre los principales puntos de generación de viajes como son los equipamientos, el Casco Histórico, etc.
- Circulación de bicicletas compartiendo viario con el vehículo privado.
- Alto uso del vehículo privado para desplazamientos de corta distancia.

Detectada la problemática, se lanza una batería de líneas de actuación que permitirán mejorar la movilidad del municipio en los próximos años. Las propuestas se pueden sintetizar del siguiente modo:

- JRV. Plan de circulación y red viaria. Se ha propuesto una nueva jerarquización viaria basada en agrupación de supermanzanas. Esta propuesta junto a medidas de calmado de tráfico permitirá una ordenación y mejora de la movilidad. El tráfico de paso deberá utilizar la red primaria y red secundaria distribuidora mientras que el tráfico de acceso utilizará el viario local.
- MA. Fomento de la movilidad activa. Con la creación de las supermanzanas se pretende recuperar parte del espacio público para el uso del peatón. Esta medida junto al impulso de la interconexión de los ejes peatonales existentes permitirá vertebrar el municipio y fomentará los viajes a pie. Estas medidas junto a las propuestas planteadas a planificar la red ciclista darán solución a las deficiencias actuales, permitirá mejorar la interconexión a lo largo de toda la costa mejorando la red en comodidad, continuidad, accesibilidad, y seguridad.
- TPU. Plan de potenciación del transporte colectivo. Las acciones propuestas reducirán la frecuencia de paso de los autobuses e incrementaran la cobertura de las líneas, lo que permitirá aumentar del uso del transporte público incrementando la eficiencia de la red y mejorando parámetros como el de nº de viajeros por autobús.
- INT. Fomento de la intermodalidad. La creación de nodos de intercambio pretende fomentar el uso de los modos de transporte alternativos al vehículo privado. Estos puntos de intercambio modal dispondrán de aparcamiento cercano para vehículo privado que contarán con puntos de recarga del vehículo eléctrico, conexión con la red de transporte urbano e interurbano, conexión con el sistema de préstamo de bicicletas y con itinerarios peatonales accesibles hasta los principales puntos de interés del municipio. Además, para el fomento del intercambio modal se propone la implantación de una tarjeta única que permita el transbordo gratuito entre los distintos modos de transporte dentro de un determinado periodo de tiempo.
- DUM. Distribución Urbana de Mercancías. En cuanto a carga y descarga, se propone ampliar el ámbito de la regulación de los horarios de carga y descarga a todo el Casco Histórico. Se propone también la creación de más puntos de carga y descarga y el control del estacionamiento. Por otra parte, se propone la revisión de los accesos al puerto.
- PE. Plan de estacionamiento. Debido a la implantación del resto de medias del plan, el estacionamiento requiere de una reestructuración. La liberación del centro del vehículo privado repercute en que la zona azul actual se convierta en zona verde de aparcamiento exclusivo para residentes y comerciantes. La zona azul se traslada a los viales perimetrales del casco histórico. Se propone la creación de aparcamientos disuasorios en la franja de la N-340a tras su reordenación.
- EE. Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental. El principal aspecto relacionado con la movilidad sostenible es la propuesta del Plan de Implantación del Vehículo eléctrico. Se dotará al municipio de una red de puntos de recarga para incentivar el uso del vehículo eléctrico. Se propone que estos puntos de recarga estén ubicados en las estaciones intermodales dando cobertura a los aparcamientos y a los sistemas de bicicletas eléctricas. Por otra parte, para el control de la contaminación acústica y ambiental se propone la implantación de algún sistema de control mediante sensores Smart-city para monitorizar los niveles de calidad.
- SV. Plan de seguridad vial. Las acciones propuestas, basadas en las líneas de actuación del plan, como son las acciones de educación, formación e información vial tienen por objetivo mantener los bajos índices de siniestralidad detectados.
- PAR. Participación y conocimiento del plan. El Ayuntamiento tiene que realizar un esfuerzo en dar a conocer las medidas implantadas para que los ciudadanos sean conocedores y utilicen los nuevos sistemas de movilidad.

6 APROBACIÓN DEL PLAN, SEGUIMIENTO Y REVISIÓN

6.1 Aprobación del Plan

El PMUS se aprobará tras exponerse a información pública e incorporar las acciones estimadas en el informe sobre las alegaciones.

6.2 Seguimiento y revisión

Conforme se ha comentado en el documento, se pretende evolucionar hacia un Plan dinámico a revisar y actualizar constantemente. Este dinamismo permitirá analizar la evolución de la

movilidad en el municipio y determinar las desviaciones ocurridas tan pronto como sea posible. De esta forma, las actuaciones a largo plazo podrán ajustarse a medidas y estimaciones más precisas. De lo contrario, estimaciones o desviaciones, por mínimas que sean, que se produzcan en los primeros años del Plan, pueden implicar variaciones significativas en al finalizar el mismo.

Para el seguimiento y revisión del Plan, se debe partir de los indicadores generales propuestos e ir incorporando los indicadores para cada una de las líneas de actuación. Estos indicadores nos permiten conocer cómo evoluciona el municipio, su población y sus infraestructuras.

Paralelamente al Plan, se está generando una plataforma que calcule automáticamente estos indicadores de acuerdo a la zonificación escogida.

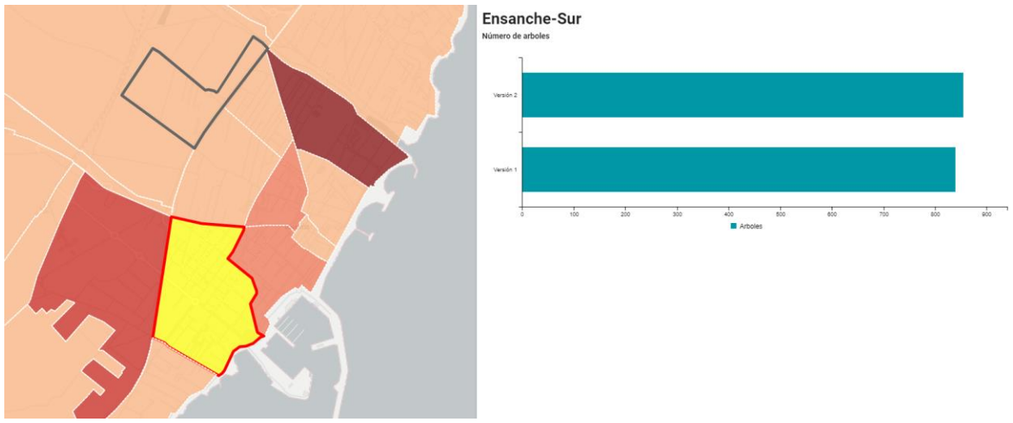


Ilustración 113. Visualización del visor de indicadores. Ejemplo del número de árboles según la zonificación propuesta por el Plan. Fuente. https://vinaros-indicadores.sigoinfraestructuras.com

Se recomienda que, a mitad del Plan, esto es en el año 2024, se haga una revisión profunda de todos los elementos del plan y el grado de implementación de las propuestas realizadas, así como de las desviaciones producidas. Esta evaluación permitirá determinar el grado de cumplimiento del plan, así como identificar qué propuestas no han sido implementadas. Esta evaluación debe servir como punto de partida para evaluar la estrategia a seguir si las desviaciones detectadas fueran significativas.

ANEXO I. PLAN DE ACCESIBILIDAD

PRUMS VINARÒS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

ÍNDICE PLAN DE ACCESIBILIDAD

1 ANTECEDENTES 3

1.1 OBJETO Y ÁMBITO 3
1.2 PLANES APROBADOS Y GRADO DE DESARROLLO 3
1.3 MARCO JURÍDICO 5

2 METODOLOGÍA 6

3 NORMATIVA VIGENTE 6

3.1 ACTUALIZACIÓN DE EXIGENCIAS A NORMATIVA ACTUAL 6
3.2 RESUMEN DE NORMATIVA VIGENTE 7

4 DIAGNÓSTICO DAFO 11

4.1 DEBILIDADES 11
4.2 AMENAZAS 17
4.3 FORTALEZAS 17
4.4 OPORTUNIDADES 18

5 OBJETIVOS Y CRITERIOS 19

6 PLAN DE ACCESIBILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO 20

6.1 DATOS E INFORMACIÓN RECOGIDA 20
6.2 EVALUACIÓN DE LA ACCESIBILIDAD 23
6.3 CONCLUSIONES 26
6.4 PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN 26
6.5 INDICADORES 32
6.6 PLANOS 32

1 ANTECEDENTES

1.1 Objeto y ámbito

El presente Plan de accesibilidad se redacta por encargo del Ayuntamiento de Vinaròs para actualizar las condiciones exigibles a los edificios y espacios públicos, con el objeto de seguir avanzando en la línea ya iniciada de actuaciones que tiendan a garantizar la accesibilidad al medio físico de cualquier persona, en condiciones tendentes a la igualdad.

El municipio no presenta pendientes importantes en general. Los problemas de accesibilidad derivados de desniveles se concentran en los accesos a las playas, al estar situado el casco urbano elevado con respecto a estas.

El ámbito de intervención del Plan de Accesibilidad es todo el municipio; no obstante, su redacción se plantea por etapas para adaptar su desarrollo a las programaciones presupuestarias del municipio:

- Como documento del PMUS se aborda el espacio público urbanizado

- Como documento del Plan de Regeneración se desarrollará la accesibilidad en las áreas de estancia y el espacio público natural.

1.2 Planes aprobados y grado de desarrollo

Las actuaciones realizadas en los últimos años se enmarcan en las propuestas por el anterior Plan de accesibilidad, redactado en 2006.

- **PMIA-06**. Plan Municipal Integral de accesibilidad. Fundación CEDAT. Septiembre 2006.

- Ayudas. Actuaciones en base a la Orden de 27 de febrero de 2008 de la Conselleria de Bienestar Social, por la que se regulan y convocan ayudas para la mejora de las condiciones de Accesibilidad al medio físico a través de la eliminación de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación para el año 2008 y otras actuaciones de acuerdo al Real Decreto-Ley 9/2008 de 28 de noviembre, por el que se crea un Fondo Estatal de Inversión Local y un Fondo Especial del Estado para la Dinamización de la Economía y el Empleo y se aprueban créditos extraordinarios para atender a su financiación.

- **PIP-12**. Proyecto sobre Plan Integral de Accesibilidad Básico. Vinaròs (Castellón). Plan PIP. Marzo 2012

Contenido del PMIA-06

El PMIA-06 se realizó teniendo en cuenta las normas autonómicas vigentes en la fecha de redacción, L1-98, D39-04, O250504 y O090604. Las actuaciones realizadas con posterioridad materializan sus propuestas y se basan en sus directrices.

El Plan analiza tanto los edificios públicos, distinguiendo el uso público y el restringido, como el medio urbano, y define dos niveles:

Básico. Cumplimiento de la normativa vigente en la Comunidad Valenciana en materia de accesibilidad y requisitos necesarios basados en la experiencia de la Fundación CEDAT

Excelente. Cumplimiento de requisitos basados en la experiencia de la Fundación CEDAT y el consenso con los colectivos de usuarios.

De este modo, la escala resultante, incluyendo los niveles que fija la normativa, resulta:

Excelente – Adaptado – Practicable – Convertible - No convertible

Además, introducen un factor de valoración (del 1 al 10) que permite cualificar situaciones más allá del "cumple / no cumple", evaluando el nivel de confort alcanzado en los distintos elementos cuando se analizan las circunstancias concretas en que su realidad física se produce. En el mismo sentido se incluyen los parámetros que son recomendaciones de la norma, en la evaluación de cada unidad.

Se proponen itinerarios accesibles que conectan los principales edificios públicos u otros de interés general, espacios de ocio, sistemas de transporte público, etc.

Las obras que se presupuestan tienen como horizonte alcanzar los siguientes niveles:

	Presupuesto Básico	**Presupuesto Excelente**
Viales	Nivel Practicable según normativa vigente	Nivel adaptado según normativa vigente
Edificios	Nivel Adaptado en zonas de uso público Nivel Practicable en zonas de uso restringido	Recomendaciones normativa y CEDAT

De acuerdo con las conclusiones del citado Plan, la situación de los elementos analizados en el municipio era la siguiente:

nº	EDIFICIO	NIVEL
1	Ajuntament (Ed. principal)	Convertible
2	Serveis Tècnics	Convertible
3	Serveis Socials, Conductes Addictives i Patronat de Turisme	Convertible
4	Edifici "Pirulí"	Practicable
5	Patronat d'esports	Practicable
6	PROP	Practicable
7	Antiga biblioteca i instal·lacions annexes	Convertible
8	Biblioteca	Practicable
9	Auditori	Practicable
10	Museu/Capella de Sta. Victòria	Convertible
11	Mercat Municipal	Convertible
12	Oficina de Turisme	Practicable
13	Casal Jove	Convertible
14	Centre de Rehabilitació i Inserció Social CRIS	Practicable
15	Centre d'Alzheimer	Practicable
16	Centre municipal de la Tercera Edat	Practicable
17	Cementeri Municipal	Convertible
18	Policia Local	Convertible
19	Local de "Les Camaraes"	Convertible
20	Escola d'Adults i escola de música	Convertible
21	Escola d'Art	Practicable
22	Magatzems municipals	Practicable
23	Pista d'atletisme	Practicable
24	Poliesportiu	Practicable
25	Camp de futbol "Capsades"	Practicable
26	Camp de futbol "Servol"	Convertible
27	Plaça de bous	Convertible
28	Santuari de la Mare de Déu de la Misericòrdia	Convertible
29	Ermita de Sant Gregori	Convertible

Vados		Aceras		Edificios	
Practicables	58%	a > 1.50 m 1.20<a<1.50 m	61% 14%	Adaptados Practicables	0% 48%
no cumplen a modificar	20%	a < 1.20m	15%	Convertibles	52%
no existen a construir	22%	sin aceras	10%	No convertibles	0%

Se indica la existencia de obstáculos como uno de los problemas recurrentes en los itinerarios peatonales, en la siguiente proporción:

Obstáculos	
Reubicar farolas	41%
Delimitar o cubrir alcorque	26%
Eliminar bolardos	8%
Eliminar irregularidades en el pavimento	6%
Reubicar mueble de instalaciones	5%
Rebaje de escalón	3%
Retirar elemento vegetal	3%
Reubicar banco, marquesina	3%
Reubicar cabina telefónica, mobiliario	2%
Reubicar papelera	2%
Reubicar señales de tráfico	1%
Reubicar buzón de correos	0%

Actuaciones realizadas

En base a las ayudas correspondientes al año 2008, antes citadas, se realizaron diversas actuaciones para la eliminación de barreras arquitectónicas, siendo el Proyecto de 2012, PIP-12, el que recoge el mayor número de intervenciones, tanto en edificios como en el espacio urbano.

PMIA-06	EDIFICIOS	nº actuación PIP-12
1	Ajuntament (Ed. principal)	1
2	Serveis Tècnics	2
3	Serveis Socials, Conductes Addictives i Patronat de Turisme	Convertible / No se actúa
4	Edifici “Pirulí”	Practicable / No se actúa
5	Patronat d’esports	4
6	PROP	5
7	Antiga biblioteca i instal·lacions annexes	6
8	Biblioteca	7
9	Auditori	8
10	Museu/Capella de Sta. Victòria	9
11	Mercat Municipal	Convertible / No se actúa
12	Oficina de Turisme	Practicable / No se actúa
13	Casal Jove	10
14	Centre de Rehabilitació i Inserció Social CRIS	11
15	Centre d’Alzheimer	12
16	Centre municipal de la Tercera Edat	13
17	Cementeri Municipal	14
18	Policia Local	15
19	Local de “Les Camaraes”	16
20	Escola d’Adults i escola de música	17
21	Escola d’Art	18
22	Magatzems municipals	19
23	Pista d’atletisme	20
24	Poliesportiu	21
25	Camp de futbol “Capsades”	Practicable / No se actúa
26	Camp de futbol “Servol”	Previsto cambio de uso a docente
27	Plaça de bous	22
28	Santuari de la Mare de Déu de la Misericòrdia	23
29	Ermita de Sant Gregori	3

En el medio urbano se acometieron los siguientes trabajos:

Reparación de pavimentos dañados	
Pavimentación de tramos puntuales de acera	Varias ubicaciones
Sustitución de pavimento por otro antideslizante	Varias ubicaciones
Ejecución o ampliación de aceras	C/ tanatorio a Plaza Corts Valencianes, de 1.00 a 1.20 m C/ Santa Magdalena, a 1.50 m Prolongación c/ Santa Magdalena, a 1.40 m C/ Ferrer de la Torre Plaza 1º de Mayo C/ San Francisco C/ Pilar
Ejecución de plataforma única	C/ Salinas y perpendiculares C/ perpendicular a c/ Costa y Borrás y c/ Santa Magdalena
Rampas y mejora desniveles	Plaza 1º de Mayo C/ Aragón – Avda. Pío XII C/ Yecla
Plazas aparcamiento vehículos minusválidos	Plaza 1º de Mayo C/ San Narciso Paseo Fora Forat
Pilonas control de accesos	Desde Paseo Blasco Ibáñez
Desplazamientos de buzones, farolas, imbornales	C/ de la Virgen Calle Proyecto nº 25
Alumbrado público	C/ San Francisco
Ejecución de vados	C/ Proyecto nº 25 C/ del Pilar
Ejecución de alcorques y plantación de árboles	C/ Proyecto nº 25 - C/ Maria Auxiliadora Avda Barcelona - C/ Leopoldo Querol C/ Las Almas - C/ entre avda. Tarragona y Paseo Fora Forat C/ Pablo Ruiz Picasso - C/ Arcipreste Bono C/ Ricardo Santos - Avda. País Valencià C/ Ntra. Sra. Del Socorro - C/ Padre Bover y adyacentes C/ Andalucía - C/ Capitán Cortés C/ San Francisco – C/ Raimundo Alós
Adecuación de accesos	Polideportivo avda. Tarragona

Podemos concluir que se ha abordado la supresión de barreras arquitectónicas en la práctica totalidad de los edificios públicos municipales y se ha avanzado en la adecuación del espacio público urbano, donde aún queda mucha tarea por realizar.

1.3 Marco Jurídico

La normativa vigente, relativa a accesibilidad en edificios y espacios públicos, es la siguiente:

a. Normas estatales

- **RD173-10**. REAL DECRETO 173/2010. 19/02/2010. Ministerio de la Vivienda. Se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad. (DB-SUA). *Incluye nuevo el DB SUA, que sustituye al DB SU y modifica el DB SI y la Parte I del CTE. *Modifica el RD 505/2007. BOE 11/03/2010.

- **O561-10**. ORDEN VIV/561/2010. 01/02/2010. Ministerio de la Vivienda. Se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Afectada por sentencia del Tribunal Supremo de 11 de febrero de 2019.

- **RD505-07**. REAL DECRETO 505/2007. 20/04/2007. Ministerio de la Presidencia. Aprueba las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados y edificaciones. *Desarrollado y modificado por R.D.173/2010 (DB SUA); *Desarrollado por Orden VIV/561/2010. BOE 11/05/2007.

b. Normas autonómicas Comunidad Valenciana

- **D65-19**. - DECRETO 65/2019. 26/04/2019. Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio. De regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos. *Deroga el Decreto 39/2004 y las Ordenes de 25-05-2004 y de 09-06-2004. *Modifica el Decreto 151/2009 y la Orden de 07-012-2009 (DC-09). DOGV 16/05/2019

- **L9-09**. LEY 9/2009. 20/11/2009. Presidencia de la Generalidad Valenciana. Ley de accesibilidad universal al sistema de transportes de la Comunitat Valenciana. *De aplicación en infraestructuras y viales de todo tipo destinados al transporte privado o público en medios mecanizados o no mecanizados (itinerarios peatonales, andenes, estaciones, apeaderos, etc.). DOCV 25/11/2009.

- **L1-98**. LEY 1/1998. 05/05/1998. Presidencia de la Generalidad Valenciana. Accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación, en la Comunidad Valenciana. *Desarrollada por el Decreto 39/2004. *Para uso vivienda ver Normas DC/09. *Modificada por Ley 9/2001y Ley 16/2010. DOGV 07/05/1998.

c. Normas municipales Ayuntamiento de Vinaròs

- **OM21-15**. ORDENANZA Reguladora de las instalaciones y ocupaciones de la vía pública del Ayuntamiento de Vinaròs. BOP 21/05/2015.

- **OM03-11**. ORDENANZA Reguladora de la accesibilidad en el municipio de Vinaròs. BOP 03/09/2011.

- **OM11-07**. ORDENANZA Reguladora del tráfico, circulación y seguridad vial. BOP 11/07/2002.

- **OM31-01**. ORDENANZA Reguladora del estacionamiento de vehículos de uso privado que transporten personas con movilidad reducida. BOP 31/07/2001.





2 METODOLOGÍA

a. Definición de condiciones

- comparativo de normativa actualizada y extracción de condiciones más restrictivas (dimensionales y materiales, pero también conceptuales)
- completar los requerimientos con las recomendaciones que la legislación establece
- incorporar análisis realizados por las asociaciones afectadas
- experiencia municipal con las actuaciones realizadas hasta ahora
- propuestas derivadas de la participación pública

b. Tipos de elementos

- establecer las tipologías de estudio
- sistematizar los parámetros a recabar en cada tipo

c. Elementos urbanos existentes

- propuesta de los itinerarios a abordar y prioridades
- descripción y tabulación del estado actual

d. Propuestas

- tipos de soluciones
- definición gráfica de intervenciones
- recomendaciones para proyectos de urbanización futuros
- recomendaciones para actividades en el espacio urbano

e. Definición de indicadores



3 NORMATIVA VIGENTE

3.1 Actualización de exigencias a normativa actual

a. Nueva ley autonómica relativa al transporte

Es necesario contemplar la Ley autonómica promulgada con posterioridad a la redacción del PMIA-06, **L9-09**, de aplicación en infraestructuras y viales de todo tipo destinados al transporte privado o público en medios mecanizados o no mecanizados (itinerarios peatonales, andenes, estaciones, apeaderos, etc.).

Con relación a esta norma, cuya entrada en vigor se fijó a los 20 días de su publicación en el DOCV, hay que señalar que establece unos plazos tanto para su aplicación por los municipios, como para la redacción de normas de desarrollo y, al no haberse aprobado normas técnicas sectoriales, son de aplicación las prescripciones de carácter técnico del D39-04 y las Órdenes que lo desarrollan.

Sin embargo, es de reseñar que en su Preámbulo se indica que *esta ley va más allá de la regulación hasta ahora existente. (…) no sólo se centra en los colectivos de personas con discapacitación, movilidad reducida, falta de coordinación psicomotora, visión reducida o nula, dificultad en el habla, personas sordas y con déficit auditivo, dificultades de orientación o interpretación, elevada o baja talla de discapacidad intelectual, niños y niñas, sino que amplía el ámbito de aplicación a otros grupos de personas, como la tercera edad, y se insiste en la necesidad de que éstos tengan nuevas y mejores opciones para poder desplazarse como un elemento esencial de su calidad de vida.*

b. Entrada en vigor de normas estatales de accesibilidad en espacios públicos urbanizados.

Cuando se redactó el PMIA-06 la legislación estatal no era de obligado cumplimiento para los espacios y edificios existentes.

El RD505-07 y modificación, en su Disposición final quinta, señala: *Las condiciones (…) que se aprueban en virtud del presente Real Decreto serán obligatorias (…)* ***a partir del día 1 de enero de 2019*** *para todos aquellos espacios públicos urbanizados y edificios existentes que sean susceptibles de ajustes razonables.* Y en el mismo sentido la O565-10 *es de aplicación a partir del 1 de enero del año 2019, en aquellos que sean susceptibles de ajustes razonables.*

c. Sentencia aclaratoria

Por otro lado, se dan circunstancias que clarifican el sentido de algunas de las exigencias contenidas en los textos legales, en este sentido se ha dictado una sentencia que afecta a la interpretación de la O561-10 que, en su artículo 5 señala que el IPA discurrirá *siempre de manera colindante o adyacente a la línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo.*

La Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de febrero de 2019, STS 354/2019, señala refiriéndose a este requisito: *tiene por finalidad que un invidente pueda en su deambular orientarse con la línea de fachada o elemento horizontal que materialice físicamente el límite edificado a nivel del suelo (…) La ocupación del espacio inmediato a esa línea de fachada o de la correspondiente a ese elemento horizontal, supone un obstáculo para quien siendo invidente no puede tomar como referencia la línea de fachada o elemento horizontal y, en*

definitiva, una limitación de su derecho de movilidad por los espacios públicos cuales son las aceras.

Esa limitación u obstáculo es lo que se origina (…) cuando (la ordenanza municipal) permite autorizar la instalación en aceras de terrazas pegadas a la alineación de fachadas, cuando para calles peatonales o de acceso restringido se contempla la instalación de terrazas adosadas a fachadas o pegadas a la alienación de ellas o cuando se contemplan diversos modelos de terrazas en posición interior, en aceras o en calles peatonales, parques, plazas o bulevares. Advierte la Sentencia que la circunstancia de que se atribuya en la ordenanza a los servicios técnicos municipales *la decisión de la instalación (…) infringen la normativa estatal de aplicación y que por ello deben anularse.*

d. Accesibilidad en edificios de pública concurrencia

Con relación a la accesibilidad de los edificios, la evolución de las exigencias es la del Código Técnico de la Edificación en el tiempo transcurrido, fijándose las mismas en el Documento de Apoyo al Documento Básico DB-SUA Seguridad de utilización y accesibilidad **DA DB-SUA / 2 Adecuación efectiva de las condiciones de accesibilidad en edificios existentes de 29 junio 2018.** En él se establecen las tolerancias que se admiten para determinadas condiciones de accesibilidad, en especial para usuarios de silla de ruedas, y en qué casos no se admiten tolerancias.

e. Nueva normativa autonómica

El Decreto 65/2019, de 26 de abril, del Consell, de regulación de la accesibilidad en la edificación y en los espacios públicos, entra en vigor el 16 de julio de 2019 y, en la Disposición Transitoria única, se indica que no será de aplicación obligatoria a los espacios públicos urbanizados nuevos ni a los espacios públicos naturales, cuyos planes y proyectos sean aprobados definitivamente durante el transcurso de los seis primeros meses posteriores a su entrada en vigor.

A pesar de estos plazos, el Plan de Accesibilidad debe recoger las determinaciones del Decreto, ya que los proyectos y actuaciones que de él se deriven tendrán un horizonte temporal coincidente con la entrada en vigor de esta norma.

En el Preámbulo se justifica su necesidad con el fin de cumplir los siguientes objetivos:

- armonizar y unificar términos y parámetros con la normativa estatal y las directrices internacionales

-ampliar y precisar algunas de las exigencias y abordar ámbitos no contemplados, como son los espacios públicos naturales entre otros.

- actualización de terminología:

nivel adaptado se corresponde con accesible

nivel practicable se relaciona con tolerancias admisibles

nivel convertible con previsión de ascensor (edificios residenciales nueva construcción)

En el caso de intervención en edificios y espacios públicos existentes, se determina el concepto de **ajuste razonable** a través de unas **tolerancias admisibles** y de unos límites a los criterios de flexibilidad en ciertos elementos constructivos y espaciales para posibilitar la máxima adecuación a las condiciones básicas de accesibilidad universal.

Dentro del ámbito de aplicación se encuentran actuaciones en los siguientes apartados:

- edificación, edificios públicos o privados de uso residencial o distinto de éste.

- espacios públicos urbanizados, incluyendo dotaciones de uso público peatonal (itinerarios, áreas de estancia y sus elementos) en zonas urbanizadas o de nuevo desarrollo

- espacios públicos naturales, aquellos en situación básica de suelo rural que cuenten con infraestructuras para el acceso de visitantes.

3.2 Resumen de normativa vigente

Se reflejan a continuación las exigencias más restrictivas de la normativa vigente que resultan al comparar la legislación estatal, autonómica y local.

[D] Definición - [G] Gráfico - [R] Recomendado - [T] Tolerancias admisibles en edificios y espacios consolidados
PMR Personas con movilidad reducida - IPA Itinerario peatonal accesible
OMV: Ordenanza

ESPACIO PÚBLICO URBANIZADO

ITINERARIO PEATONAL ACCESIBLE (IPA)	
Condiciones generales IPA	-colindante a fachada o límite, no discrimina (longitud, afluencia) -visuales claras, rectilíneo -continuidad en cruces -sin resaltes ni escalones aislados -áreas descanso c/100m con 1 banco acc. -anchura ≥1,80m (≥1,50m puntual en consolidado). [T] ≥1,50m (≥1,20m puntual y en obras, espacios cruce c/20m) -altura libre de paso ≥2,20m (vuelos ≤0,10m sin peligro) -pendiente trasversal ≤2% -pendiente longitudinal ≤6% [T] ≤8%
Plataforma única	-preferencia tránsito peatonal -si anchura ≥5 m, se delimitarán IPA a ambos lados del carril vehicular, con franjas de pavimento táctil indicador de advertencia continuas, ancho 0,40 m, color contrastado. (alternativa: mobiliario urbano de forma alineada y con pavimento táctil en separaciones ≥1,80m) -los puntos de cruce entre el IP y el vehicular se dispondrán en perpendicular al trazado de la plataforma y no en ángulos o chaflanes; señalizados con franja de pavimento táctil indicador direccional, ancho 0,80 m entre la línea de fachada y el pavimento táctil indicador de advertencia que delimita el carril vehicular, perpendicular a las zonas seguras de tránsito peatonal. -señalización vertical y horizontal de prioridad peatonal de aviso a los vehículos, y de límite de velocidad, comprensible y visible desde diferentes ubicaciones.

ÁREAS DE ESTANCIA	
Condiciones generales áreas de estancia	-actividades con espectadores: 1 plaza PMR/40plazas, debidamente señalizadas -dimensión mínima de 1,50 m de longitud y 1,00 m de ancho -ubicadas junto al itinerario peatonal accesible. -instalado y señalizado un bucle de inducción u otro sistema para personas con discapacidad auditiva -aseos: 1ud adaptada/10 uds

Parques y jardines	-todas las instalaciones, actividades y servicios, conectados entre sí y con los accesos mediante un IPA, señalizado -se admite tierra apisonada con una compactación ≥90% del proctor modificado. -áreas de descanso: c/50 m con un banco -zonas ajardinadas colindantes con el itinerario peatonal: bordillo perimetral de altura ≥5 cm en lados adyacentes. Se prohíben delimitaciones con cables o similares -un apoyo isquiático por cada 5 bancos
Sectores de juegos	-conectados entre sí y con accesos por IPA -junto a los elementos de juego Ø1,50 m para silla de ruedas fuera del IPA -protegidos del tráfico (vallado, vegetación, distanciamiento) -1 mesa de juegos accesible / 5 mesas -pavimento drenante y estable, amortiguador de caídas en parques infantiles; diverso en colores y formas; pavimento firme para deambular entre juegos -áreas de descanso con bancos accesibles -nivel iluminación mín. a nivel de suelo de 50 luxes -señalización (art.34) -1 elemento de juego accesible (pref. dinámico) / 4 uds
Playas urbanas	-en cada acceso: superficie horizontal 2,50x1,80m -al menos una de las playas determinada como viable para ser accesible dispondrá de un punto accesible para todas las personas -el punto accesible se situará en zonas que cuenten con servicios de información, vigilancia y salvamento. Acceso a playa con punto accesible: -paradas transporte público (comunicadas con IPA señalizado para personas con discapacidad visual con una franja guía de color azul de 0,40 m de ancho) -Plazas de aparcamiento reservadas: al menos, 6 uds para personas con movilidad reducida próximas al acceso a esta zona de playa, comunicadas mediante IPA -IPA para acceder a la playa, si el acceso no está delimitado (espacio abierto) se señalizará mediante una franja de pavimento táctil indicador direccional de anchura 0,80 m, enfrentada con el acceso y dispuesta en la dirección transversal a la marcha -señalización visual y táctil -Zona de playa: IPA sobre la arena: pasarelas fijas en el tramo por encima de la línea de pleamar, y pref. tramos no fijos (enrollables) hasta aprox. 5 m de la orilla; tablones perpendiculares al sentido de circulación (separación máxima 15 mm; anchura libre de paso del itinerario fijo 2,40 m y pendiente máxima del 6 %, (en dunas límites de rampa accesible) -Mobiliario: en cada punto accesible se dispondrá al menos el siguiente mobiliario, al que se podrá acceder mediante un IPA: una zona de sombra, servicios higiénicos accesibles y papeleras accesibles. Además podrá preverse la instalación de taquillas accesibles. -Zona de sombra sobre base estable y equipada con 2 toldos de superficie mínima 3 m por 6 m cada uno u ocho sombrillas fijas de 3 m de diámetro cada una. -Servicios higiénicos dispondrán al menos de un aseo, una ducha y un vestuario accesibles para uso individual, en una cabina o varias independientes, que se instalarán sobre una superficie estable y nivelada. -Papeleras accesibles, próximas a las zonas de estancia. - En caso de existencia, las taquillas accesibles dispondrán delante de ellas de un espacio libre de obstáculos en el que pueda inscribirse un círculo de 1,50 m de diámetro que permita el giro y el alcance lateral, el mecanismo de apertura se situará a una altura comprendida entre 0,70 y 1,20 m y su accionamiento será por presión o palanca. - Además, se dispondrá de un almacén para guardar el material móvil al final de la temporada, que podrá ser el propio vestuario. -Productos de apoyo: en cada punto de playa accesible existirá al menos 1 silla de ruedas para la ducha, 2 sillas anfibias y pares de muletas anfibias de distintos tamaños y 1 teléfono móvil -Servicios: los servicios de uso público con que se equipe esta zona de playa serán accesibles y se podrá acceder a ellos mediante al menos un IPA. -Zona de baño segura: se señalizará mediante dos boyas a una distancia de la orilla de 25 m, siempre que la profundidad no supere 1,40 m, separadas entre sí 25 m. -La organización que el ayuntamiento establezca gestionará el punto accesible. Dispondrá de un plan de funcionamiento, horario y periodo de tiempo durante el cual quede garantizada la prestación del servicio, así como de un plan de emergencia para los casos de incidencias o accidentes. En particular habrá previsto un sistema de ayuda a las personas que se estén bañando, que facilite su salida del agua cuando consideren finalizado el baño y sobre todo en caso de emergencia

ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN

Condiciones generales	Garantizarán la seguridad, accesibilidad, autonomía y no discriminación de todas las personas. No presentarán cejas, ondulaciones, huecos, salientes, ni ángulos vivos que puedan provocar el tropiezo de las personas, ni superficies que puedan producir deslumbramientos. Nunca invadirán el ámbito libre de paso de un itinerario peatonal accesible.
Pavimentos	-duros, estables, antideslizante en seco y mojado, sin elementos sueltos -casco histórico: pavimentos similares a los existentes, cumpliendo normativa sin alterar condiciones de entorno
Bordillos	altura en aceras ≤0,12m sin arista viva (OMV:10-15cm)
Rejillas, alcorques y tapas instalación	-[R] fuera de IPA, [R] antideslizantes -resistentes a la deformación -enrasados (alcorques cubiertos o rellenos) -perforaciones ≤Ø1cm uso peatonal - ≤Ø2,5cm en calzada - las longitudinales irán en sentido transversal a la marcha -prohibido rejillas en cota inferior de un vado a menos de 0,50 m de distancia de los límites laterales externos del paso peatonal
Vados vehiculares	-no invadir IPA ni alterar sus pendientes -no coincidir con vados peatonales -mantener alineado el encintado de aceras, para no invadir la zona de la calzada. -no se colocará pavimento táctil indicador de advertencia ni direccional, para que las personas con discapacidad visual no lo confundan con el vado de uso peatonal.
Rampas	-[D] es rampa si: pendiente ≥6% o desnivel ≥20cm -ancho libre de paso ≥1,80m -[T] ≥1,20m -longitud tramo ≤10m -longitud tramo proyección horizontal ≤9m -pendiente longitudinal ≤10% (L≤3m) / ≤8% (3≤L≤10m) -[T] Pendiente longitudinal ≤12% (L≤3m) / ≤10% (3≤L≤6m) -pendiente transversal ≤2% -rellanos: ancho de rampa, profundidad: ≥1,80m (cambio de dirección) / ≥1,50m (directriz recta) -inicio y final: ancho rampa x profundidad ≥1,50, sin invadir IPA -pavimento táctil indicador direccional transversal en extremos -pasamanos a ambos lados -[R] acompañadas de escalera alternativa -espacios bajo rampa h≤2,20m: protegidos para restringir acceso y detección si discapacidad visual -zócalo de 10 cm en bordes libres
Escaleras	-colindantes o próximas a rampa o sistema alternativo en el IPA -[R] directriz recta (curvas s/CTE) -no se admiten sin contrahuella, ni discontinuidades en huella, ni sin bocel -anchura libre ≥ 1,20m -54cm ≤ 2C+H ≤ 70cm (Escalinatas: longitud huella = n x 0,63 + 0,29 m, siendo n=1,2,3; ch≤ 0,16 m) -H ≥ 30cm, C ≤ 16cm -todos los peldaños (H y C) -75º≤ ángulo H y C ≤ 90º -rellanos: ancho de escalera, profundidad ≥1,20m -3 ≤ Nº de peldaños tramos ≤ 12 -banda señalizadora en cada huella, enrasada, 5-3cm del borde, contraste en textura y color -franja de pavimento táctil indicador direccional en los extremos -espacios bajo escalera h≤2,20m: protegidos para restringir acceso y detección si discapacidad visual -si indicadores luminosos en contrahuella: empotrados, sin cejas ni resaltes

Ascensores y aparatos elevadores	-sin resalte entre el pavimento del IPA y el acceso al ascensor. Entre suelo de cabina y pavimento exterior ≤ 35 mm de anchura. -dimensiones mínimas interior cabina: una puerta 1,10×1,40 m; dos puertas enfrentadas 1,10×1,40 m; dos puertas en ángulo 1,40×1,40 m. -puertas de apertura automática y parcialmente transparentes ([R] superficie mínima de 0,10 m de ancho por 1,40 m de alto, a 0,40 m del suelo); dejarán ancho de paso libre ≥1,00 m y con un sensor de cierre en toda la altura del lateral. -pasamanos en las paredes de la cabina donde no existan puertas. La zona de asimiento de los pasamanos deberá tener una sección transversal de dimensiones entre 30 y 45 mm, sin cantos vivos. El espacio libre entre la pared y la zona a asir debe ser de 35 mm, como mínimo. La altura del borde superior de la zona a asir debe estar comprendida entre 900 ± 25 mm medidos desde el suelo de la cabina. -botonera exterior e interior entre 0,70 m y 1,20 m de altura. En el exterior, en las jambas el número de la planta en braille; en el interior los botones de mando con números en braille. En ambos casos acompañados por caracteres arábigos en relieve y con contraste cromático respecto al fondo. El botón nº 5 con señalización táctil diferenciada. -los ascensores accesibles se señalizarán mediante el SIA, y contarán con indicación en Braille y arábigo en altorrelieve a una altura entre 0,80 y 1,20 m, del número de planta en la jamba derecha en sentido salida de la cabina. -cabina con un indicador sonoro y visual de parada y de información de número de planta. También dispondrá de bucle de inducción magnética. -en el exterior colindante a las puertas: espacio Ø≥1,50 m de diámetro libre de obstáculos, que no invada el IPA. -franjas de pavimento táctil indicador direccional transversal frente a la puerta del ascensor, en todos los niveles -color de puertas o al menos de su marco exterior tendrá contraste cromático con el entorno.
Tapices rodantes y escaleras mec.	Norma UNE 115-1:2018
Vegetación	No invadirá el IPA. Mantenimiento y poda para garantizar el campo visual y alumbrado

CRUCES ITINERARIOS PEATONALES Y VEHICULARES

Condiciones generales	Línea roja en los puntos de cruce entre los itinerarios peatonales y las calzadas viarias destinadas al tráfico rodado: señalizados con una línea o banda roja paralela e inmediata al límite del IP y el rodado
Vados peatonales	-en ningún caso invadirán el itinerario peatonal accesible que transcurre por la acera, podrá ocupar la zona de aparcamiento -encuentro con calzada enrasado -no se dispondrán en ángulos o chaflanes, ya que puede inducir a las personas con ceguera a cruzar la calle en diagonal. [T] vados peatonales en ángulos o chaflanes en el caso de zonas urbanas consolidadas con aceras muy estrechas cuando no sea posible efectuar el giro de 90° en silla de ruedas. En ese caso podrá elevarse la calzada en su encuentro con las aceras y se deberán señalizar los pasos de peatones (En los vados peatonales en aceras con forma redondeada el pavimento táctil de advertencia se dispondrá de modo que los botones formen una retícula ortogonal orientada en el sentido de la marcha, facilitando así el paso de elementos con ruedas y no provocando confusión a las personas con discapacidad visual) -se evitará que se produzcan encharcamientos en los vados peatonales -ancho plano inclinado a cota de calzada ≥1,80m -pendientes longitudinales ≤10% (tramos hasta 2m); ≤8% (tramos hasta 2,50); rebajando todo el ancho de la acera: ≤8% -pendiente transversal ≤2% -todos los planos inclinados con la misma pendiente -pavimento liso y antideslizante con señalización táctil -desniveles laterales con elementos de protección
Pasos de peatones en calzada	-ancho igual a los vados y perpendicular a acera -si pendiente del plano inclinado ≥8%, se amplia el ancho del paso de peatones en 0,90 m medidos a partir del límite externo del vado -se podrá elevar el paso de peatones en toda su superficie al nivel de las aceras, mediante reductores de velocidad de tipo trapezoidal de las características establecidas en la legislación para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales en carreteras (materiales, geometría, drenaje, etc.). -las marcas viales rectangulares del paso de peatones se ajustarán a lo dispuesto en el reglamento general de circulación, y serán antideslizantes y reflectantes. [T] se señalizarán con bandas de borde con relieve que delimiten el espacio de cruce en los siguientes casos: -Cuando excepcionalmente el vado peatonal se disponga en ángulos o chaflanes. -Cuando no sea posible evitar la oblicuidad del paso de peatones
Isletas	-anchura mínima igual a la del paso de peatones -a nivel de acera si admiten 2 vados y espacio intermedio de L≥1,50m -en otro caso: plataforma elevada de 2 a 4 cm sobre la calzada, con bordillo rebajado (pendiente ≤12%). L≥1,80m
Pasos de peatones elevados o subterráneos	-las escaleras de los pasos de peatones elevados y subterráneos deberán complementarse con rampas o ascensores accesibles. -anchura de paso libre ≥1,80 m en pasos peatonales elevados y ≥ 2,40 m en pasos subterráneos. -altura libre en pasos subterráneos ≥ 2,50 m. -deberá resolverse la escorrentía del agua evitándose los posibles encharcamientos y se realizarán operaciones de mantenimiento -los pasos subterráneos dispondrán de medios que garanticen permanentemente su iluminación
Semáforos	-ubicados lo más cercanos posible a la línea de detención del vehículo para facilitar su visibilidad tanto desde la acera como desde la calzada. -los que puedan ser activados por pulsadores dispondrán siempre de una señal acústica de cruce, debiendo ser éstos fácilmente localizables y utilizables por todas las personas -dispondrán de dispositivos sonoros, en los casos que se señalan -los cálculos para establecer los ciclos de paso se realizarán desde el supuesto de una velocidad máxima de paso peatonal de 0,5 m/s y 5 segundos más de reacción al inicio de la marcha.

URBANIZACIÓN FRENTE DE PARCELA

	Si existe desnivel deberá ser resuelto dentro de los límites de la parcela, quedando prohibida la alteración del nivel y pendiente longitudinal de la acera para adaptarse a las rasantes de la nueva edificación

MOBILIARIO URBANO

Ubicación y diseño	-sin invadir IPA. [R] alineados junto a banda exterior de acera, a una distancia ≥0,40 m del límite entre el bordillo y la calzada. -posibilidad de detección a una altura mínima de 0,15 m desde el nivel del suelo. Sin salientes >10 cm, inexistencia de cantos vivos -elementos salientes adosados a la fachada deberán ubicarse a una altura ≥2,20 m. -todo elemento vertical transparente será señalizado -detectables por contraste de color con su entorno, superficies que no puedan producir deslumbramientos. -elementos de ornato público (fuentes, láminas de agua, obras artísticas, etc.) señalizados en perímetro a nivel del suelo con pavimento táctil indicador de advertencia o elementos que permitan su detección
Bancos	-bancos accesibles: profundidad asiento: 0,40-0,45m, altura asiento: 0,40-0,45m, respaldo (h>0,40m) y reposabrazos en ambos extremos -sin invadir el IPA: franja libre frontal (ancho 0,60m en toda la longitud) y Ø1,50m libre de obstáculos en un lateral -1ud/agrupación, mínimo 1 ud/5bancos
Fuentes	-Mecanismos de accionamiento a una altura comprendida entre 0,80 m y 0,90 m y sin obstáculos o bordes para acceder a ellos, fácil manejo -zona de aproximación horizontal, área Ø1,50m libre de obstáculos -impedir acumulación de agua
Papeleras y contenedores	-enterrados: altura boca: 0,70-0,90m, sin cambios de nivel en el pavimento circundante -no enterrados: altura boca ≤1,40, elementos manipulables a altura <0,90m -contenedores de residuos: espacio fijo de ubicación que permitirá el acceso desde el IPA por el área destinada a su manipulación

Bolardos	-0,75≤h≤0,90m, Ø≥10cm, diseño sin aristas -contraste con pavimento en tramo superior ([R] en todo) -alineados, sin invadir IPA -[R] sustituirlos por elementos de asiento
Elementos de protección	-barandillas: si diferencia cota DC>0,55m - H≥0,90m - H≥1,10m (DC≥6m); no escalables (sin puntos de apoyo entre 0,20-0,70m); aberturas <10cm - estable, rígidas y fuertemente fijadas -detección de barandillas a una altura mínima de 0,15 m desde el nivel del suelo, mediante barra o zócalo inferior. -pasamanos: ergonómicos, sin cantos vivos - ancho de agarre Ø4,5-5cm - separación parámetros ≥4cm, paso continuo - Dobles: superior a 0,95-1,05m, inferior a 0,65-0,75m - pasamanos central si ancho>4m -la prolongación de los pasamanos de escaleras y rampas de al menos 30 cm en horizontal más allá del final de cada tramo, no invadirá transversalmente el IPA, y su diseño limitará el riesgo de que la ropa se enganche -vallas obras: altura ≥0,90m - bases sin invadir IPA - color en contraste con entorno y baliza luminosa nocturna
Señalización e iluminación	-agrupados en el menor número de soportes y junto a la banda exterior de la acera. -podrán estar en fachada con el borde inferior a una altura ≤2,20 m [R] ≤2,50 m
Otros elementos	-máquinas expendedoras, cajeros automáticos, teléfonos públicos: dispositivos manipulables: 0,70<h<1,20m -accesibles desde IPA, área de uso frontal libre Ø1,50 ([T]Ø1,20) , sin invadir IPA
E. vinculados a actividades comerciales	-no invadirán o alterarán el IPA -la superficie ocupada por terrazas de bares o similares, en las áreas de uso peatonal, deberá ser detectable, evitando generar un peligro a las personas con discapacidad visual. Los toldos, sombrillas y elementos voladizos similares estarán a una altura mínima de 2,20 m y los paramentos verticales transparentes estarán señalizados. -los kioscos y puestos comerciales situados en las áreas de uso peatonal con mostradores de atención al público dispondrán de un espacio mínimo de 0,80 m de ancho que contará con una altura entre 0,70 m y 0,75 m, y un espacio libre inferior al plano de trabajo que permita la aproximación de una persona en silla de ruedas. [T] Ø1,20 sin invadir IPA
Aseos accesibles	-1cabina accesible/10uds -aseos: 1aseo a./10 uds inodoros (posible uso compartido) -en cada vestuario: 1 cabina, 1 aseo, 1 ducha a./10 uds -comunicadas con IPA, Ø1,50m exterior delante y de la puerta (sin coincidir con IPA ni con barrido de puerta). Acceso a nivel -puerta abatible exterior o corredera, de ancho≥0,80m -mecanismo de cierre de fácil manejo con posibilidad de apertura exterior -junto a la puerta Ø1,50m libre interior -h≥2,20m interior cabina -lavabo con cara superior h≤0,85m, espacio libre inferior de altura mínima de 0,70 m y profundidad mínima 0,50 m. -mecanismos lavabos y duchas: pulsadores o palancas de fácil manejo -elementos manipulables h≤0,95m -inodoro: asiento h 0,45-0,50m; en ambos lados espacio de transferencia lateral de anchura mínima 0,80 m, con un fondo mínimo de 0,75 m hasta el borde frontal del aparato y espacio libre de 0,80 m de diámetro frente al inodoro. -barra de apoyo fija junto a pared y barra abatible junto a espacio, h 0,70-0,75m L≥0,70m -duchas con área de utilización nivelada; asiento 0,40x0,40m, h 0,45-0,50m. Espacio lateral ancho 0,80 -en baterías de urinarios de más de cinco uds, al menos en uno la altura del borde estará comprendida entre 30 y 40 cm. -barras de apoyo de sección [R] circular Ø 30-40 mm, separadas de la pared entre 45 y 55 mm; las barras de apoyo del inodoro estarán separadas entre sí entre 65 y 70 cm. -altura de uso de mecanismos y accesorios estará comprendida entre 0,70 y 1,20 m. -puertas cabinas con banda libre inferior y superior para comunicación visual en caso de emergencia; [R] señalización táctil libre-ocupado sobre el tirador. -si espejo: canto inferior a altura máxima de 0,90 m, o bien será orientable hasta al menos 10° sobre la vertical. -señalización luminosa de emergencia en el interior de las cabinas. -valor de resistencia al deslizamiento del pavimento comprendido entre 35 y 45, determinado según la norma UNE-ENV 12633:2003. -las cabinas sanitarias móviles cumplirán las condiciones establecidas en la norma UNE EN 16194:2012.

ELEMENTOS VINCULADOS AL TRANSPORTE	
Plazas aparcamiento para PMR	-[G] 1ud/40plazas en centros de actividad -próximas cruces, acceso a IPA desde zona de transferencia o con vado, señalizadas SIA -plaza 5,00x2,20 + zona transferencia 5,00/2,20x1,50 [G] Las plazas en línea con zona de aproximación y transferencia, paralela y al mismo nivel que la plaza, de ancho 1,20 m. Señalización horizontal, diferenciada de la de la plaza, de las zonas de aproximación y transferencia.
Paradas y marquesinas	-próximas al IPA sin invadirlo -existirá al menos un IPA hasta cada punto de acceso a las unidades de transporte. -información auditiva y visual -asientos para >5% usuarios
Entradas y salidas vehículos	Ningún elemento relacionado con las entradas y salidas de vehículos (puertas, vados, etc.) podrá invadir el IPA
Carriles bicicletas	-Trazado propio señalizado y diferenciado del itinerario peatonal. Respetará el IPA en su cruce con el vehicular. -los carriles reservados al tránsito de bicicletas se dispondrán en la calzada. -[T] Sobre la acera no invadirán el IPA ni su conexión a elementos de mobiliario urbano o instalaciones. Para ello se dispondrán próximos al límite exterior de la acera, manteniendo siempre la prioridad del paso peatonal y, además, en la intersección peatón-ciclista, la prioridad peatonal quedará claramente identificada en el carril, previamente al cruce. Los carriles tendrán un alto contraste cromático y de textura respecto a las áreas de pavimento adyacentes. -en aquellos itinerarios peatonales donde exista carril bici se instalarán mecanismos adecuados para advertir a las personas ciegas de su existencia.

OBRAS EN VÍA PÚBLICA	
	[G] IPA señalizado e iluminado, habitual o alternativo, garantizando continuidad de recorrido -rampas con pendiente ≤10%, guía inferior (discapacidad visual), pasamano continuo a 0,90m -zona de obra delimitadas y señalizadas, accesos sin invadir IPA, salientes protegidos -obras en vía pública: señalización franja pavimento táctil indicador

SEÑALIZACIÓN Y COMUNICACIÓN SENSORIAL	
Condiciones generales	Información necesaria para orientarse de manera eficaz durante todo el recorrido y poder localizar los distintos espacios y equipamientos de interés
Señalización visual y acústica	-criterios básicos diseño y colocación -tipos y tamaños de letra -contraste cromático (rótulo/paramento, caracteres/fondo) y sin reflejos -luminarias alineadas, iluminación uniforme, resaltar señalizaciones -bandas (5-10cm, h1:0,85-1,10m, h2:1,50-1,70m) para detección de superficies vidriadas -información sonora, disponible también escrita
Símbolo Internacional de Accesibilidad SIA	[G] -IPA en áreas de estancia cuando existen IP no accesibles -Plazas aparcamiento PMR e IPA de acceso -Cabinas de aseo público accesibles -Paradas de transporte público accesible, incluso de taxi con servicio permanente de vehículo adaptado
Señalización táctil	Braille en planos verticales h=1,25-1,75, horizontales h=0,90-1,25 Condiciones para mapas, planos o maquetas táctiles

Pavimento táctil en IPA	Tipos: -Direccional: guía en IPA y proximidad de cambio de nivel (acanaladuras) -Advertencia peligro (botones) [G] Aplicaciones: -Sustituyendo línea de fachada (0,40m, direccional longitudinal) -Cambio de nivel: en rampas y escaleras, ambos extremos (1,20xancho, direccional transversal) -Ascensores, frente a puerta en todos los niveles (1,20xancho puerta, direccional transversal) -Puntos de cruce i.peatonal/i.vehicular a desnivel: entre línea de fachada y comienzo de vado peatonal (ancho 0,80m, direccional transversal acera); sobre el vado en encuentro con calzada (fondo 0,60m, botones) -Puntos de cruce i.peatonal/i.vehicular a nivel: en el ancho del it.peatonal (fondo 0,60m, botones); entre línea de fachada y botones (ancho 0,80m, direccional transversal acera) -Isletas a nivel calzada: dos franjas en límites (0,40xancho, direccional transversal); unidas por franja (fondo 0,80, direccional longitudinal) -Isletas nivel acera: franja entre vados (fondo 0,80, direccional longitudinal) -Obras invadiendo IPA: guía en recorrido alternativo (fondo 0,40m direccional provisional) -Cruces en IPA: pavimento liso en intersección; piezas a inglete en cambios de dirección a 90º;
Comunicación interactiva	Cuando requieren de la interacción de las personas (cajeros automáticos, sistemas de llamada o apertura, máquinas expendedoras, elementos de comunicación informatizados, etc.) En espacios accesibles; información accesible Pantallas inclinadas 15º-30º/ h=1,00-1,40m



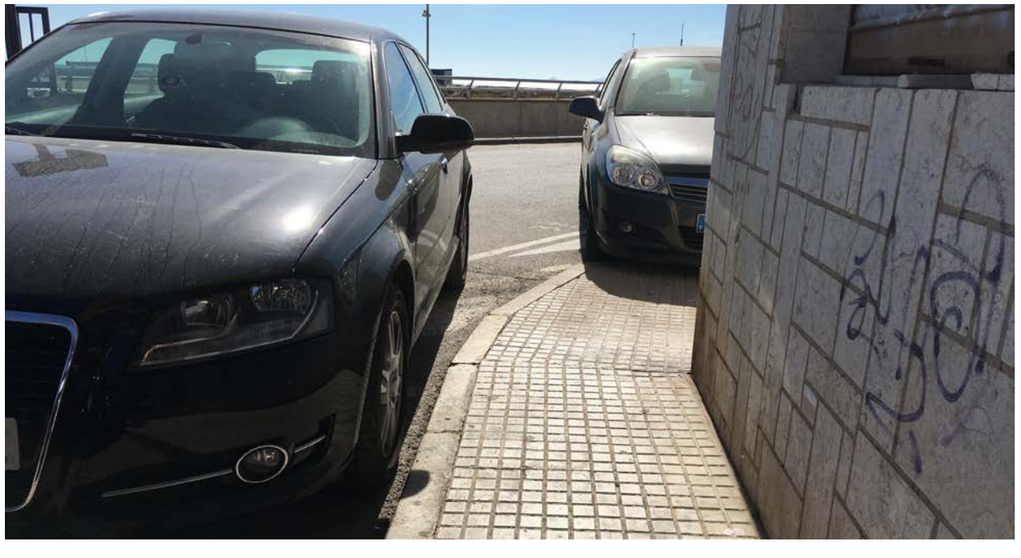
4 DIAGNÓSTICO DAFO

4.1 Debilidades

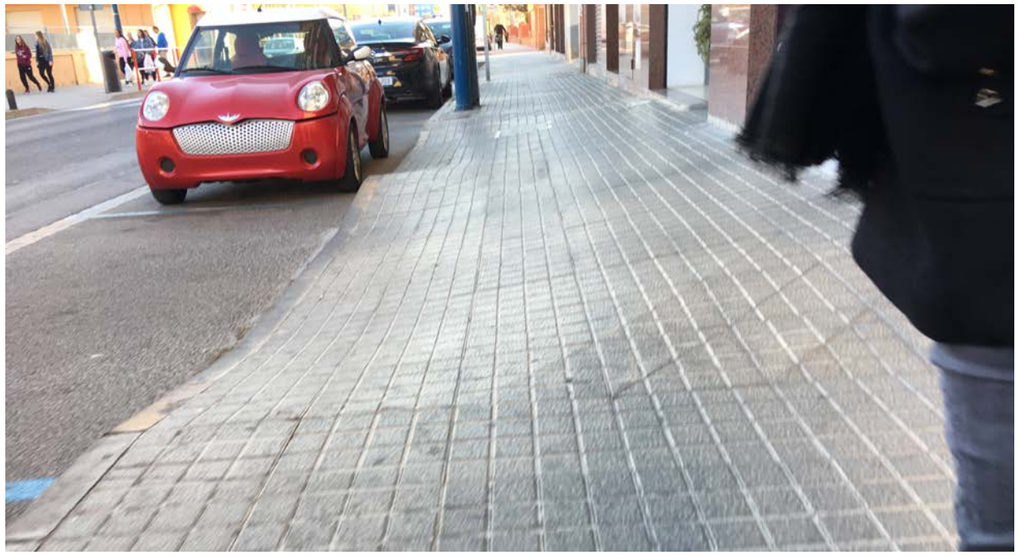
- Calles y espacios con accesibilidad deficiente en el núcleo urbano







- Acera con vados vehiculares que alteran el itinerario peatonal



- Itinerario peatonal a parada de transporte con estrechamientos excesivos



- Itinerarios peatonales sin continuidad



- Calles con proporción insuficiente de espacio peatonal respecto al destinado a motorizados



- Itinerarios peatonales reducidos por otras actividades o elementos de urbanización





- Itinerario para PMR (rampa) incómodo y discriminatorio

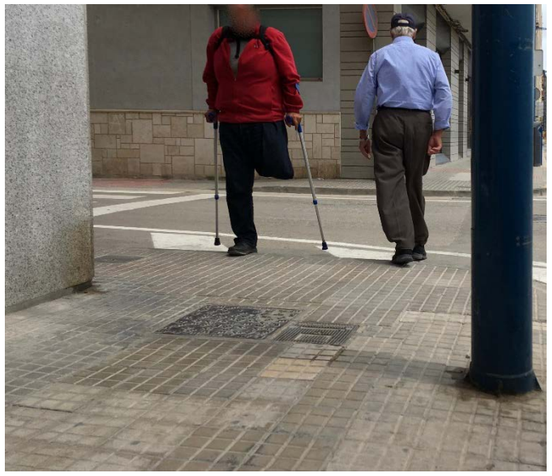






- Pasos de peatones sin vado o fuera del trayecto deseado.







- Vados que modifican el acceso a un edificio, incrementando el riesgo de accidentes



- Áreas amplias con viales sin aceras, especialmente las alejadas del núcleo urbano



- Desconexión peatonal de las zonas urbanas y las rurales



- Antiguas carreteras como barrera y fuente de peligro para los peatones





- Itinerarios inseguros para peatones en la costa



- Condiciones deficientes para superar el desnivel de acceso a las playas





- Pavimentos resbaladizos



- Pavimentos con piezas sueltas o deteriorados

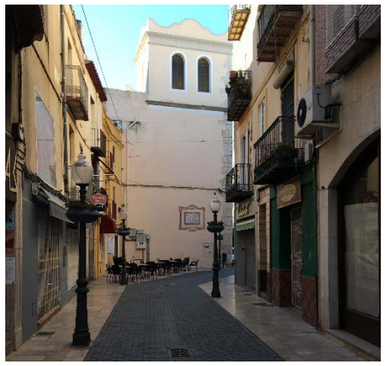




- Rampas con pendiente excesiva



- Itinerarios peatonales interrumpidos por obstáculos de equipamiento urbano

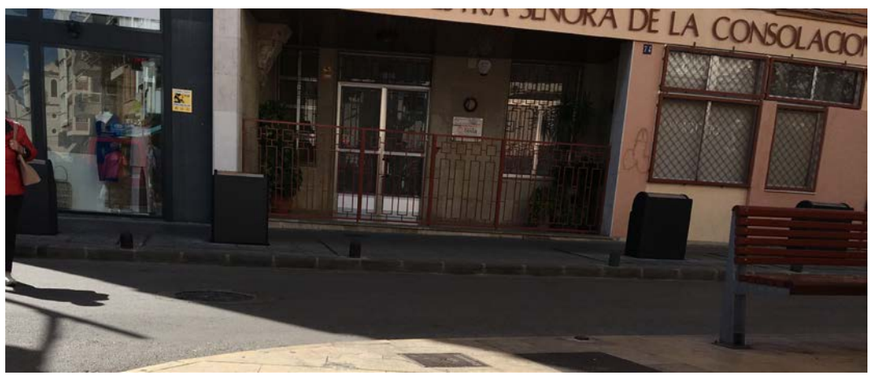




- Bancos no accesibles



- Bolardos de poca altura



- Grupos de vivienda aislados sin conexión peatonal con servicios





4.2 Amenazas

- Superposición e incompatibilidad de normativas (patrimonio, accesibilidad, actividades)

4.3 Fortalezas

- Buena accesibilidad a parques, plazas y jardines





- Espacio público accesible en el centro urbano, en especial para gente de movilidad reducida, lo cual supone un atractivo turístico









4.4 Oportunidades

- Aumentar la accesibilidad en los nuevos espacios urbanos de oportunidad: recorridos internos del municipio, ordenación de la fachada marítima, nuevos equipamientos y zonas verdes.

- Integración de soluciones accesibles en planes de regeneración urbana

- Integración de soluciones accesibles en adecuación de antigua nacional y desarrollo del bulevar Baix Maestrat, tanto en su trazado como en los cruces a nivel

- Integración de soluciones accesibles en nuevos planes de desarrollo y urbanización

- Nueva ordenanza que integre los cambios legislativos en materia de accesibilidad.

5 OBJETIVOS Y CRITERIOS

El Plan como herramienta de gestión

El principal objetivo del Plan es conseguir que los itinerarios principales y zonas de interés sean accesibles en el menor periodo de tiempo posible. El documento debe servir como herramienta para que los servicios técnicos tengan un elemento de referencia al acometer proyectos de intervención en el espacio público.

Llevar a cabo una auditoria de accesibilidad de las zonas más significativas sirve para conocer su estado actual, y planificar y diseñar una estrategia política y técnica para que el Plan sea económicamente asumible y cronológicamente aceptable.

El Plan de accesibilidad plantea las condiciones de acuerdo con los niveles de calidad fijados, pero la integración de sus indicaciones en la definición del espacio público urbanizado deberá coordinarse con el resto de Planes, Programas o Proyectos que se redacten en cada caso.

Niveles de adecuación

El Plan Municipal Integral de accesibilidad de 2006 se redactó de acuerdo con la legislación vigente en ese momento. Con posterioridad, han entrado en vigor otras normas que modifican algunos de los parámetros utilizados en dicho Plan.

La legislación distingue si la utilización por personas con discapacidad es cómoda y autónoma o solo autónoma. El Plan de 2006 introduce una valoración añadida que permite ampliar objetivos respecto a normativa, basándose en la experiencia de los propios usuarios.

Este tipo de mecanismos amplían en la práctica la eficacia y vigencia de las propuestas ya que, por ejemplo, en 2006 se establecía el ancho de 1,20 m como mínimo válido para itinerarios peatonales de nivel practicable y sin embargo hemos visto que, en la actualidad, ese valor ha quedado muy por debajo del exigido con carácter general, que es de 1,80 m.

Es solo una muestra, pero significativa de que aceptar ir a mínimos sólo porque la legislación lo permite, convierte algunas actuaciones en obsoletas en tan poco tiempo que la inversión resulta a largo plazo poco rentable.

Es pues necesario actualizar los parámetros contemplados hasta ahora, en aquellos casos en que la nueva normativa resulta más restrictiva, así como integrar el contenido de la L9-09 en cuanto a la accesibilidad al transporte, pero sobre todo avanzar en el cumplimiento de lo señalado en esta ley, ampliando el ámbito de aplicación a grupos de personas, discapacitados o no, que necesitan *nuevas y mejores opciones para poder desplazarse como un elemento esencial de su calidad de vida*, y para ello es fundamental seguir integrando la experiencias de los usuarios afectados y de los estudios realizados por las asociaciones implicadas.

Trazados seguros y no discriminatorios

La supresión de barreras arquitectónicas permite garantizar que las personas con alguna limitación temporal o permanente en su capacidad de comunicación con el entorno o de desplazamiento, logren un nivel de movilidad y seguridad lo más similar posible técnicamente a los del resto de la población.

La segregación de recorridos o soluciones específicas de comunicación deben adoptarse en los casos imprescindibles, ya que de ese modo se reducen costes y se aumenta la integración.

En general, sobre todo en la definición de viales y espacios libres, la accesibilidad debe ser un apartado del estudio de la habitabilidad del medio urbano.

Cuando un corto trayecto conecta puntos que el uso relaciona directamente (por ejemplo, un cruce de calzada y la parada de bus próxima), se produce una gran utilización de ese itinerario, más allá de que reúna las condiciones de seguridad necesarias. En tanto ello sea posible, tener en cuenta esta frecuencia reduce la siniestralidad en mayor medida que las soluciones disuasorias, e incrementa la comodidad del usuario.

Probablemente, situar una rampa alejada de la línea así definida haga que la frecuencia de uso de ella se reduzca al caso aislado de las sillas de ruedas. Redefinir el vial para que los desniveles se salven en el trazado probable permitirá que todos los peatones circulen cómodos y más seguros.

Ampliar ámbitos

Se plantea aumentar el número y la calidad de los itinerarios accesibles existentes, atendiendo a la situación actual, así como a la previsión de nuevos espacios públicos y equipamientos, estableciendo además exigencias compatibles con otras normativas.

Las actuaciones no deben agotarse en el núcleo urbano, aun cuando sea el marco donde se produce el mayor número de desplazamientos peatonales, también es necesario contemplar otros que no se han abordado hasta ahora, como son:

- áreas residenciales alejadas del casco
- conexión peatonal entre las zonas urbanas y las rurales, a pesar de la barrera que representa la antigua nacional
- resolver recorridos seguros por la costa y accesos a las playas apartadas del casco.



6 PLAN DE ACCESIBILIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO

Se aborda el estudio del espacio público urbano en el marco territorial del municipio de Vinaròs, ampliando el ámbito del PMIA-06 que se localiza en el núcleo urbano, para permitir un análisis de recorridos peatonales en continuidad con los rurales y la integración de los núcleos residenciales de la playa.

6.1 Datos e información recogida

Las exigencias normativas deben cumplirse en las actuaciones que se realicen en el espacio urbano de nuevo desarrollo. Cuando en las intervenciones en espacios públicos existentes la aplicación de las condiciones establecidas no sea urbanística o técnicamente viable, *se deberán realizar los ajustes razonables que faciliten el mayor grado posible de adecuación efectiva, lo que deberá justificarse técnicamente, y venir acompañados de las adecuadas medidas complementarias o compensatorias de seguridad*.

Para realizar dichos ajustes, estableceremos el nivel de prioridad en función de los siguientes factores:

- uso dominante
- flujo peatonal
- densidad de población
- información con relación a las personas con movilidad reducida (PMR)
- centros de generación de desplazamientos

Entendemos como personas con movilidad reducida a todos aquellos usuarios que se encuentran en esa circunstancia, bien sea por su estado físico, o bien por la actividad que realizan al utilizar el espacio público.

Para establecer zonas de prioridad utilizaremos tres criterios básicos:

- criterio 1. Concurrencia: itinerarios con mayor flujo peatonal
- criterio 2. Uso: frecuencia para personas con movilidad reducida
- criterio 3. Islas de población: núcleos alejados de los servicios

En función de ellos clasificaremos los elementos:

Prioridad Alta

- Itinerarios con mayores flujos peatonales.
- Edificios públicos más concurridos.
- Zonas de mayor intensidad comercial.
- Barrios con densidades de población alta y urbanización más antigua.
- Centros que den servicios a personas ancianas o con discapacidades.
- Recorrido de líneas de transporte público urbano con mayor número de usuarios o que den servicio a las zonas de prioridad alta.

Prioridad Media

-Itinerarios, zonas, edificios o transportes no incluidos en los otros epígrafes.

Prioridad Baja

- Zonas industriales, en especial las situadas en el perímetro o fuera del casco
- Urbanizaciones con baja densidad de población.
- Líneas de autobús con muy baja utilización.
- Edificios públicos muy poco concurridos

Tendremos en cuenta además otras variables para caracterizar el espacio urbano y establecer tolerancias para las actuaciones:

- Zonas con problemas para resolver su accesibilidad
- Procesos de renovación urbana
- Obras municipales programadas
- Zonas e itinerarios ya accesibles

a) Inventario de espacios y edificios públicos

Se identifican los nodos generadores de tráfico peatonal para determinar los itinerarios principales y las condiciones previsibles en que el usuario habitual transita por ellos, en función de las circunstancias que afectan a su movilidad derivadas en algunos casos de condiciones físicas individuales (personas en silla de ruedas, con muletas, con bastón y perro guía, etc.) y en muchas otras situaciones de la tarea que obliga a recorrer ese camino de un modo determinado (con cargas adicionales o carros de la compra, con niños de la mano, bebés en mochila o en silla, acompañando a ancianos o personas dependientes, etc.).

Centros educativos y relacionados con niños o jóvenes

Nombre	*Titularidad*	*Dotación*
CEIP Jaume I	Generalitat	Infantil-Primaria
CEIP Manuel Foguet	Generalitat	Infantil-Primaria
CEIP Mare de Déu de la Misericòrdia	Generalitat	Infantil-Primaria
CEIP Sant Sebastià	Generalitat	Infantil-Primaria
CEIP Mare de Déu de l'Assumpció	Municipal	Infantil-Primaria
C.P. d'Educació Especial Baix Maestrat	Generalitat	Infantil-Primaria
IES José Vilaplana	Generalitat	Secundaria
IES Leopold Querol	Generalitat	Secundaria
Colegio Consolación	Privada	Infantil-Primaria
Colegio Nuestra Señora Divina Providencia	Privada	Infantil-Primaria-Secundaria
Escola Permanent d'Adults i Escola Municipal de Música	Municipal	Cultural
Escola Municipal d'Art	Municipal	Cultural
Escuela Oficial Idiomas El Maestrat	Generalitat	Cultural

Centro de menores 'Sant Sebastià' (Centre acollida de menors)	Generalitat	Centro de menores
Residencia comarcal 'Baix Maestrat' (Jóvenes/Menores)	Generalitat	Centro de menores
Zona de juegos infantiles		
Centros de educación infantil o guarderías		
Casal Jove		
Piscina Cervol. Piscina coberta, Centre d'Esport i Salut.	Privada	Deportiva

Centros y espacios relacionados con personas mayores o dependientes

Nombre	*Titularidad*	*Dotación*
Centro Municipal De La Tercera Edad. Centre Social Tercera Edat.	Municipal	Centro de mayores
Hogar San Sebastián. Residencia d'ancians.	Iglesia	Centro de mayores
Centre de Rehabilitació i Reinserció Social. CRIS	Municipal	Centro social
Centro de día L'Onada Vinaròs	Municipal	Centro de día
Centro de día (Alzheimer)	Municipal	Centro de día
Escola Permanent d'Adults i Escola Municipal de Música	Municipal	Cultural
Pista de petanca i bitlles		

Centros sanitarios

Centre de Salut de Vinaròs. Ambulatori	Generalitat	Salud y urgencias
Hospital Comarcal de Vinaròs	Generalitat	Salud y urgencias

Instalaciones deportivas

Camp de futbol sala i Skatepark	Municipal	Deportiva
Camp Municipal CF. Vinaròs	Municipal	Deportiva
Carpa de l'Atlàntic	Municipal	Deportiva
Parque calistenia	Municipal	Deportiva
Pavelló poliespostiu Riu Cèrvol	Municipal	Deportiva
Piscina Cervol. Piscina coberta, Centre d'Esport i Salut.	Privada	Deportiva
Pista d'atletisme	Municipal	Deportiva
Pista de petanca i bitlles	Municipal	Deportiva
Zona deportiva	municipal	Deportiva
Zona deportiva mayores	Municipal	Deportiva
Zona juegos infantiles	Municipal	Deportiva

Otros espacios y edificios generadores de tráfico peatonal

Auditorio Municipal W. Ayguals d'Izco i Museu Capella Santa Victoria	Municipal	Cultural
Ayuntamiento	Municipal	Administrativa
Biblioteca Municipal / Sala conferencies / Seu UJI	Municipal	Cultural
Bienestar social	Municipal	Administrativa
Casa cultura / Arxiu Municipal de Vinaròs / CEFIRE / Cruz Roja	Municipal	Cultural
Círculo Mercantil y Cultural	Municipal	Cultural
Delegación de Hacienda	Ministeri	Administrativa
Dependencias municipales (Edificio Pirulí)	Municipal	Administrativa
Església de l'Assumpció de Maria	Iglesia	Religioso
Mercat Municipal	Municipal	Mercat
Oficina correus	Ministeri	Administrativa
Oficina de Turisme	Municipal	Administrativa
Parroquia de Santa Maria Magdalena	Iglesia	Religioso
Policía Local. Governacio. Oficina AEDL. Oficina AFIC	Municipal	Administrativa
Servei Valencia d'Ocupació i Formació (SERVEF)	Generalitat	Administrativa
Vinalab. Centre de coneixement de Vinaròs. Laboratori social	Municipal	Centro social

Otras actividades y centros atractores

Mercadillo semanal en Paseo Fora Forat
Centro comercial Portal Mediterráneo
Supermercados
Farmacias

b) Censo, distribución geográfica

En términos generales, la población de Vinaròs se asienta según datos de Padrón Municipal, siguiendo el siguiente esquema:

- 10.755 habitantes en el casco urbano, aproximadamente un tercio del total.

- 11.255 habitantes en la zona de ensanche, aproximadamente un tercio del total.

El tercio restante se distribuye en tres grupos:

- 2.557 habitantes en la zona colindante por el norte

- 2.530 habitantes en la zona colindante por el sur.

- 2.800 habitantes en el resto del territorio.

Si atendemos a la edad, la distribución de población es la siguiente:

- Los mayores viven mayoritariamente en el centro urbano y la zona de ensanche

- Niños y jóvenes se localizan preferentemente en la zona de ensanche y, pocos, en áreas dispersas.

Por tipos, la residencia habitual se concentra en el centro y ensanche, estando el resto del suelo urbano destinado a unifamiliares de uso estacional, excepto una pequeña concentración al sur, la llamada Colonia Europa, que también se ha convertido en residencia habitual.

c) Red de comunicación peatonal

Analizamos la jerarquía establecida para las vías con tráfico motorizado para conocer las posibilidades de uso peatonal que tienen en la actualidad esos recorridos y cuáles de ellos resultan itinerario peatonales principales, así como otros recorridos cuyo grado de utilización es alto, para definir la red peatonal principal.

Forman parte igualmente de esta red principal todas las calles y áreas de estancia ubicadas en el casco histórico.

Nombre	*Jerarquía*	*Estado*	*Itinerario peatonal principal*
Antigua nacional N-340	arterial	barrera para el peatón, no permite circular ni cruces a nivel.	(i)
Avda. Barcelona	colectora	aceras con árboles en una de ellas y mobiliario urbano	(i)
Avda. Castellón	colectora	aceras laterales y paso central, con árboles y mobiliario urbano (bancos sin respaldo)	(i)
Avda. de Jaume I	distribuidora	aceras; en el primer tramo, paseo central arbolado con mobiliario urbano	(i)
Avda. Gil de Atrocillo	distribuidora	sin itinerario peatonal en el tramo entre c/ Dauradors y zona de equipamientos; a partir de ahí, hasta la avda. Zaragoza, tiene aceras con árboles y mobiliario urbano; después el camino de San Gregorio cruza la N-232 por túnel, sin itinerario peatonal	-
Avda. Joan XXIII	distribuidora	aceras arboladas, sin mobiliario urbano	(i)
Avda. Madrid	mixto	aceras con árboles; sin conexión con antigua nacional	(i)
Avda. País Valencià	distribuidora	aceras proporcionalmente estrechas con poca sombra	(i)
Avda. Pío XII	colectora	aceras insuficientes con postes y mobiliario urbano que constituyen obstáculos. Cruza la antigua nacional por un túnel, con rampas y paso segregado para peatones.	(i)
Avda. Tarragona	distribuidora	aceras, arboladas en tramo próximo al Cervol	(i)
Avda. Zaragoza	arterial	urbanización con aceras, sin árboles	(i)
C/ Arxipreste Bono	distribuidora	aceras con árboles y mobiliario urbano	(i)
C/ Barbiguera A	mixto	sin aceras	(i)
C/ Barranc Triador	mixto	camino rural	(i)
C/ Benet XIII	distribuidora	en el primer tramo desde la c/ Gil de Atrocillo carece de aceras ni arcenes; en el tramo próximo a la avda. Joan XXIII tiene aceras, con los postes de alumbrado interrumpiendo el paso, sin árboles ni mobiliario urbano; a partir del cruce con dicha avenida y hasta la N-232 el vial se estrecha y desaparecen las aceras completamente	(i)
C/ Benicarló	colectora	sin aceras en la mayoría de los tramos, sin sombra	
C/ Cala Puntal 0	mixto	sin aceras; cruce a nivel antigua nacional	(i)
C/ Cala Puntal X y prolongación	mixto	sin continuidad de trazado en suelo urbanizable	(i)
C/ Carreró	mixto	ancho de calle = 7m; aceras estrictas con bolardos (poca altura) y postes de farolas	(i)
C/ Costa i Borrás	distribuidora	aceras estrechas con señales reduciendo el paso	-
C/ Dauradors	distribuidora	sin continuidad hacia el mar ni acceso peatonal posible desde nacional; urbanización pensada para vehículo motorizado	(i)
C/ de la Llibertat	colectora	aceras con mobiliario urbano reduciendo ancho libre	(i)
C/ del Pont	distribuidora	aceras que se estrechan por aparcamientos, bolardos de poca altura, sin árboles	(i)
C/ del Soro	colectora	aceras amplias con parterres intermedios y mobiliario urbano (bancos sin respaldo)	(i)
C/ en proyecto 18 y Rambla de Cervera		camino rural y sin trazado en suelo urbanizable	(i)
C/ Ferrer de la Torre	colectora	mediana central; itinerarios peatonales accesibles excepto en una manzana del primer tramo	(i)
C/ Francisco Baila Tosca y avda. Pau Béjar	colectoras	en general carecen de aceras junto a las viviendas; en la línea de costa sólo hay aceras en el tramo de la 1ª fase de Actuaciones de Consolidación y Acceso a la Costa, promovido por el Ministerio de Medio Ambiente. Igual de precario es el paso de peatones en los cruces de barrancos y en las bajadas a las playas.	(i)
C/ Francisco José Balada	colectora	en general no existen aceras ni cuando discurre entre parcelas ni al borde de playa, donde tan sólo se ha urbanizado en el tramo de la playa de Cossís y Les Deveses. Tampoco hay itinerario peatonal en cruce de barrancos.	(i)
C/ Leopoldo Querol	colectora	aceras con algunos árboles y mobiliario urbano	(i)
C/ Mare Auxiliadora	colectora	aceras con árboles y paso por túnel de la carretera	(i)
C/ Mare de Déu del Pilar	colectora	aceras que se estrechan por aparcamientos, bolardos de poca altura, sin árboles	(i)
C/ Mare de Dèu dels Socors	distribuidora	aceras con árboles y mobiliario urbano; comerciales con terrazas	(i)
C/ Músic Carles Santos	distribuidora	aceras, una de ellas estrecha	
C/ Pablo Ruiz Picasso	colectora	aceras con estrechamientos por árboles o postes	(i)
C/ Pau VI	mixto	sin continuidad de aceras en línea de fachadas industriales; acera en límite con urbanizable; aceras insuficientes en enlace con Dauradors	(i)
C/ Peñíscola	colectora	sin aceras, salvo puntualmente; paso de peatones entre arcenes; se une a nivel a la antigua nacional	-

C/ Raimundo Alós	distribuidora	aceras proporcionalmente estrechas, con vegetación y poca sombra	(i)
C/ Salinas A	mixto	estrecha y sin aceras	(i)
C/ Salinas Xr	mixto	acera en línea de fachada; reductores de velocidad	(i)
C/ San Cristòfol	distribuidora	aceras ajardinadas y con árboles	(i)
C/ San Francesc	distribuidora	aceras ajardinadas, con árboles en tramo sur; reducidas y sin sombra en el resto	(i)
C/ Sant Gregori	distribuidora	sin aceras	(i)
C/ Santaella	distribuidora	con aceras de escasa dimensión en uno de los lados, sin sombra y sin posibilidad de cruce peatonal en la antigua nacional	-
C/ Sta. Magdalena	distribuidora	aceras proporcionalmente estrechas y sin sombra	(i)
C/ Varadero	distribuidora	aceras proporcionalmente estrechas	(i)
C/ Vint-i-nou de Setembre	distribuidora	aceras, árboles junto al río	(i)
Camí Ameradors	colectora	sin aceras, salvo puntualmente, a nivel con nacional	(i)
Camí d'Alcanar	mixto	sin aceras	(i)
Camí de Capsades	distribuidora	entre naves industriales; con aceras, pero sin condiciones adecuadas para el tráfico peatonal (vados, descargas, ausencia de sombra y de mobiliario urbano)	-
Camí de les Egües	mixto	camino rural	(i)
Camí de Partició de la Sunyera	colectora	sin aceras ni arcenes; reductor de velocidad	(i)
Camí del Saldonar	distribuidora	tramo entre parcelas construidas con algunas aceras y mobiliario urbano, sin itinerario peatonal continuo; tramo próximo a nacional sin aceras ni arcenes	(i)
Camí dels Boverals (costa)	mixto	aceras a ambos lados	(i)
Camí dels Boverals (interior)	colectora	acera continua en margen barranco; en las parcelas hay tramos en que se interrumpe el itinerario peatonal	(i)
Camí fondo	mixto	2 carriles con aceras en tramo urbanizado próximo a avda Llibertad y sin aceras ni arcenes en el resto; sin sombra; acceso a aparcamiento público; cruce a nivel de la antigua nacional muy transitado	(i)
Camí Les Cales	distribuidora	sin aceras	(i)
Camí Les Carretes	colectora	sin aceras	(i)
Paseo Marítimo		con itinerarios peatonales; desniveles salvados con escalones poco adecuados; bancos sin reposabrazos	(i)
Passeig de Colom	distribuidora		(i)
Passeig de Juan Ribera	distribuidora	aceras proporcionalmente estrechas	(i)
Passeig Fora Forat	distribuidora		(i)
Passeig Sant Pere	distribuidora		(i)
Pl. dels Tres Reis	distribuidora	aceras ajardinadas, se estrechan en la rotonda, árboles	(i)
Pl. Jovellar y C/ Mª de Déu del Pilar	distribuidora	aceras y bolardos de poca altura, sin árboles	(i)
Pl. Primer de Maig	distribuidora	acera junto edificios sin árboles; acera junto a zona verde con mobiliario urbano; mediana central con rampa accesible que obliga a un recorrido incómodo para alcanzar el paso de peatones	(i)
Prolongación de c/ Vint-i-nou de setembre	peatonal	urbanizado tramo central	(i)
Puente sobre el Cervol	distribuidora	pasos peatonales protegidos a ambos lados	(i)
Senderos en ZNUP junto al Barranc del riu Aiguaoliva, margen izquierdo	peatonal rural	camino rural	(i)
Senderos en ZNUP junto al Barranc del riu Sénia y margen derecho	peatonal rural	camino rural	(i)

6.2 Evaluación de la accesibilidad

Al análisis realizado se incorporan los resultados de la Participación Públicas con la aportación de propuestas y priorización de actuaciones realizadas en las diferentes actividades.

a- Evaluación de los elementos de urbanización y mobiliario urbano más usuales

Pavimentos. Se emplean frecuentemente baldosas de terrazo pulido que resultan resbaladizas y peligrosas especialmente en mojado.

Existen soluciones de revestimiento con piezas que quedan sueltas (por ejemplo, de madera), dificultan el paso en silla de ruedas o con bastón.

Bancos. Algunos modelos instalados carecen de respaldo o reposabrazos y, en ese caso, deben acompañarse de otros que sí los tengan.

Bolardos. Se instalan bolardos de escasa altura que representan un peligro para los transeúntes.

b- Evaluación en la vía pública

Núcleo urbano

Se han realizado muchas actuaciones para lograr calles accesibles, especialmente en el casco histórico donde existen varias peatonales o con plataforma única, pero aún es necesario avanzar en la supresión de barreras arquitectónicas para facilitar el acceso a todas las personas, tanto en el dimensionado de los itinerarios como en el tratamiento de los elementos de urbanización.

En ocasiones el mobiliario urbano o las farolas interrumpen el itinerario peatonal o lo estrechan demasiado. Algunos comercios adosan mobiliario a la línea de fachada impidiendo el reconocimiento del recorrido por parte de las personas con discapacidad visual.

En la zona de ensanche las calles en general disponen de aceras, aunque en algunos casos son insuficientes por su dimensión o por la existencia de obstáculos y falta sombra. Algunas calles de gran dimensión están trazadas priorizando al coche, resultando una proporción de espacio para el peatón ínfimo y con soluciones de urbanización (tipo de luminarias, por ejemplo) propias de grandes vías de circulación rodada.

Existen ejemplos de trazado y soluciones de urbanización que dificultan el uso general al resolver las condiciones normativas para el uso de personas con movilidad reducida.

La disposición de los pasos de peatones con relación a paradas de autobús no siempre favorece recorridos seguros.

Algunas de las deficiencias detectadas en diversos espacios se describen a continuación:

Plaza antiguo convento de Sant Francesc. El itinerario peatonal por las aceras perimetrales no resulta accesible por diversos motivos: plantea problemas para personas con discapacidad visual al no existir bordillo delimitador de la zona ajardinada cuando no hay murete; la ubicación de los bancos reduce el ancho libre, impidiendo el giro en la esquina de las calles Sta. Bárbara y Hospital; los bancos son en todos los casos sin respaldo y sin reposabrazos. En el jardín hay pavimentos con elementos sueltos donde se engancha un bastón y transita con dificultad una silla de ruedas.

Piscina en la c/ Maria Auxiliadora: la urbanización del entorno provoca unas condiciones de acceso que pueden servir como ejemplo de situaciones en las que se puede cumplir la normativa en cuanto a parámetros métricos (anchos, pendientes…) a la par que se consigue un resultado incómodo para todos los usuarios, tengan o no reducida su movilidad. Este tipo de situaciones entrañan un riesgo de caídas añadido, especialmente si, como en este caso, parte de los usuarios son niños.

Zona de Torre Ballester. Manzana con calles sin terminar de abrir que dificulta la movilidad peatonal e impide las conexiones con el entorno.

Caminos de acceso a estación de Renfe y Centre de día. Iluminación deficiente para los peatones.

Zona Hospital y Urgencias. Déficit de mobiliario urbano, en especial bancos para esperas.

Plaza Primero de Mayo. El trazado de las rampas accesibles y su relación con los pasos de peatones provoca unas circulaciones con recorridos largos y giros estrictos, que hacen que las rampas sean utilizadas tan solo cuando resultan imprescindibles por el nivel de reducción de movilidad del usuario y no por la mayoría que podría desear no usar escaleras. La propia configuración de la plaza no define el lugar como área de estancia.

Paseo Marítimo. Los usuarios detectan conflictos entre los itinerarios peatonales y los ciclistas. Para usuarios con discapacidad visual algunos elementos resultan difíciles de detectar y por tanto peligrosos. Las escaleras dentadas aumentan el riesgo de caídas de todos los usuarios. Los bancos situados en primera línea carecen de reposabrazos.

Espacios libres próximos a equipamientos docentes. Forman parte de sectores sin urbanizar y están sin uso o destinados en ocasiones a aparcamientos: parcelas alrededor del Instituto Leopoldo Querol y los huertos solidarios, junto a CEIP Mare de Déu de la Asunción y próximas al CEIP Jaume I.

Se detecta una falta importante de autonomía de los/as niños/as en sus desplazamientos a la escuela, pese a las cortas distancias a recorrer.

Calle San Joaquín. En el tramo próximo a c/ Sant Francesc tiene doble banda de aparcamiento y las aceras son estrechas para lo transitadas que son.

Calle del Convent. Las aceras son tan estrechas que no se puede caminar por ellas.

Calle peatonal junto al Centro Municipal De La Tercera Edad. La rampa no es accesible porque tiene demasiada pendiente.

Calle del Ponent. Aceras insuficientes.

Costa sud

Se trata de suelo ocupado por viviendas unifamiliares con población estacional en general, aunque también existe residencia habitual en la Colònia Europa, conjunto formado por bloques de apartamentos y parcelas unifamiliares. Hotel junto a antigua nacional. Zona de camping. Equipamientos escasos o sin desarrollar (pistas deportivas).

El suelo urbanizable previsto en el PGOU se empezó a gestionar (SUR Salinas) y posteriormente se ha iniciado el trámite de caducidad.

Las condiciones de accesibilidad en la actualidad son las siguientes:

- Vías paralelas a la línea de costa principales: Antiga N-340 (arterial, interior), avda. Francisco Baila Costa (colectora, pendiente 2ª fase de las Actuaciones de Consolidación y Acceso a la Costa, promovido por el Ministerio de Medio Ambiente), avda. Pau Béjar (colectora, ejecutada la 1ª fase de las Actuaciones de Consolidación y Acceso a la Costa, promovido por el Ministerio de Medio Ambiente)

- Vías perpendiculares principales: c/ Peñíscola (colectora, 20 m PGOU), c/ Benicarló (colectora, 15 m PGOU), c/ Santaella (distribuidora)

- Calles entre parcelas y perpendiculares a la línea de costa: con poco tráfico, estrechas, sin aceras o con ancho insuficiente y obstáculos o setos que lo reducen.

- Futura Vía del Litoral: la continuidad de la servidumbre de tránsito se interrumpe en un tramo, entre las calles Cala Puntal K y S.

- Barrancos: prevista pasarela peatonal en Aiguaoliva y necesaria rehabilitación del puente de Les Salines

- Colonia Europa: edificios de viviendas con escaleras en accesos.

Zona sur interior

Entre la antigua nacional y el ferrocarril se sitúa este suelo de uso predominante industrial y terciario, ocupado en torno a la calle Dauradors y el camí de Les Capsades, sin desarrollar en el resto. También se encuentran importantes equipamientos, tanto de ámbito municipal como comarcal, y sectores residenciales por desarrollar, con algunos tramos de urbanización ejecutados.

En general, los itinerarios peatonales son muy precarios e incluso inexistentes o sin continuidad. La antigua nacional carece de pasos para peatones en este tramo, lo que es necesario, según los usuarios, especialmente en la zona comercial.

Costa Nord

Suelo urbano ocupado por viviendas unifamiliares, con sectores interiores de urbanizable sin desarrollar. Más allá del Barranc de Barbiguera el terreno urbanizado se reduce a la franja costera y no existen ni equipamientos ni servicios.

La avenida Francisco José Balada recorre longitudinalmente la zona, enlazando con la avda. Tarragona a través del puente en el Cervol al sur y, con la antigua nacional, al norte. Los recorridos peatonales no existen en la mayor parte del recorrido, al discurrir entre parcelas edificadas sin aceras continuas o entre parcelas sin aceras y terrenos de la costa no urbanizados. Tan sólo se ha completado la urbanización en las playas de Les Cossís y Les Deveses.

Tampoco existen aceras en los puentes que cruzan los barrancos.

Los caminos rurales se interrumpen en la nacional y continúan hasta la costa pero en ningún caso formalizan itinerarios peatonales seguros; carecen de aceras y no hay ninguna posibilidad de cruzar la carretera en condiciones, aunque en la práctica se cruza, con grave riesgo, sobre todo para acceder a la zona comercial junto a la carretera N-238.

Las calles interiores de las urbanizaciones tienen poco tráfico rodado y también carecen de acera, con alguna excepción.

Playas

Las playas con servicios y accesibles para personas con movilidad reducida son las de Fortí y Fora Forat y se sitúan en el frente del casco histórico, con paseo marítimo urbanizado.

Sin embargo no existe ningún *punto accesible para todas las personas* y los usuarios con discapacidad visual tienen problemas para llegar al mar porque no llegan las pasarelas, falta de seguridad en el baño porque no hay zonas acotadas y para orientarse al salir.

Las condiciones de las playas con grado de ocupación “alto” y grado de urbanización “urbana”, son las siguientes:

Nombre	*Situación*	*Fachada litoral*	*Servicios*	*Composición*	*Condiciones baño*
Cala Puntal II	Costa Sud	acantilado/ urbana	Servicios mínimos	arena / grava	oleaje moderado
Cala Puntal	Costa Sud	acantilado/ urbana	Servicios mínimos	arena / grava	oleaje moderado
Playa de Les Salines	Costa Sud	urbana	Servicios mínimos	arena / grava	oleaje moderado
Playa del Clot	Puerto	urbana	Equipamientos y servicios	arena	aguas tranquilas
Playa del Fortí	Paseo Marítimo	urbana	Equipamientos y servicios Alquileres náuticos Biblio-playa	arena	oleaje moderado
Playa Fora del Forat	Costa Nord	urbana	Equipamientos y servicios	arena	oleaje moderado
Playa dels Cossis	Costa Nord	urbana	Servicios mínimos	arena / grava	oleaje moderado
Playa de la Barbiguera	Costa Nord	acantilado/ urbana	Servicios mínimos	arena / grava	oleaje moderado
Cala del Pinar o del Faralló	Costa Nord	acantilado/ urbana	Servicios mínimos	arena / grava	oleaje moderado
Playa del Triador	Costa Nord	acantilado/ urbana	Servicios mínimos	arena / grava	oleaje moderado
Cala del Pastor	Costa Nord	acantilado/ urbana	Servicios mínimos	arena / grava	oleaje moderado
Playa de les Deveses	Costa Nord	acantilado/ urbana	Servicios mínimos (y señalización de peligro)	arena / grava	oleaje moderado

El resto de playas presentan las siguientes características:

Nombre	*Situación*	*Grado ocupación*	*Grado urbanización*	*Fachad litoral*	*Composición*	*Condiciones baño*
Playa d'Aiguaoliva	Costa Sud	bajo	semiurbana	semiurbana/ acantilado	arena / grava	oleaje moderado
Cala de Les Roques	Costa Sud	medio	urbana	urbana	arena / grava	oleaje moderado
Cala Fondo de Bola	Costa Sud	medio	urbana	urbana	arena / grava	oleaje moderado
Cala dels Pinets	Costa Sud	medio	urbana	urbana	arena / grava	oleaje moderado
Playa del Riu Cervol	Costa Nord	bajo	urbana	urbana	bolos / grava	oleaje moderado
Playa del Saldonar	Costa Nord	medio	urbana	urbana	arena / bolos	oleaje moderado
Cala del Saldonar	Costa Nord	medio	urbana	acantilado/ urbana	arena / grava	oleaje moderado
Playa de Les Cales	Costa Nord	medio	urbana	acantilado/ urbana	arena / grava	oleaje moderado
Cala de la Foradada	Costa Nord	medio	urbana	acantilado/ urbana	arena / grava	oleaje moderado
Cala de la Roca Plana	Costa Nord	medio	urbana	acantilado/ urbana	arena / grava	oleaje moderado
Cala de les Llanetes	Costa Nord	medio	urbana	acantilado/ urbana	arena / grava	oleaje moderado
Cala de les Timbes	Costa Nord	medio	urbana	acantilado/ urbana	arena / grava	oleaje moderado
Cala Sol de Riu	Costa Nord	bajo	aislada	acantilado	arena / roca / grava	oleaje moderado
Playa Riu de la Sénia	Costa Nord	bajo	aislada	acantilado	arena / roca / grava	oleaje moderado

Obras en la vía pública

El vallado provisional de las obras que afectan a la vía pública se realiza en ocasiones sin cumplir normativa, lo que impide una lectura correcta a las personas con discapacidad visual, con el consiguiente peligro.

6.3 Conclusiones

Red de uso público que forma parte de la Infraestructura Verde

Para garantizar el modelo de uso público que propone el PATIVEL, con relación al trazado de la Vía del litoral como corredor apto para medios no motorizados de movilidad ciudadana, son necesarias actuaciones que avancen tanto en la conectividad longitudinal de la costa como en la transversal costa-interior. En este sentido se abordan las siguientes condiciones de partida:

a) Crear un itinerario peatonal accesible paralelo a la costa, ocupando la servidumbre de tránsito que define la Ley 2/2003, de 29 de mayo, de Protección y Uso Sostenible del Litoral, plantea dificultades en la actualidad, especialmente en costa nord donde la edificación llega al límite de la playa, lo que obliga a recorridos tras esa primera banda construida. Por tanto, será necesario modificar la sección de los viales con tráfico motorizado para garantizar itinerarios con las necesarias condiciones de seguridad y comodidad para todos los usuarios.

b) No hay continuidad entre itinerarios peatonales en suelo rural y urbano y será necesario plantear la adecuación de calles perpendiculares a la línea de costa, en prolongación de los principales caminos, para lograr la permeabilidad del ámbito urbanizado y aumentar la relación entre las zonas no urbanizables y las marítimas.

El principal problema para ello es garantizar los cruces de la antigua nacional, en tanto se transforma en bulevar.

Costa sud

La ausencia de morfología urbana impide la existencia de trazados continuos para los itinerarios peatonales interiores, lo que obliga a la utilización de las vías perimetrales con tráfico motorizado. La población que reside habitualmente en esta zona carece de comunicación peatonal accesible con el núcleo urbano y los servicios.

En general toda la zona y, en particular, el área de camping carece de itinerarios peatonales accesibles para llegar al mar.

La vía que discurre junto a la playa tampoco resuelve las condiciones para poder caminar con seguridad e interrumpe su recorrido en la Cala Puntal.

Costa nord

Los itinerarios peatonales deben convivir con los motorizados en vías cuyas estrictas dimensiones dificultan la seguridad del peatón.

Playas

Todas ellas tienen posibilidad de acceso con coche o autobús urbano y existen aparcamientos próximos, pero los itinerarios peatonales no son accesibles en general, salvo en los tramos de vía que se han urbanizado.

Al menos una de las playas determinada como viable para ser accesible debe disponer de un punto accesible para todas las personas. El punto accesible se situará en zonas que cuenten con servicios de información, vigilancia y salvamento.

6.4 Propuestas de intervención

Para avanzar en la accesibilidad de todo el término se plantean las líneas generales de actuación a llevar a cabo.

En una primera etapa estas actuaciones atienden sobre todo a la seguridad de los usuarios, en la circulación y los cruces, dejando para fases posteriores, que coincidirán con desarrollos urbanísticos de sectores programados, completar itinerarios accesibles que incluyan elementos de urbanización y mobiliario urbano adecuados.

a) Definición red básica de itinerarios accesibles

- itinerarios peatonales accesibles, a partir del análisis del PMUS de ejes peatonales

- los viales longitudinales que recorren la costa, pierden un sentido de circulación y ello permite adecuarlos creando itinerarios peatonales accesibles en todo su recorrido, incluyendo los cruces de barrancos.

- los viales perpendiculares a la costa que deben garantizar la permeabilidad peatonal del territorio, se transforman cuando la sección lo permite, para crear itinerarios peatonales accesibles; en la mayoría de los casos, sin embargo, la escasa dimensión impide segregar recorridos y por ello se proponen plataformas únicas con prioridad peatonal.

- transformación de calles estrechas en plataforma única; en una primera fase se puede priorizar el paso peatonal mediante señalización adecuada; la adecuación de la sección se realizará aprovechando obras de intervención en firmes o servicios.

- en todos los casos existirá un itinerario peatonal en ambas riberas de los barrancos, como mínimo ocupando los 5 m de la servidumbre de uso público.

- trazado de aceras accesibles a costa de reducción de aparcamientos o doble sentido

- continuidad de itinerarios interrumpidos

- cruces de itinerarios accesibles y vehiculares: vados, pasos de peatones, paradas o apeaderos, conexión con aparcamientos adaptados

b) Recomendaciones para reurbanización y adecuación de elementos

- elección de modelos accesibles en mobiliario urbano usual: bancos, bolardos, papeleras, contenedores, barandillas

- elección de tipos adecuados en pavimentos a emplear habitualmente

- sustitución de pavimentos inadecuados: resbaladizos o con elementos sueltos

- reconsiderar farolas que reducen el paso (sustituyendo dos bandas por una o ubicándolas en fachada)

- reubicación de obstáculos en aceras para no estrechar el itinerario peatonal

- zonas ajardinadas en aceras: garantizar la suficiente permeabilidad y no reducir el itinerario peatonal a su dimensión estricta

- protección de alcorques y rejillas enrasados

- detección de bolardos y otros elementos peligrosos por contraste cromático y geometría

- acceso a la información adecuada mediante señalización vertical y pavimento táctil

- evitar pasos de peatones oblicuos y vados en esquinas

c) Revisión de accesos a edificios públicos

- soluciones que garanticen la seguridad y la comodidad de todos los usuarios

d) Recomendaciones relativas a usos en espacio público

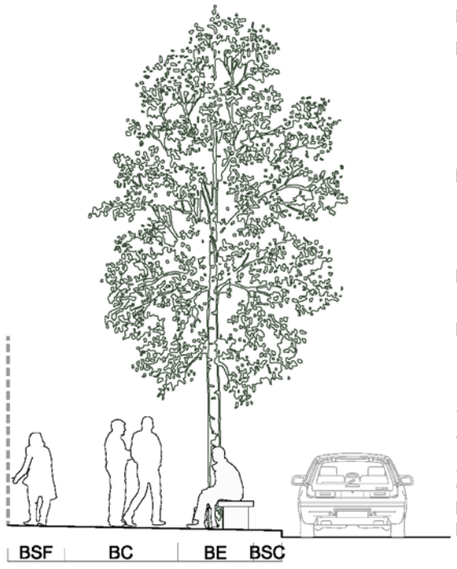
- impedir actividades comerciales en la franja colindante a la línea de fachada

- otras actividades que se producen en el espacio público deberán tener garantizada la conexión a itinerarios accesibles

- señalizar suficientemente las obras que invaden la vía pública, garantizando un itinerario peatonal alternativo

e) Aceras

En las actuaciones de nuevo desarrollo se plantean las aceras con las bandas funcionales y anchos que se detallan en el esquema adjunto. Igualmente servirá de guía en las intervenciones que se realicen en viales consolidados, con las tolerancias admisibles en función de ajustes razonables.



BANDAS FUNCIONALES EN UNA ACERA

BSF BANDA SERVICIO FACHADA
LIBRE DE OBSTÁCULOS
JUNTO A EDIFICACIÓN 0.60m
JUNTO A COMERCIO 0.90m
JUNTO A VALLAS 0.45m

BC BANDA CIRCULACIÓN PEATONES
LIBRE DE OBSTÁCULOS
ACCESIBLE ANCHO >1.80m (PUNTUAL >1.50m)
ADMISIBLE ANCHO >1.50m (PUNTUAL >1.20m)

BE BANDA EQUIPAMIENTO
INCLUSO COMERCIAL

BSC BANDA SERVICIO CALZADA
JUNTO A CALZADA 0.45m
JUNTO A APARCAMIENTO 0.45m

ANCHOS MÍNIMOS DE ACERAS

TIPO VÍA	RECOMENDADO(m)	MÍNIMO (m)
ARTERIAL	6	4
COLECTORA	6	4
DISTRIBUIDORA	6	3-4
LOCAL DE ACCESO	3	2.50

A. Propuestas de intervención en viales

Abreviaturas utilizadas:
A acera, B bici, C calzada, D descarga, E bus, J árboles, M mediana, P aparcamiento,
U plataforma única, V parcela, Z costa
IPA itinerario peatonal accesible

(i) itinerario principal

Costa sud y nord.

C/ Francisco Baila Tosca	**(tramo de costa) (i)**	**costa sud**
Fase	Sección	Ancho total m
E0	V - 7C - Z	7

Se propone trazado de acera junto a parcelas (A 1 m), vía de un solo sentido para motorizados (C 3 m), carril bici (B 2 m), alineación de árboles (J 1 m). El itinerario peatonal accesible se situará en el paseo previsto en la 2ª fase del Ministerio (A 2.5 m).

En la primera fase la propuesta se materializará con pintura sobre firmes existentes y plantación de árboles.

La ejecución del itinerario peatonal se completará con la instalación de pasos de peatones accesibles en número suficiente y mobiliario urbano.

C/ Francisco Baila Tosca	**(tramo interior)**	**costa sud**
Fase	Sección	Ancho total m
E0	V - 8C - V	8

Se propone trazado de acera junto a parcelas interiores (A 1 m), vía de un solo sentido para motorizados (C 3 m), carril bici (B 2 m), IPA junto a parcelas (A 2 m)

En la primera fase la propuesta se materializará con pintura sobre firmes existentes y plantación de árboles.

La ejecución del itinerario peatonal se completará con la instalación de pasos de peatones accesibles en número suficiente.

Avda. Pau Béjar	**(i)**	**costa sud**
Fase	Sección	Ancho total m
E0	V - 8.5C - 2.5A - Z	11

Se propone trazado de acera (IPA) junto a parcelas (A2 m, en estrechamientos >1 m), vía en un solo sentido para motorizados (C 3 m), carril bici (B 2.5 m, en estrechamiento >2 m), alineación de árboles (J 1 m) y paseo existente fase 1ª del Ministerio ejecutada (A 2.5 m).

En la primera fase la propuesta se materializará con pintura sobre firmes existentes y plantación de árboles.

La ejecución del itinerario peatonal se completará con la instalación de pasos de peatones accesibles en número suficiente y mobiliario urbano.

C/ Peñíscola **C/ Cala Puntal O** **C/ Cala Puntal X** **C/ Benicarló** **C/ Salinas A**		**costa sud**
Fase	Sección	Ancho total m
E0	sin aceras	7

En tanto se desarrolla el suelo y se urbanizan las calles previstas en el planeamiento, se propone plataforma única, con señalización de prioridad peatonal y paso conjunto de ciclistas y motorizados.

C/ Salinas Xr	**tramo entre c/Salinas A y B**	**costa sud**
Fase	Sección	Ancho total m
E0	sin aceras	

Se propone completar el IPA para enlazar con el que llega de la c/ Salinas y generar un itinerario, hasta la avda. Castellón, que resuelva la comunicación peatonal de Colonia Europa con el núcleo urbano y servicios.

En la primera fase la propuesta se materializará con pintura sobre firmes existentes y plantación de árboles.

C/ Proyecto 18	**y prolongación Rambla de Cervera**	**costa sud**
Fase	Sección	Ancho total m
E0	camino rural y suelo urbanizable	4

Se propone un IPA que continúe la c/ Salinas A cuando se urbanicen las zonas de nuevo desarrollo previstas.

C/ Cala Puntal W y V		**costa sud**
Fase	Sección	Ancho total m
E0	C6	6

El recorrido se interrumpe a la altura de la Cala Puntal II. Se propone suprimir el aparcamiento próximo a la playa de Aiguaoliva y generar una plataforma única, arbolada y señalizada, con prioridad peatonal y acceso de vehículos exclusivamente para residentes y emergencias.

Se integrarán los espacios libres para áreas de estancia accesibles en la 2ª fase de actuaciones del Ministerio de Medio Ambiente.

C/ Francisco José Balada	**(tramo interior)**	**costa nord**
Fase	Sección	Ancho total m
E0	V – 6.5C – 1.5A - V	8

Se propone trazado de acera junto a parcelas interiores (A 1 m), vía de un solo sentido para motorizados (C 3 m), carril bici (B 2 m), IPA junto a parcelas (A 2 m)

En la primera fase la propuesta se materializará con pintura sobre firmes existentes y plantación de árboles.

C/ Francisco José Balada	**(tramo hasta Cala Foradada)**	**costa nord**
Fase	Sección	Ancho total m
E0	V – 6C – Z	6

Se propone trazado de acera junto a parcelas interiores (A 1 m), vía de un solo sentido para motorizados (C 3 m), IPA en límite de costa (A 2 m)

C/ Francisco José Balada	**(tramo costa final)**	**costa nord**
Fase	Sección	Ancho total m
E0	V – 1.5A – 6.5C –paseo	8+paseo

Se propone completar la acera interior en los casos en que no existe (A 1.5 m), vía de un solo sentido para motorizados (C 3 m), carril bici (B 2 m), alineación de árboles (J 1 m). El itinerario peatonal accesible se sitúa en el paseo existente, donde se eliminarán los aparcamientos.

En la primera fase la propuesta se materializará con pintura sobre firmes existentes y plantación de árboles.

C/ Boverals A y Costa Mar		**costa nord**
Fase	Sección	Ancho total m
E0	C6	6

No hay continuidad de vial por la costa: el recorrido de Boverals A se interrumpe a la altura de la Cala Cossís y el de Costa Mar desaparece de primera línea en la segunda manzana para reaparecer hasta la playa del Saldonar. Se propone generar una plataforma única, arbolada y señalizada, con prioridad peatonal y acceso de vehículos exclusivamente para residentes y emergencias.

En fases posteriores se propone la iIntegración de los espacios públicos libres como áreas de estancia accesibles.

C/ Costa Mar	**Servidumbre de tránsito**	**costa nord**
Fase	Sección	Ancho total m
E0	Senderos de tierra	

Sin continuidad de trazado ni de sección, recorre la línea de costa entre las playas del Saldonar y Les Deveses. Se propone su señalización como itinerario peatonal y la consolidación de tramos en peligro.

Camí d'Alcanar **Camí Les Carretes** **Camí Saldonar** **Camí Ameradors** **Camí Barbiguera** **Camí Triador** **Camí Les Cales** **Camí Les Egües**		**costa nord**
Fase	Sección	Ancho total m
E0	sin aceras o camino rural	

En tanto se desarrolla el suelo y se urbanizan las calles previstas en el planeamiento, se propone plataforma única, con señalización de prioridad peatonal y paso conjunto de ciclistas y motorizados.

Núcleo urbano

El planteamiento en esta zona difiere del anteriormente propuesto al tratarse de calles consolidadas donde ya se ha avanzado en la supresión de barreras arquitectónicas.

-ampliar aceras a costa de aparcamiento o doble sentido

-transformar calles estrechas en plataformas únicas con prioridad peatonal

-completar urbanización en tramos donde no hay aceras

-aumentar las alineaciones de árboles de sombra

-aumentar los pasos de peatones y racionalizar los recorridos

-sustituir pavimentos resbaladizos o sueltos

-incorporar bancos accesibles

Avda. Llibertat	**(i)**	
Fase	Sección	Ancho total m
E0	A2.50 – P2 – C7 – P2 – A2.50	16

Se propone aumentar las aceras (A4 m) suprimiendo los aparcamientos y ajustando la calzada (C 6 m) con carril bici (B 2 m).

C/ Mare de Déu del Pilar	**tramo 9.50 (i)**	
Fase	Sección	Ancho total m
E0	A3.50 – C3.50 – A2.50	9.50

Se propone acera (A 2.50 m) con banda multifuncional de 1 m, (mobiliario urbano, árboles, carga y descarga, aparcamiento de bicicletas, etc), calzada (C 3 m) y acera (A 3 m)

C/ Mare de Déu del Pilar	**tramo 10.50 (i)**	
Fase	Sección	Ancho total m
E0	A1.30 – P2 – C5.60 – A1.60	10.50

Se propone acera (A 2 m) con banda multifuncional de 1,50 m, (mobiliario urbano, árboles, carga y descarga, aparcamiento de bicicletas, etc), calzada con carril bici (C+B 4.50 m) y acera (A 2.50 m)

C/ Mare de Déu del Pilar	**tramo 11 (i)**	
Fase	Sección	Ancho total m
E0	A2 – P2 – C5.80 – A1.20	11

Se propone acera (A 2 m) con banda multifuncional de 2 m, (mobiliario urbano, árboles, carga y descarga, aparcamiento de bicicletas, etc), calzada con carril bici (C+B 4.50 m) y acera (A 2.50 m)

Camí Boverals	**tamo acceso futuro CEIP (i)**	
Fase	Sección	Ancho total m
E0	A3 – C16.50 – A2.50	22

Se propone aumentar el área peatonal reduciendo la destinada a tráfico motorizado a lo estrictamente necesario e incrementar la sombra en los itinerarios peatonales. Se mantiene la acera próxima al barranco dotándola de arbolado (A 3 m), se reduce la calzada incorporando carril bus (C 6 m – E 3 m), una banda arbolada sirve de soporte a las paradas y separa el tráfico del carril bici (B 2 m) junto al itinerario peatonal (A 5 m). El carril bici por la acera se adopta porque mejora la seguridad en los giros y en los enlaces con la red viaria existente.

Camí Boverals	**tramo Leopoldo Querol (i)**	
Fase	Sección	Ancho total m
E0	A3 – C9 – A2	14

Se propone arbolado y acera junto al barranco (A 2 m), calzada (C6 m), alineación de árboles (J 1 m), carril bici (B 2 m) y acera (A 3 m).

Camí Boverals	**tramo ancho mínimo (i)**	
Fase	Sección	Ancho total m
E0	A1.50 – C7.10 – A0.40	9

Se proponen dos aceras de 2 metros y una calzada de 3 m con carril bici de 2 m, que suman los 5 m válidos para vehículos de emergencias.

C/ Projecte 25	**tramo residencia**	
Fase	Sección	Ancho total m
E0	A2 – (C+P)10 – A3	15

Se proponen dos aceras laterales (A 3.50 m), separadas por sendas bandas arboladas (J 1 m) de la calzada central (C5.50 m)

Avda. Zaragoza	**(i)**	
Fase	Sección	Ancho total m
E0	A2.20 – B2.50 - P2.50 – C7 – mediana 2.30 - C7 - P2.50 - B2.50 - A2.20	30.70

Se propone ampliar aceras (A 4 m) y situar el carril bici en calzada (B 2.50), con bandas de aparcamiento arboladas (P 2 m) y calzadas de (C 5.70 m), manteniendo la mediana central de 2.30.

C/ Joan XXIII	**(i)**	
Fase	Sección	Ancho total m
E0	A3 – B2 – J1 - P2.50 – C6 – P2.50 –J1 – A2	20.00

Se propone bajar el carril bici a calzada, dejando una acera (A 5 m) con banda multifunción arbolada (J 1 m), carril bici (B 2.50 m), aparcamiento (P 2 m), calzada (C 6 m) y acera arbolada (A 3.50).

C/ Papa Benet XIII	**tramo avda. Zaragoza (i)**	
Fase	Sección	Ancho total m
E0	C5	5

Se propone plataforma única con prioridad peatonal, debidamente señalizada, hasta que se amplíe al ancho previsto en planeamiento (12 m)

Avda. País Valenciá (2 carriles y 2 bandas de aparcamiento). Se propone incrementar el ancho de aceras eliminando bandas de aparcamiento. (i)

Plaza Primero de Mayo. Sería necesario reordenar el espacio para adecuarlo y conseguir un área de estancia accesible a todos los usuarios. (i)

Plaza Jovellar. Se propone una reforma del ámbito y su sección vial, para recuperar zonas de estancia y mejorar los itinerarios peatonales. (i)

También se proponen intervenciones en otras zonas, aun no formando parte de la red principal, para mejorar la accesibilidad de la zona centro.

Calle San Joaquín. Se propone incrementar el ancho de aceras eliminando banda de aparcamiento.

Calle del Convent. Se propone plataforma única.

Calles del Ponent y c/San Pascual. Incrementar aceras eliminando banda de aparcamiento o plataforma única.

Plaza Antiguo convento de Sant Francesc. Se propone colocar bordillo entre acera y jardín, reubicar los bancos que estrechan el paso y sustituir los pavimentos inadecuados.

Calle peatonal junto al Centro Municipal De La Tercera Edad. Se propone reformar la rampa para hacerla accesible.

Accesos a estación de Renfe y Centre de día. Se propone mejorar la iluminación en los itinerarios peatonales.

Zona del Hospital y Urgencias. Instalar bancos accesibles.

C/ Pau VI. Se propone completar el itinerario peatonal existente junto a las parcelas de residencial, con arbolado, para servir de alternativa al Camí de Capsades con actividad industrial.

Espacios libres próximos a equipamientos docentes. Instituto Leopoldo Querol y los huertos solidarios, CEIP Mare de Déu de la Asunción y CEIP. Se proponen actuaciones de recuperación por el ayuntamiento, en tanto no se desarrollen los sectores afectados, de parte de los espacios destinados a futuros equipamientos, para áreas de juego y estancia de los usuarios de los centros.

Para aumentar las condiciones de seguridad vial en las proximidades a los colegios se propone incrementar el espacio peatonal en las entradas y en las calles más frecuentadas, mejorando la calidad de los itinerarios con plantación de arbolado y mobiliario urbano. Medidas que permitirán impulsar programas de camino escolar.

B. Cruces de barrancos

Al reducir la calzada a un solo sentido de circulación, es posible definir itinerarios peatonales accesibles en los puentes sobre los ríos.

- **Barranc d'Aiguaoliva**. Está prevista una pasarela peatonal.

- **Barranc de les Salines**. Está prevista la rehabilitación del puente.

Ancho vial 8 m. Se propone vía en un solo sentido para motorizados (C 3.5 m), carril bici (B 2 m) y un IPA (A 2.5 m) en la línea exterior, separado del resto por una alineación de bancos.

Se materializará la propuesta con pintura sobre firmes existentes.

- Nueva pasarela sobre el río Cervol

- Barranc del Saldonar, Barranc de Barbiguera y Barranc del Triador

Ancho vial 7 m. Se propone vía en un solo sentido para motorizados (C 3 m), carril bici (B 2 m) y un IPA (A 2 m) en la línea exterior, separado del resto por una alineación de bancos.

Se materializará la propuesta con pintura sobre firmes existentes.

C. Cruces peatonales en infraestructuras territoriales

NOMBRE	AFECCIÓN	CRUCE PEATONES	E0 ESTADO ACTUAL	PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN		
				E1	E2	E3
FFCC - N-232	Ferrocarril	Paso elevado	Muy deficiente		Paso peatonal	
N-340a - Barranc Aiguaoliva	Barranco, Carretera	Paso subterráneo	Deficiente			Paso peatonal
N-340a – C/ Dauradors	Carretera	Sin paso peatonal	Muy deficiente			Paso a nivel
N-340a – C/ Salinas A	Carretera	Sin paso peatonal	Muy deficiente		Paso a nivel	
N-340a – C/ Santaella	Carretera	Sin paso peatonal	Muy deficiente	Paso a nivel		
N-340a – Av. Pius XII	Carretera	Paso subterráneo	Deficiente			Paso a nivel
N-340a – C/ Pilar	Carretera	Glorieta, Paso subterráneo	Deficiente			Paso a nivel
N-340a - Camí Fondo	Carretera	Sin paso peatonal	Muy deficiente	Paso a nivel		
N-340a – C/ Maria Auxiliadora	Carretera	Paso subterráneo	Deficiente	Paso a nivel		Paso a nivel
N-340a - Camí Sant Sebastià	Barranco, Carretera	Sin paso peatonal	Inexistente			Paso a nivel
N-340a – Camí Boverals	Barranco, Carretera	Paso subterráneo	Admisible		Paso peatonal	
N-340a – Camí Les Carretes	Carretera	Sin paso peatonal	Muy deficiente	Paso a nivel		
N-340a – Camí Barbiguera	Barranco, Carretera	Sin paso peatonal	Inexistente			Paso a nivel
N-340a - Camí Cabanils	Barranco, Carretera	Paso subterráneo	Deficiente			Paso peatonal
N-340a - Camí Triador	Barranco, Carretera	Sin paso peatonal	Muy deficiente	Paso a nivel		
N-340a - Camí Egües	Carretera	Sin paso peatonal	Muy deficiente	Paso a nivel		
N-340a – Camí Partició de la Sunyera	Carretera	Glorieta	Muy deficiente		Paso a nivel	

Antigua nacional N-340

Hasta que se produzca la adaptación de carretera a vía urbana y se transforme en el bulevar Baix Maestrat, se propone realizar pasos de peatones a nivel, acompañados de medidas para la reducción de velocidad de los vehículos.

En todos los casos en que se realicen rotondas en la intersección de las vías, se contemplarán itinerarios peatonales accesibles que permitan el cruce con las adecuadas medidas de seguridad.

Vías del ferrocarril

Hay un punto en el que las actividades a ambos lados de las vías permiten plantear el cruce peatonal y relacionar la zona de la estación con el campo de fútbol al otro lado.

Cerca de esta área, la carretera nacional N-232 cruza las vías por un paso elevado sin itinerario peatonal. Al norte, en el camí d'en Borrás, existe un túnel de escasas dimensiones y que no reúne condiciones de seguridad para caminar por él.

Se propone incluir en la adecuación de la nacional N-232 las intervenciones necesarias para realizar el cruce de peatones desde itinerarios accesibles que enlacen los servicios de la zona.

D. Playas

Se deben establecer medidas sucesivas para incrementar la accesibilidad de las playas y dotar a una de ellas de punto accesible para todas las personas, lo que supondría acometer las siguientes acciones:

a) mejora de accesos: itinerarios peatonales practicables desde paradas de autobús y aparcamientos hasta zona de acceso, debidamente señalizado.

b) mejora de zona de playa: itinerarios peatonales practicables en la arena, mobiliario accesible (zona de sombra, servicios higiénicos, papeleras)

c) productos de apoyo (sillas de ruedas, sillas y muletas anfibias)

d) zona de baño segura con la debida señalización y organización de sistema de ayuda para salir del agua.

Se propone:

- **Playa del Fortí o Fora de Forat (a, b, c, d)**. Elegir una de estas playas con servicio de información, vigilancia y salvamento, para dotarla de un punto accesible para todas las personas

- **Les Salines en costa sud y La Barbiguera y Les Deveses en costa nord (a, b)**. Son playas viables para ser accesibles y se pueden mejorar para incrementar los servicios a lo largo de toda la costa.

- Otras playas y calas: Se deben mejorar los elementos que permiten salvar los desniveles (escaleras y rampas); en particular la reparación de escaleras en la playa del Clot.

E. Obras en la vía pública

Es importante utilizar elementos que cumplan la normativa y señalizarlas adecuadamente, generando un itinerario peatonal alternativo suficientemente seguro y detectable por todas las personas que puedan ver alterado su trayecto habitual.

F. Plataformas únicas

Cuando el ancho o la morfología de la vía impidan la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles se adoptará una solución de plataforma única de uso mixto.

En Vinaròs nos encontramos con muchas calles en estas circunstancias, tanto en el casco urbano, por sus características de centro histórico, como en las zonas donde existen sectores sin desarrollar que impiden el trazado de viales previstos en el planeamiento.

En el primer caso como solución adecuada de accesibilidad y en el segundo de forma transitoria hasta que se gestione y urbanice el suelo, se opta por la plataforma única con las características y dimensiones que se establecen a continuación.

En todos los casos en que la calzada (incluyendo si existe el carril bici o banda de aparcamiento) sea inferior a 5 metros, se adoptará la solución de plataforma única para permitir el paso de vehículos de emergencia.

En aquellos viales de sección reducida, en los que las necesidades de acceso peatonal sean claramente asimétricas porque exista un flujo significativamente mayor en uno de los bordes (caminos junto a barrancos, borde de costa y viviendas unifamiliares con pocos accesos, pasos entre parcelas y vallas, o casos similares), se permitirá en fases iniciales realizar un único itinerario peatonal accesible IPA en el lado con mayor demanda, manteniendo siempre como mínimo de acera de un metro en el lado poco transitado.

En el resto de los casos, se delimitarán los itinerarios peatonales de acuerdo con la siguiente tabla.

Ancho plataforma única m	Itinerario peatonal IPA (*)	Paso vehículos C	Itinerario peatonal IPA (*)
< 5		no se delimita	
5	1,25	2,50	1,25
6	1,50	3,00	1,50
6 (con arbolado)	1,00 + J1,00	2,50	1,50
7	2,00	3,00	2,00
7 (con arbolado)	1,50 + J1,00	2,50	2,00
8 (con arbolado)	2,00 + J1,00	3,00	2,00
9 (con arbolado)	2,50 + J1,00	3,00	2,50

6.5 Indicadores

El indicador pondera la accesibilidad de los tramos de calle en función del ancho de aceras y de la pendiente del trazado, asumiendo que ambos atributos pueden limitar los desplazamientos de personas con movilidad reducida.

INDICADORES ACCESIBILIDAD		**CALLES**		**Aviario >9,00 m**
DEFINICIÓN DEL INDICADOR				
Pendiente Longitudinal	Condiciones	Ancho libre acera	Nº aceras	Categoría
≤6%	Y	A≥2,50	2 (*)	1 EXCELENTE
≤6%	Y	A≥1,80	2 (*)	2 ACCESIBLE
≤8%	Y	A≥1,50	2 (*)	3 ADMISIBLE
≤8%	Y	A≥0,90	2	4 INSUFICIENTE
≥8%	O	A≤0,90	1 o 2	5 MUY INSUFICIENTE

INDICADORES ACCESIBILIDAD PLATAFORMA ÚNICA				**Aviario ≤9,00 m**
DEFINICIÓN DEL INDICADOR				
Pendiente Longitudinal	Condiciones	Ancho libre itinerario peatonal	Uso tráfico	Categoría
≤6%	Y	A≥1,80 (Acalle⩾6) A≥1,50 (5<Acalle<6)	restringido	1 EXCELENTE (**)
≤6%	Y	A≥1,80	mixto	2 ACCESIBLE
≤8%	Y	A≥1,50	mixto	3 ADMISIBLE
≤8%	Y	A≥0,90		4 INSUFICIENTE
≥8%	O	A≤0,90		5 MUY INSUFICIENTE

(*) 2 IP en general; 1 IP en calles con distribución de flujos asimétricos.
(**) Acceso restringido residentes y emergencias. Paso de ciclistas desmontados. Velocidad máxima 5 Km/h

PARÁMETRO DE EVALUACIÓN		
Aviario (%) = tramos de calle (m) con categoría 1, 2, 3 / tramos de viario total (m)		
Aviario (%)	Categoría	Valor
90%	**1, 2, 3**	**MÍNIMO**
90%	**1**	**DESEABLE**

INDICADOR COMPLEMENTARIO	
Pviario (%) = porcentaje de espacio destinado al peatón para cada sección de calle	
Pviario ≥ 60%	**VALOR MÍNIMO**

Según el Anexo XII de la LOTUP: *Como mínimo, el 75 % de la superficie viaria que conforma la red de espacios para la vida cotidiana serán viales de peatones y el 60 % de la totalidad de viales del barrio o de la unidad de referencia*.

6.6 Planos

Índice accesibilidad

Pa1.1 Distribución de la Población y elementos atractores

Pa1.2 Distribución de la población mayor y atractores

Pa1.3 Distribución de la población infantil y atractores

Pa2.1 Análisis del medio urbano (general). Potencial

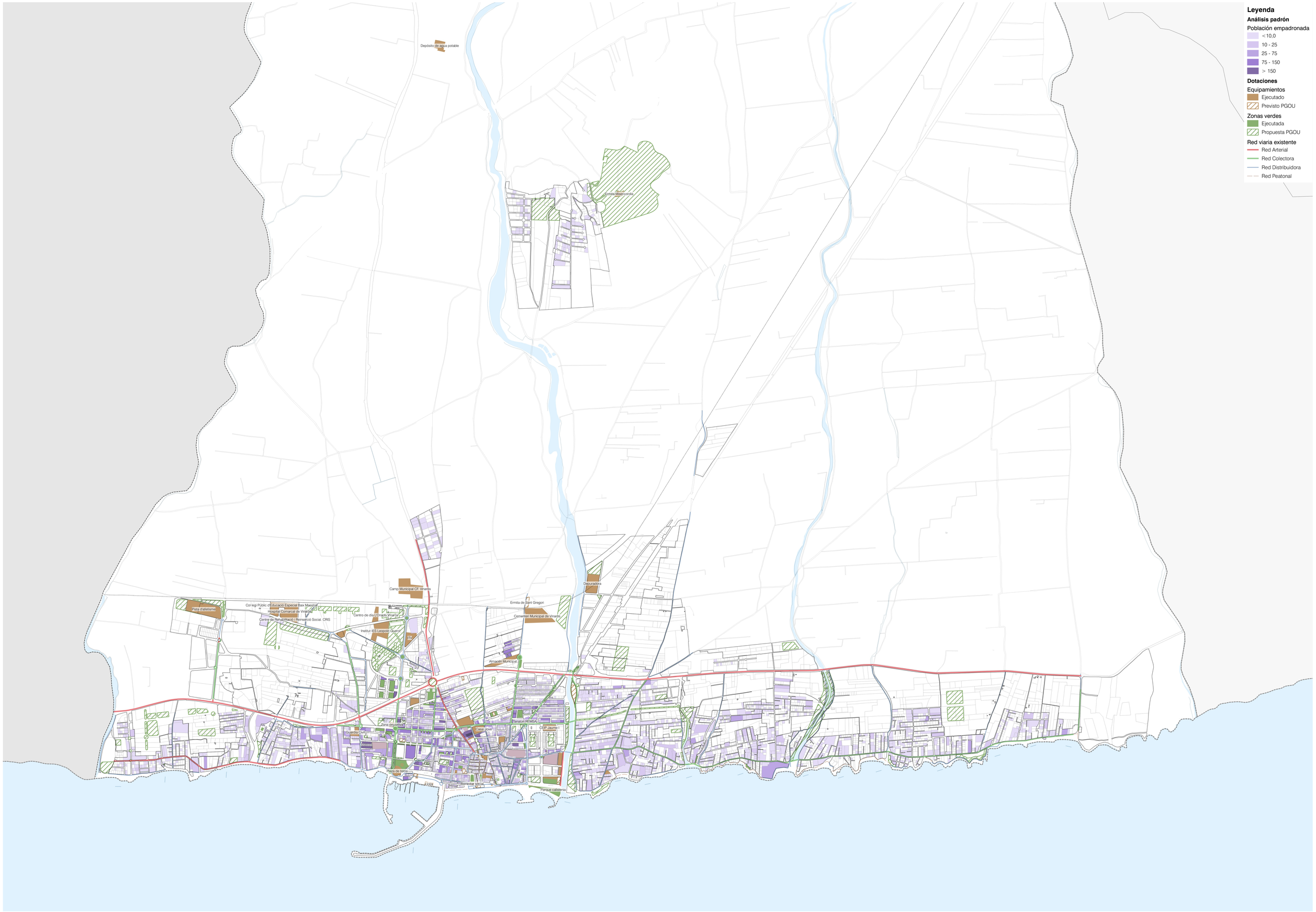
Pa2.2 Análisis del medio urbano (general). Caracterización

Pa3.1 Análisis del medio urbano (detalle). Potencial

Pa3.2 Análisis del medio urbano (detalle). Caracterización

Pa4. Caracterización de la red principal. E0





prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 15.000
Escala A3 1: 30.000
0 300 600 900 1200 m
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019

PRUMS VINARÒS
Distribución de la población y elementos atractores
Pa1.1

Leyenda

Análisis padrón

Población mayor (>64)

- < 5
- 5 - 15
- 15 - 25
- 25 - 45
- > 45

Ámbitos de concentración

- Ámbitos de concentración

Dotaciones

Equipamientos existentes

- Atractores mayores

Zona verde

- Zona Verde

Red viaria existente

- Red Arterial
- Red Colectora
- Red Distribuidora
- Red Peatonal

Hospital Comarcal de Vinaròs
Centre de Rehabilitació i Reinserció Social, CRIS

Centro de día L'Onada Vinaròs

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 15.000
Escala A3 1: 30.000

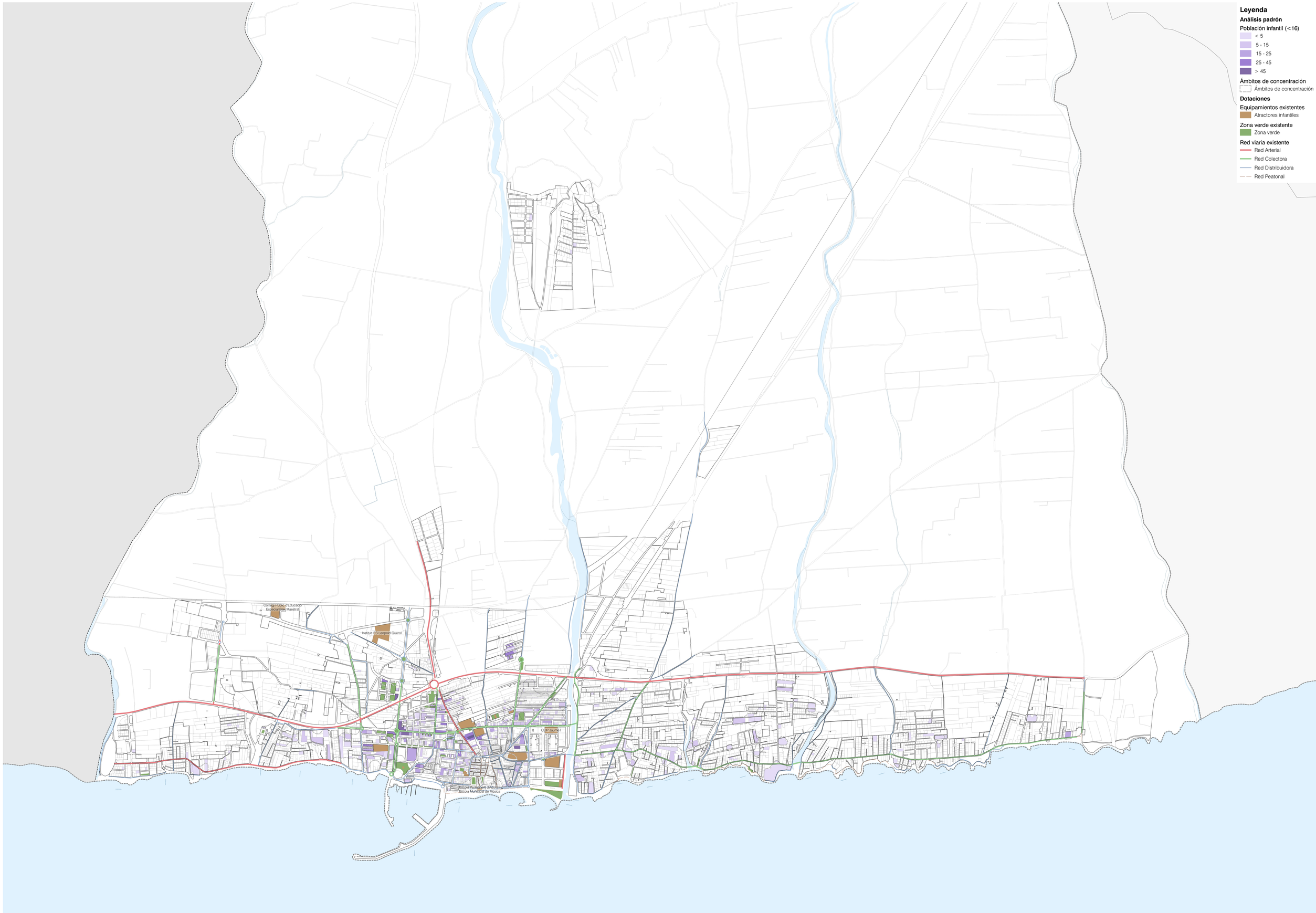
Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 300 600 900 1200 m

PRUMS VINARÒS

Distribución de la población mayor y atractores Pa1.2



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 15.000
Escala A3 1: 30.000
0 300 600 900 1200 m
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019

PRUMS VINARÒS
Distribución de la población infantil y atractores
Pa1.3

Benicarló

A01 (1)
A02 (2)
B01 (3)
B02 (3)
B03 (4)
B04 (5)
C01 (8)
C02 (6)
C04 (7)
D01 (8)
D02 (9)
D03 (10)
D04 (11)
E01 (12)
E02 (13)
E03 (14)
E04 (15)
F01 (16)
F02 (17)
F03 (18)
G01 (19)
G02 (20)
G03 (21)
G04 (22)
G05 (23)
H01 (24)
H02 (25)
H03 (26)
H04 (28)
H05 (27)
I03 (29)
J03 (30)

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA | planifica

Escala A1 1: 10.000
Escala A3 1: 20.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 200 400 600 800 m

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), guía Pa2.0


Leyenda
Elementos existentes
Bordillo
Potencial de crecimiento
Paso hasta 0,90m
Paso hasta 1,50m
Paso hasta 1,80m
Paso hasta 2,50m
Paso hasta 6,00m
Benicarló
CALLE CALA PUNTAL B
CALLE CALA PUNTAL C
CALLE CALA PUNTAL AE
CALLE CALA PUNTAL D
CALLE CALA PUNTAL L
AV. FRANCISCO BAILA
AV. FRANCISCO BAILA
CALLE CALA PUNTAL G
CALLE CALA PUNTAL H
CALLE CALA PUNTAL I
CALLE CALA PUNTAL K
CALLE CALA PUNTAL E
CALLE CALA PUNTAL W
CALLE CALA PUNTAL W
MAR MEDITERRÁNEO

Benicarló

CALLE CALA PUNTAL A

CALLE CALA PUNTAL AE

CALLE CALA PUNTAL B

Leyenda

Elementos existentes

Bordillo

Potencial de crecimiento

Paso hasta 0,90m

Paso hasta 1,50m

Paso hasta 1,80m

Paso hasta 2,50m

Paso hasta 6,00m

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.2

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.3



Leyenda

Elementos existentes

- Bordillo

Potencial de crecimiento

- Paso hasta 0,90m
- Paso hasta 1,50m
- Paso hasta 1,80m
- Paso hasta 2,50m
- Paso hasta 6,00m

Leyenda

Elementos existentes

Bordillo

Potencial de crecimiento

- Paso hasta 0,90m
- Paso hasta 1,50m
- Paso hasta 1,80m
- Paso hasta 2,50m
- Paso hasta 6,00m

CL. DELS FUSTERS

CL. DELS OBRERS

CL. DELS PINTORS

CL. DELS DAURADORS

CL. DELS INDUSTRIALS

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.5



prumsvinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.6



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.7



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

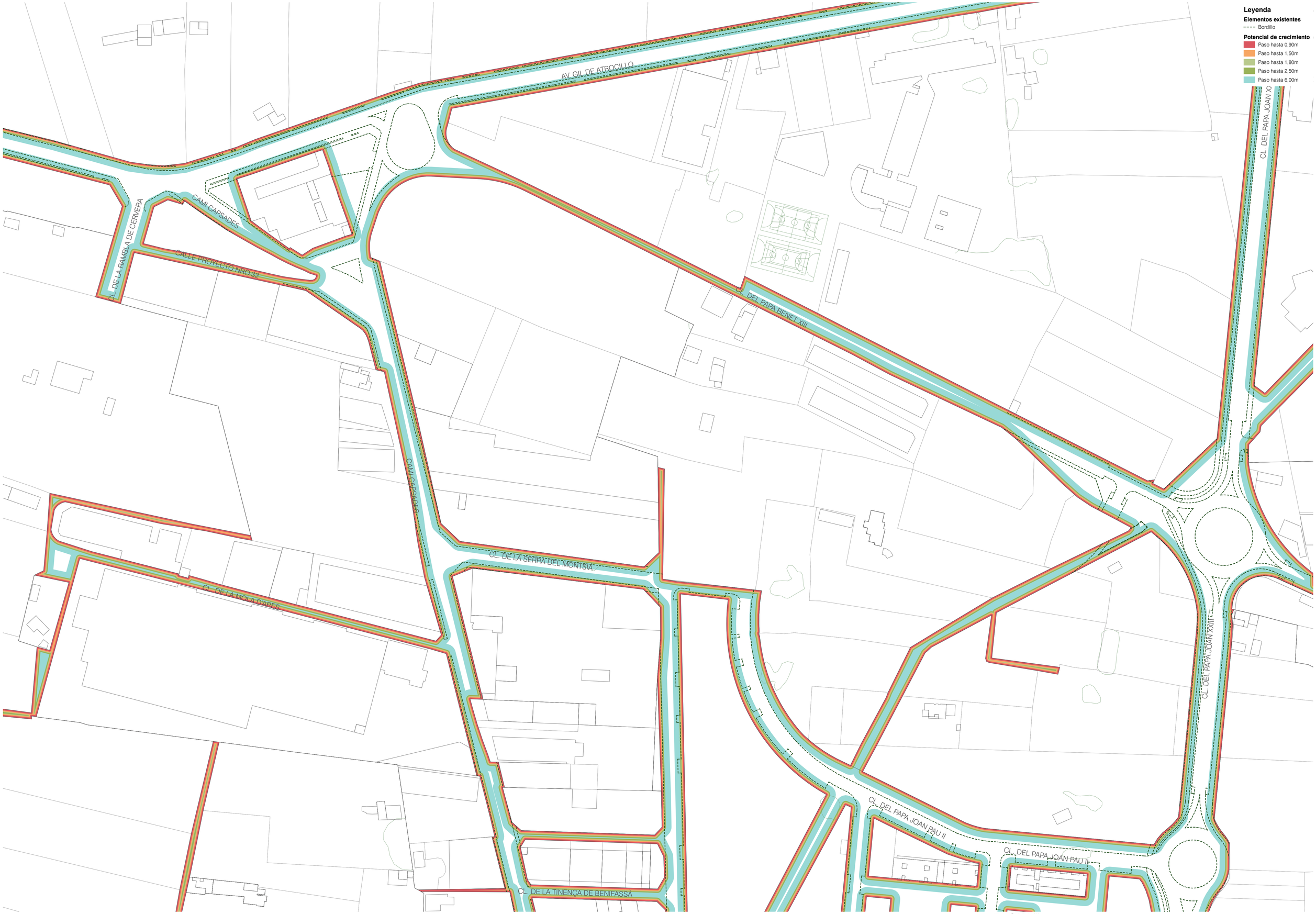
Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.8

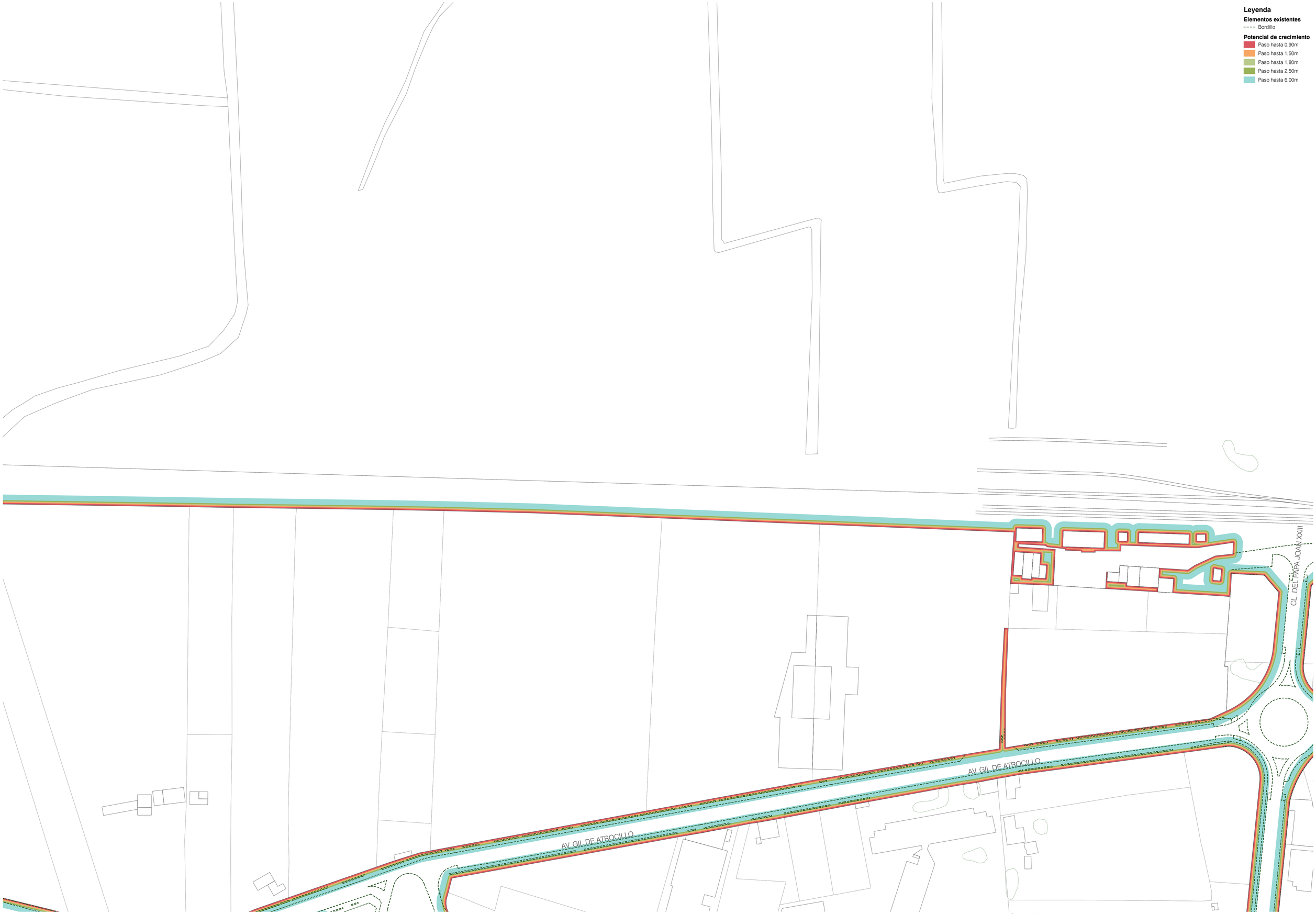


prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓN EUROPEA | planifica

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.9

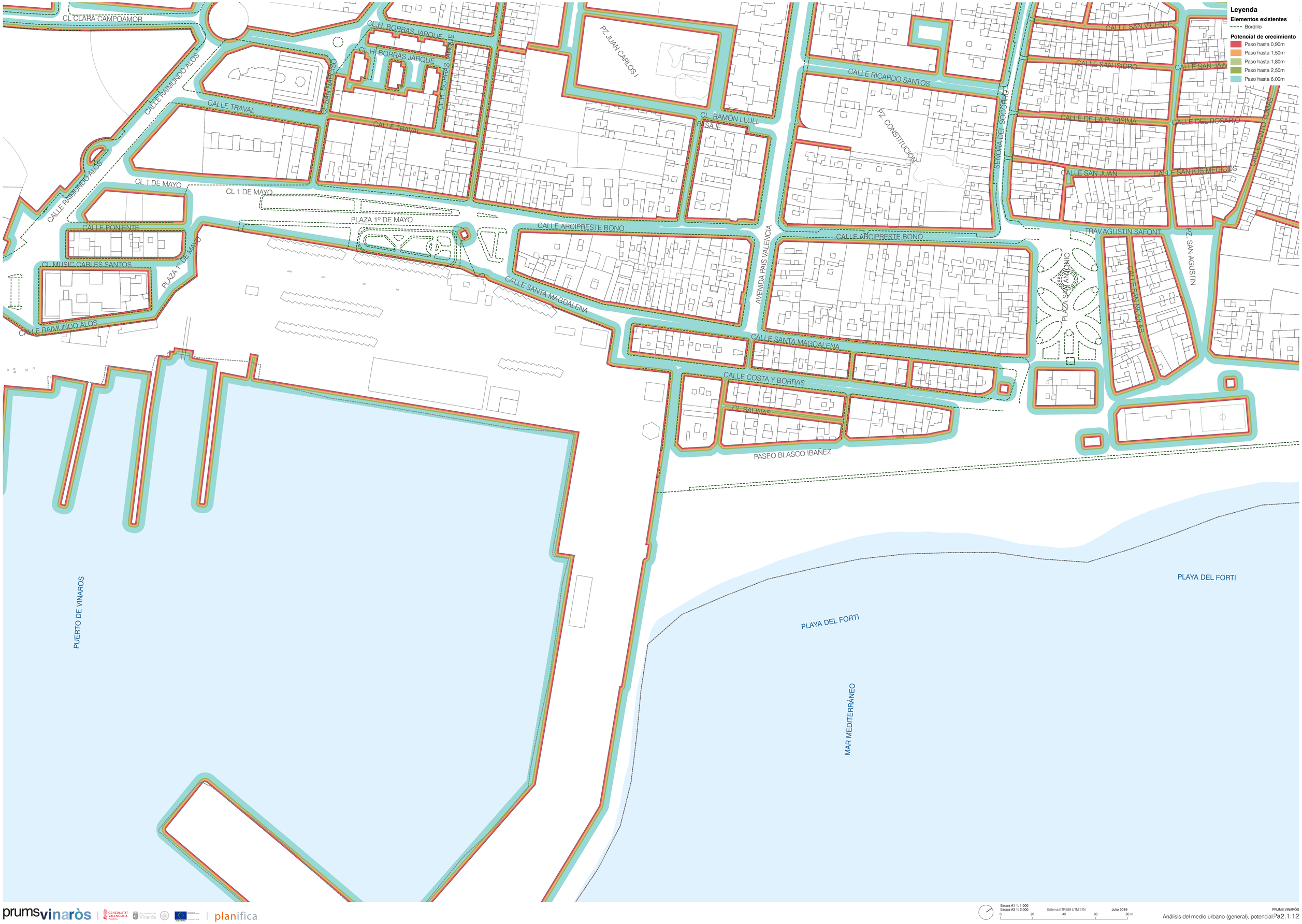

AV. GIL DE ATROCILLO
CL. DE LA RAMBLA DE CERVERA
CAMÍ CAPSADES
CALLE PROYECTO NRO.32
CL. DEL PAPA BENET XIII
CL. DEL PAPA JOAN XXIII
CAMÍ CAPSADES
CL. DE LA SERRA DEL MONTSIÀ
CL. DE LA MOLA D'APES
CL. DE LA TINENÇA DE BENIFASSÀ
CL. DEL PAPA JOAN PAU II
CL. DEL PAPA JOAN PAU II
CL. DEL PAPA JOAN XXIII
Leyenda
Elementos existentes
Bordillo
Potencial de crecimiento
Paso hasta 0,90m
Paso hasta 1,50m
Paso hasta 1,80m
Paso hasta 2,50m
Paso hasta 6,00m
Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0
20
40
60
80 m



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.11



Leyenda

Elementos existentes

- Bordillo

Potencial de crecimiento

- Paso hasta 0,90m
- Paso hasta 1,50m
- Paso hasta 1,80m
- Paso hasta 2,50m
- Paso hasta 6,00m

Leyenda

Elementos existentes

- Bordillo

Potencial de crecimiento

- Paso hasta 0,90m
- Paso hasta 1,50m
- Paso hasta 1,80m
- Paso hasta 2,50m
- Paso hasta 6,00m

CL LA RIOJA
CL. D'ASTURIES
CALLE ASTURIAS
CL SAN ANDRES
CL SANT FERNAN
CL ILLES BALEARS
CALLE ARAGON
AV. PIO XII
CALLE SANTA ISABEL
AVENIDA MADRID
CALLE SAN JOAQUIN
CL JUAN BTA. PEDRO FORNER
CAMI FONDO
AVENIDA DE LA LIBERTAD
CL SORO
CL JUTGES
CL LUIS SANTAPAU
CL DEL CABEDO
AGUSTIN AGRAMUNT
CALLE LUIS SANTA PAU
AV. PABLO RUIZ PICASSO
CALLE ANDALUCIA
CALLE SAN BLAS
CALLE TARRASA
CALLE SAN ALBERTO
CALLE SANTA TERESA
CALLE SAN IGNACIO
CALLE MURALLA
CL MURALLA
CALLE ALMERIA
CALLE ALCANIZ
CALLE SAN JOAQUIN
PZ MARIA CONESA
CL SANTA BARBARA
CL HOSPITAL
CL DELS FRANCISCANS
CALLE PILAR
CALLE VILLARREAL
DELS ESCRIBANO
PZ CARDENAL TARANCON
CL JUAN GINER
CL JUAN CRESPI
CALLE SAN FRANCISCO
CL RAQUEL FORNER
CL ISABEL MONDEJAR PAYGUALES
CL CLARA CAMPOAMOR
CALLE RAIMUNDO ALOS
CALLE SAN JOSE
CALLE ANDORRA
CL H. BORRAS JARQUE
PZ JUAN CARLOS I
AVENIDA PAIS VALENCIA
CALLE DOCTOR FLEMING
PZ. PROFESSOR AGUSTI COMES
CL PROFESSOR AGUSTI COMES
CALLE RICARDO SANTOS
CALLE NUEVA
CALLE TRAVAL
CL. RAMÓN LLULL
PASAJE
CALLE SAN VICENTE
CALLE SAN ISIDRO
CALLE SAN JAIME
CALLE DE LA PURISIMA
CALLE DEL ROSARIO
PZ PARROQUIAL
CALLE SAN CRISTOBAL

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓN EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), potencial Pa2.1.13



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
0 20 40 60 80 m
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), potencial Pa2.1.14



Leyenda

Elementos existentes

- Bordillo

Potencial de crecimiento

- Paso hasta 0,90m
- Paso hasta 1,50m
- Paso hasta 1,80m
- Paso hasta 2,50m
- Paso hasta 6,00m

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓN EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

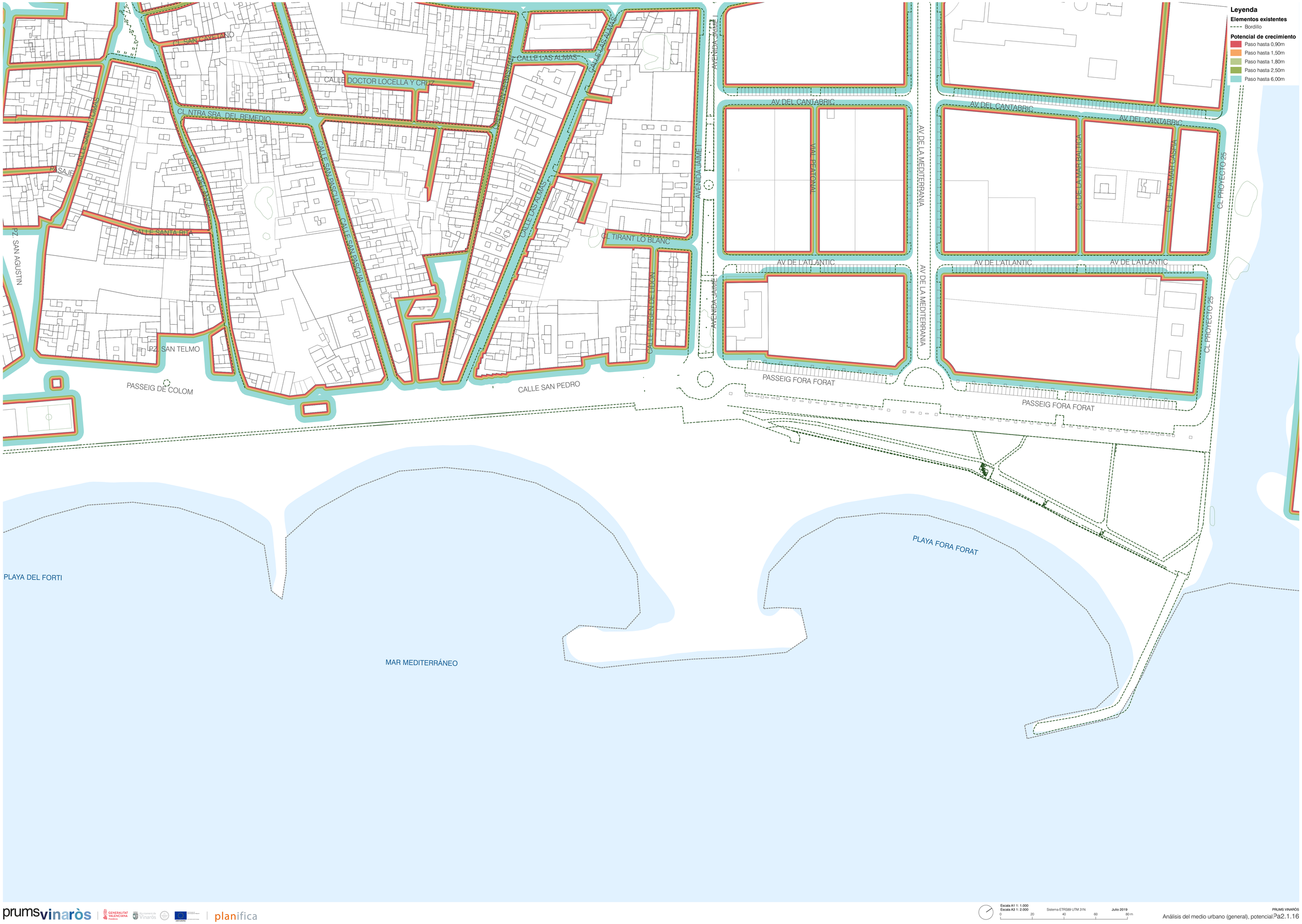
Sistema ETRS89 UTM 31N

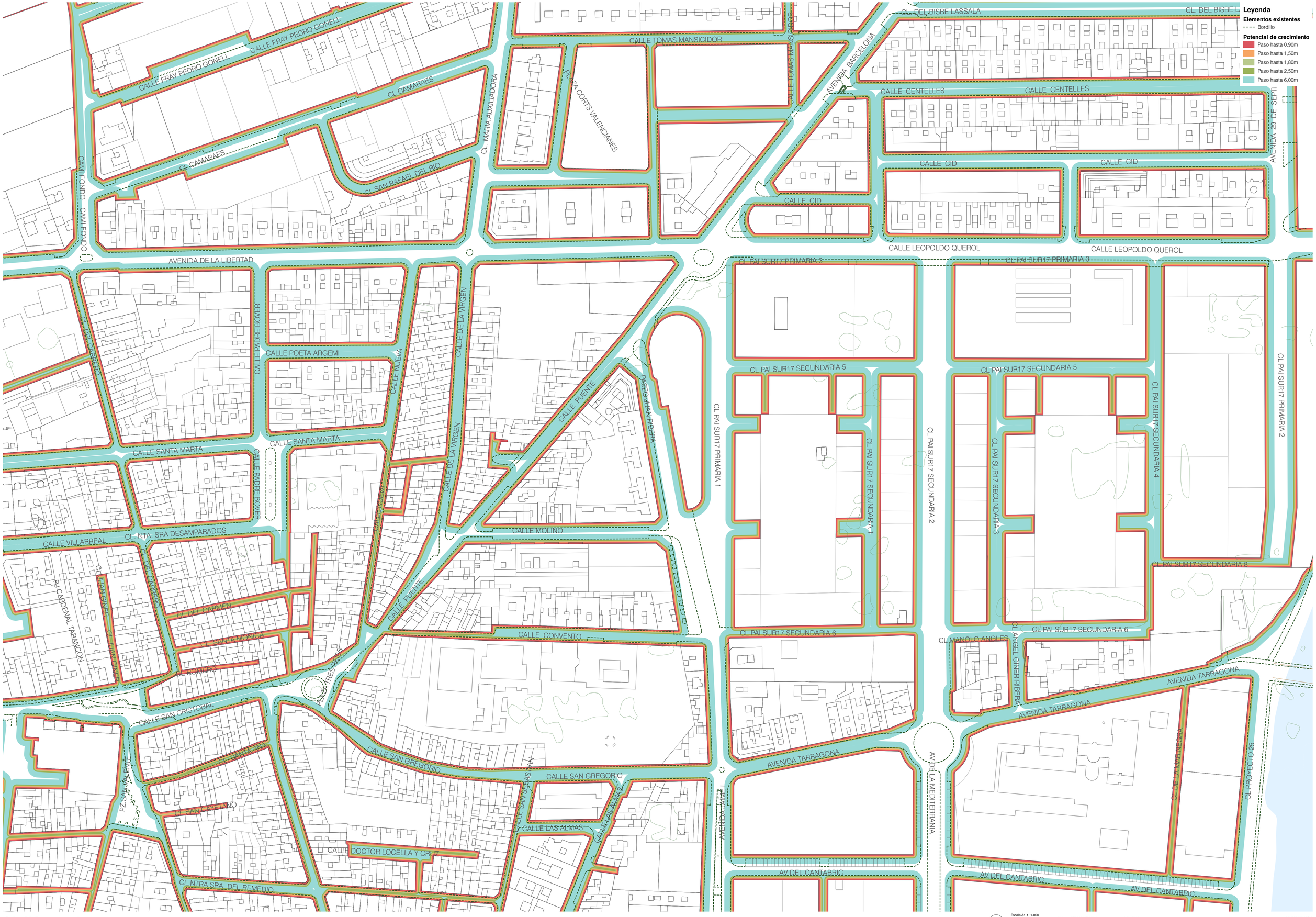
0 20 40 60 80 m

Julio 2019

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.15


CL SAN CAYETANO
CALLE DOCTOR LOCELLA Y CRUZ
CALLE LAS ALMAS
CALLE SAN SEBASTIAN
CALLE LAS ALMAS
AVENIDA JAIME I
CL NTRA SRA. DEL REMEDIO
CALLE SAN PASCUAL
CALLE SAN PASCUAL
CALLE LAS ALMAS
CL TIRANT LO BLANC
CALLE VIRGEN DE LIDON
PZ. SAN AGUSTIN
PZ. SAN TELMO
CALLE SANTA RITA
PASSEIG DE COLOM
CALLE SAN PEDRO
AVENIDA JAIME I
AV. DE LA MEDITERRANIA
AV. DEL CANTABRIC
AV. DEL CANTABRIC
AV. DEL CANTABRIC
VIAL PEATONAL
AV. DE L'ATLANTIC
AV. DE L'ATLANTIC
AV. DE L'ATLANTIC
CL DE LA MAR BALTICA
CL DE LA MAR CASPIA
CL PROYECTO 25
CL PROYECTO 25
PASSEIG FORA FORAT
PASSEIG FORA FORAT
PLAYA DEL FORTI
MAR MEDITERRÁNEO
PLAYA FORA FORAT
Leyenda
Elementos existentes
Bordillo
Potencial de crecimiento
Paso hasta 0,90m
Paso hasta 1,50m
Paso hasta 1,80m
Paso hasta 2,50m
Paso hasta 6,00m



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

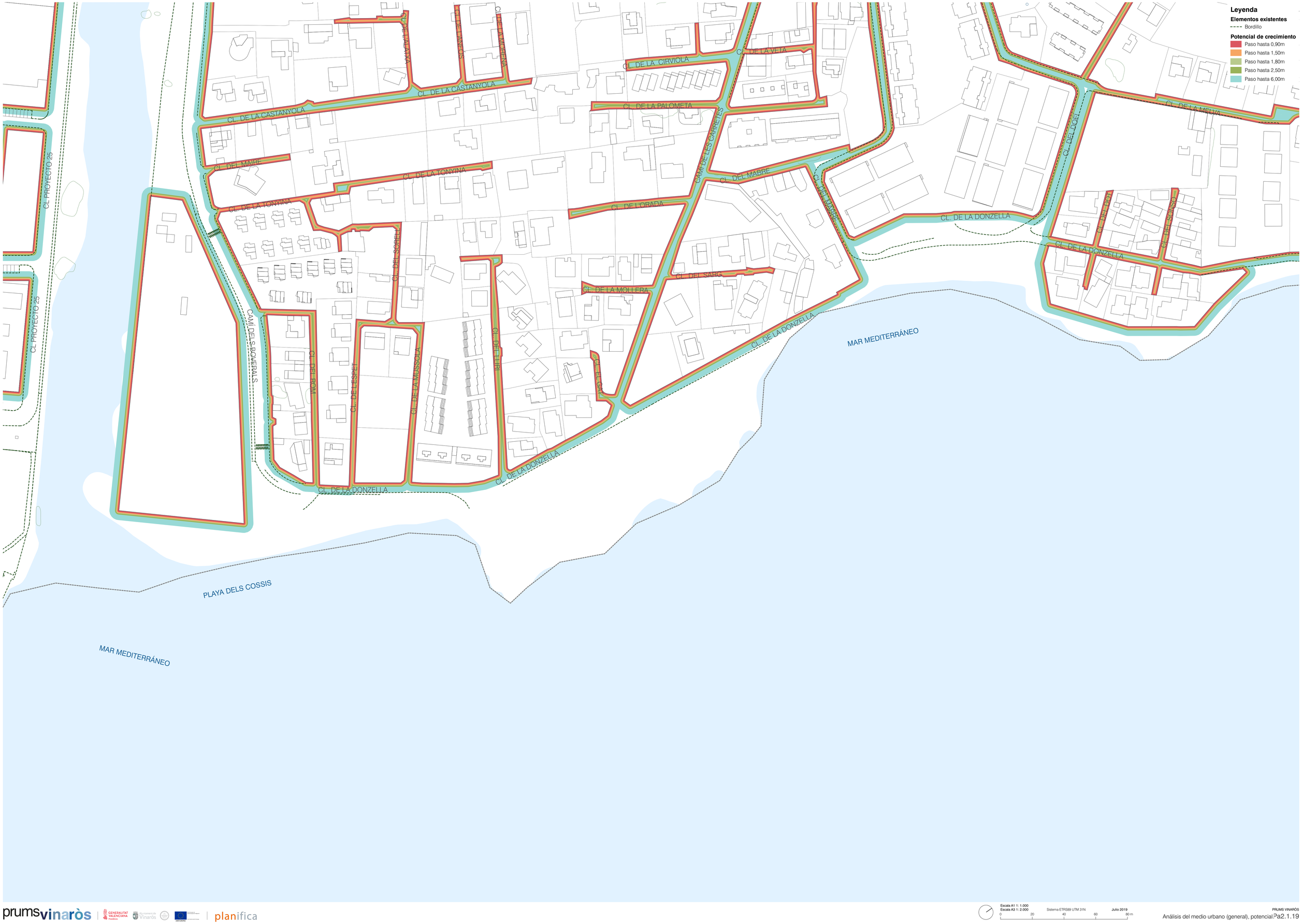
PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), potencial Pa2.1.17



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA | Ajuntament de Vinaròs | planifica

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.18



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
0 20 40 60 80 m
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), potencial Pa2.1.19



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.20



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica

CL. DEL RIU BERGANTES
CL. MOLÍ DE L'ESPERANÇA
CL. DEL RIU PALANCIA
CAMINO VIEJO DE ROSELL
CARRETERA CULLERA-ONDA
CALLE PROYECTO NRO.15
CL. DEL RIU GUADALOP
CALLE PROYECTO NRO.14
CALLE PROYECTO NRO.13

Leyenda

Elementos existentes
- Bordillo

Potencial de crecimiento
- Paso hasta 0,90m
- Paso hasta 1,50m
- Paso hasta 1,80m
- Paso hasta 2,50m
- Paso hasta 6,00m

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓN EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.22



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), potencial.Pa2.1.23

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), potencial. P a2.1.24



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), potencial Pa2.1.25



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.26



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | | | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.27



Leyenda

Elementos existentes

- Bordillo

Potencial de crecimiento

- Paso hasta 0,90m
- Paso hasta 1,50m
- Paso hasta 1,80m
- Paso hasta 2,50m
- Paso hasta 6,00m

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.28



prumsvinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), potencial Pa2.1.29

Leyenda

Elementos existentes

Bordillo

Potencial de crecimiento

- Paso hasta 0,90m
- Paso hasta 1,50m
- Paso hasta 1,80m
- Paso hasta 2,50m
- Paso hasta 6,00m

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

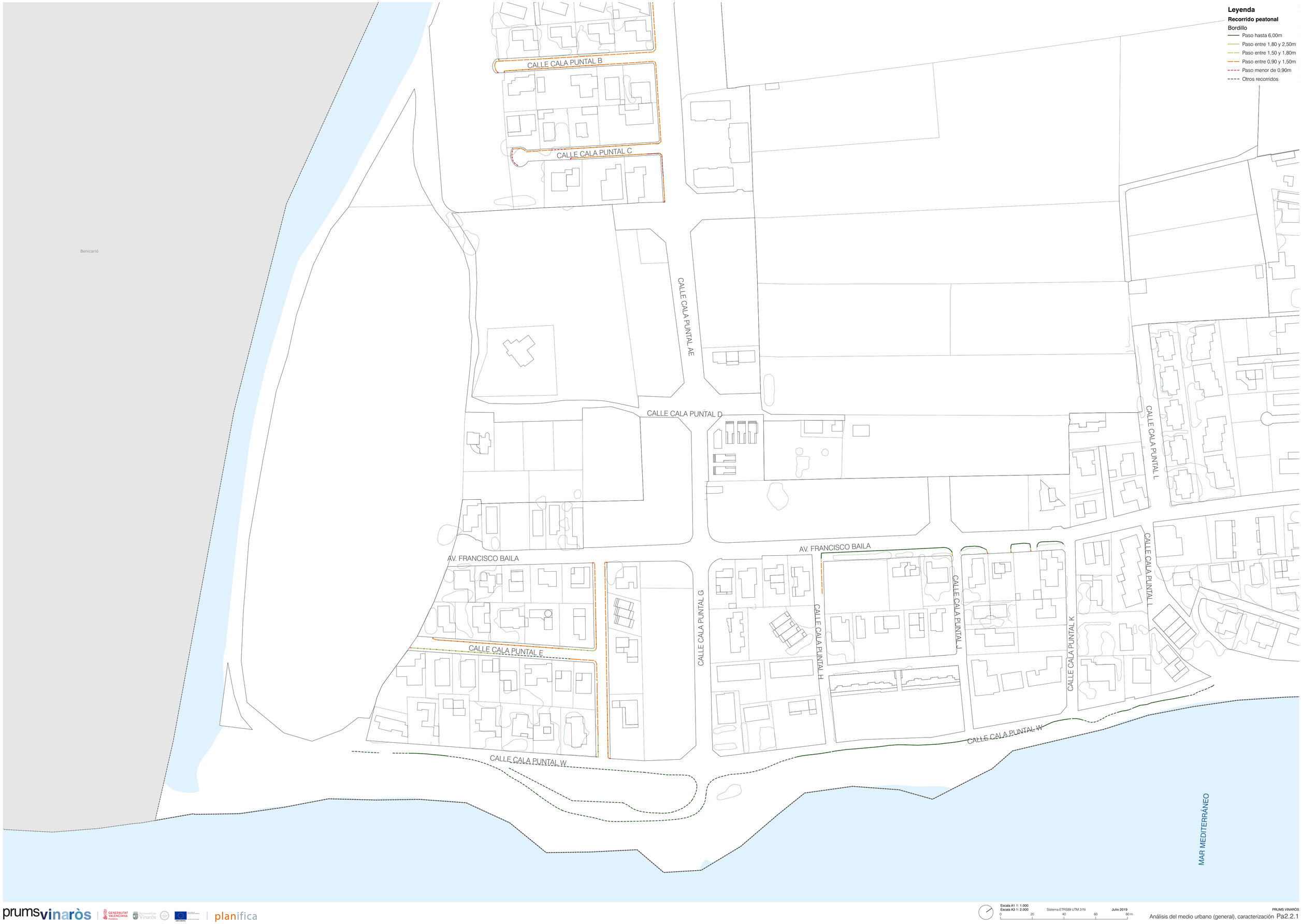
Sistema ETRS89 UTM 31N

0 20 40 60 80 m

Julio 2019

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), potencial. Pa2.1.30


Leyenda
Recorrido peatonal
Bordillo
Paso hasta 6,00m
Paso entre 1,80 y 2,50m
Paso entre 1,50 y 1,80m
Paso entre 0,90 y 1,50m
Paso menor de 0,90m
Otros recorridos
Benicarló
CALLE CALA PUNTAL B
CALLE CALA PUNTAL C
CALLE CALA PUNTAL AE
CALLE CALA PUNTAL D
CALLE CALA PUNTAL L
AV. FRANCISCO BAILA
CALLE CALA PUNTAL G
CALLE CALA PUNTAL E
CALLE CALA PUNTAL W
CALLE CALA PUNTAL H
CALLE CALA PUNTAL J
CALLE CALA PUNTAL K
CALLE CALA PUNTAL I
CALLE CALA PUNTAL W
MAR MEDITERRÁNEO

Benicarló

CALLE CALA PUNTAL A

CALLE CALA PUNTAL AE

CALLE CALA PUNTAL B

Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

0 20 40 60 80 m

Julio 2019

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.2



prumsvinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.3


CL. DELS ESTUCADORS
CL. DELS INDUSTRIALS
CL. DELS ESPARDENYERS
CL. DELS TEIXIDORS
CL. DELS DAURADORS
CL. DELS SABATERS
CL. DELS CORDELLERS
Leyenda
Recorrido peatonal
Bordillo
Paso hasta 6,00m
Paso entre 1,80 y 2,50m
Paso entre 1,50 y 1,80m
Paso entre 0,90 y 1,50m
Paso menor de 0,90m
Otros recorridos


Leyenda
Recorrido peatonal
Bordillo
Paso hasta 6,00m
Paso entre 1,80 y 2,50m
Paso entre 1,50 y 1,80m
Paso entre 0,90 y 1,50m
Paso menor de 0,90m
Otros recorridos
CL. DELS FUSTERS
CL. DELS OBRERS
CL. DELS PINTORS
CL. DELS DAURADORS
CL. DELS INDUSTRIALS

Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

CALLE PROYECTO NRO. 18

CALLE PROYECTO NRO. 19

CALLE PROYECTO NRO. 10

CARRETERA VALENCIA BARCELONA

CL. BENICARLO

CALLE SALINAS A

CALLE SALINAS XR

CL COLONIA EUROPEA C

CALLE SALINAS B

CALLE

DE

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

prumsvinaròs | planifica

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.6

Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

AV. GIL DE ATROCILLO

AV. GIL DE ATROCILLO

AV. GIL DE ATROCILLO

AV. GIL DE ATROCILLO

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

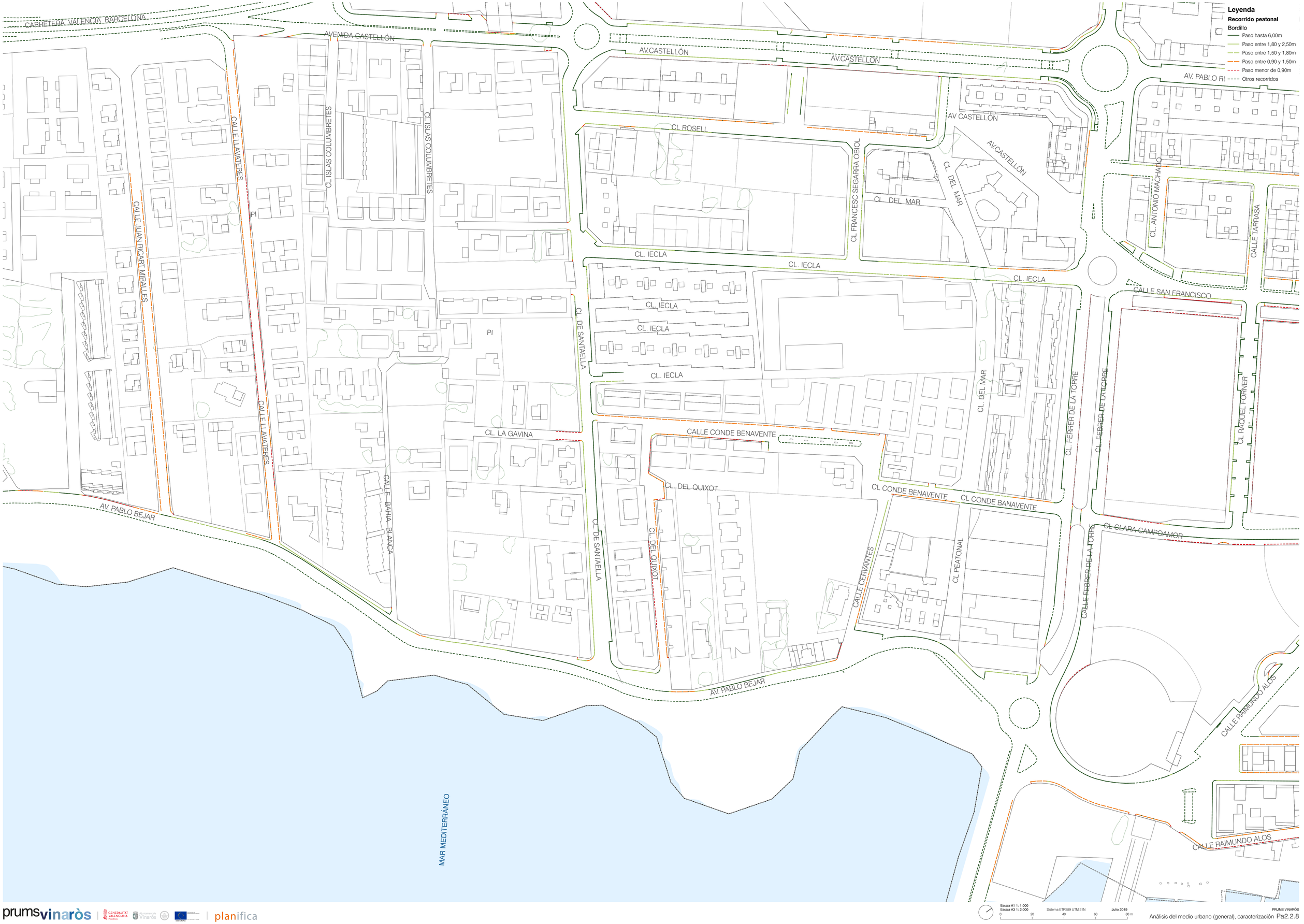
Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.7



Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos



prumsvinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.9



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.10



Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓN EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

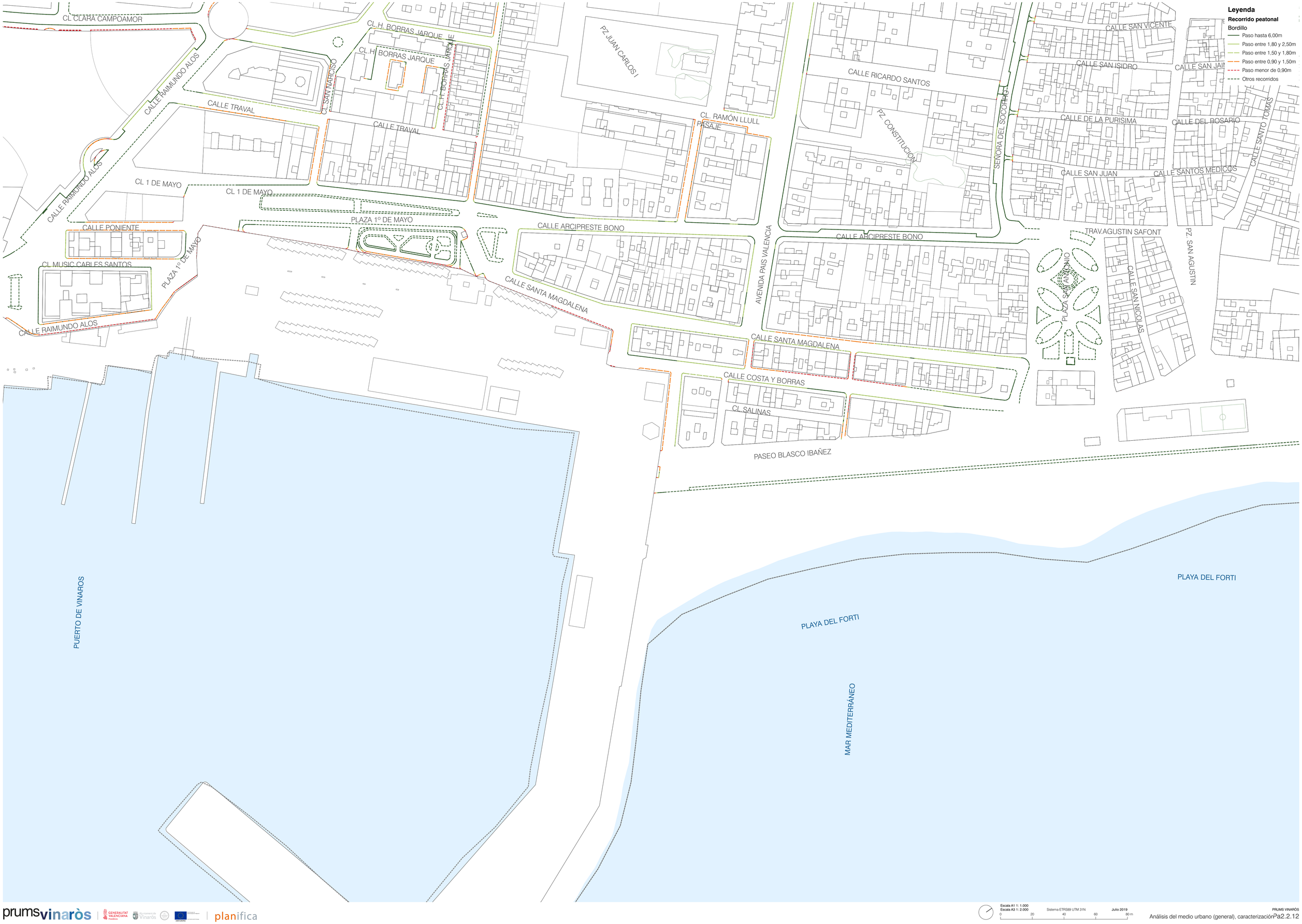
Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), caracterización

Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

CL LA RIOJA
CL. D'ASTURIES
CALLE ASTURIAS
CL SAN ANDRES
CL. SANT FERNAN
CL ILLES BALEARS
CALLE ARAGON
AV. PIO XII
CALLE SANTA ISABEL
CALLE ANDALUCIA
AVENIDA MADRID
CALLE SAN JOAQUIN
CL JUAN BTA. PEDRO FORNER
CAMI FONDO
AVENIDA DE LA LIBERTAD
CL SORO
CL JUTGES
CL LUIS SANTAPAU
AGUSTIN AGRAMUNT
CL DEL CABRERO
AV. PABLO RUIZ PICASSO
CALLE SAN BLAS
CALLE TARRASA
CALLE SAN ALBERTO
CALLE SANTA TERESA
CALLE SANT IGNACIO
CALLE ALMERIA
CALLE MURALLA
CL MURALLA
PZ FARMACIA CONESA
CL SANTA BARBARA
CL HOSPITAL
CL DELS FRANCISCANS
CALLE PILAR
CALLE LUIS SANTA PAU
CALLE VILLARREAL
DELS ESCRIBANO
CL SAN RAMON
PZ CARDENAL TARANCON
CL JUAN GINER
CALLE SAN FRANCISCO
CL RAQUEL FORNER
CL ISABEL MONDEJAR ANGUAS
CL CLARA CAMPOAMOR
CALLE RAIMUNDO ALOS
CALLE SAN JOSE
CALLE ANDORRA
PZ JUAN CARLOS I
CL. RAMÓN LLULL
PASAJE
CALLE TRAVAL
CL H. BORRAS JARQUE
CL SAN NARCISO
AVENIDA PAIS VALENCIA
CALLE DOCTOR FLEMING
PZ. PROFESSOR AGUSTI COMES
CL. PROFESSOR AGUSTI COMES
CALLE RICARDO SANTOS
CALLE NUESTRA
PLAZA JOVELLAR
CALLE SAN CRISTOBAL
PZ SAN VICENTE
CALLE SAN VICENTE
PZ. PARROQUIAL
CALLE SAN ISIDRO
CALLE SAN JAIME
CALLE DE LA PURISIMA
CALLE DEL ROSARIO

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.13

Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

CL. DEL PAPA BENET XIII

CL. DEL PAPA JOAN XXIII

CALLE PROYECTO NRO. 3

AV. ZARAGOZA

CAMINO CONEJOS

CARRETERA VALENCIA-BARCELONA

CALLE SANTA MARIA ROSA MOLAS

CAMI FONDO

CL. DEL MESTRE LEON MOLES

CL. PAI SUR VIAL I

CL. PAI SUR VIAL K

CL. DE LA MESTRA FRANCISCA FERRER

CL. PAI SUR VIAL B

CL. PILAR

CL. ARCIPRESTE SIRISI

CALLE ARCIPRESTE SIRISI

CL. ARZOBISPO MESEGUER COSTA

CALLE PINTOR PUIG ROD

CL. PAI SUR VIAL N

CL. PAI SUR VIAL M

CL. DEL MESTRE VICENT VALLS

CL. PAI SUR VIAL A

CL. PAI SUR VIAL H

CL. DE MURCIA

AV. MADRID

CL. LA RIOJA

CALLE ASTURIAS

CL. D'ASTURIES

CL. SAN ANDRES

CL. SANT FERNAN

CL ILLES BALEARS

CL. JUAN BTA. PEDRO FORNER

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓN EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.14



Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

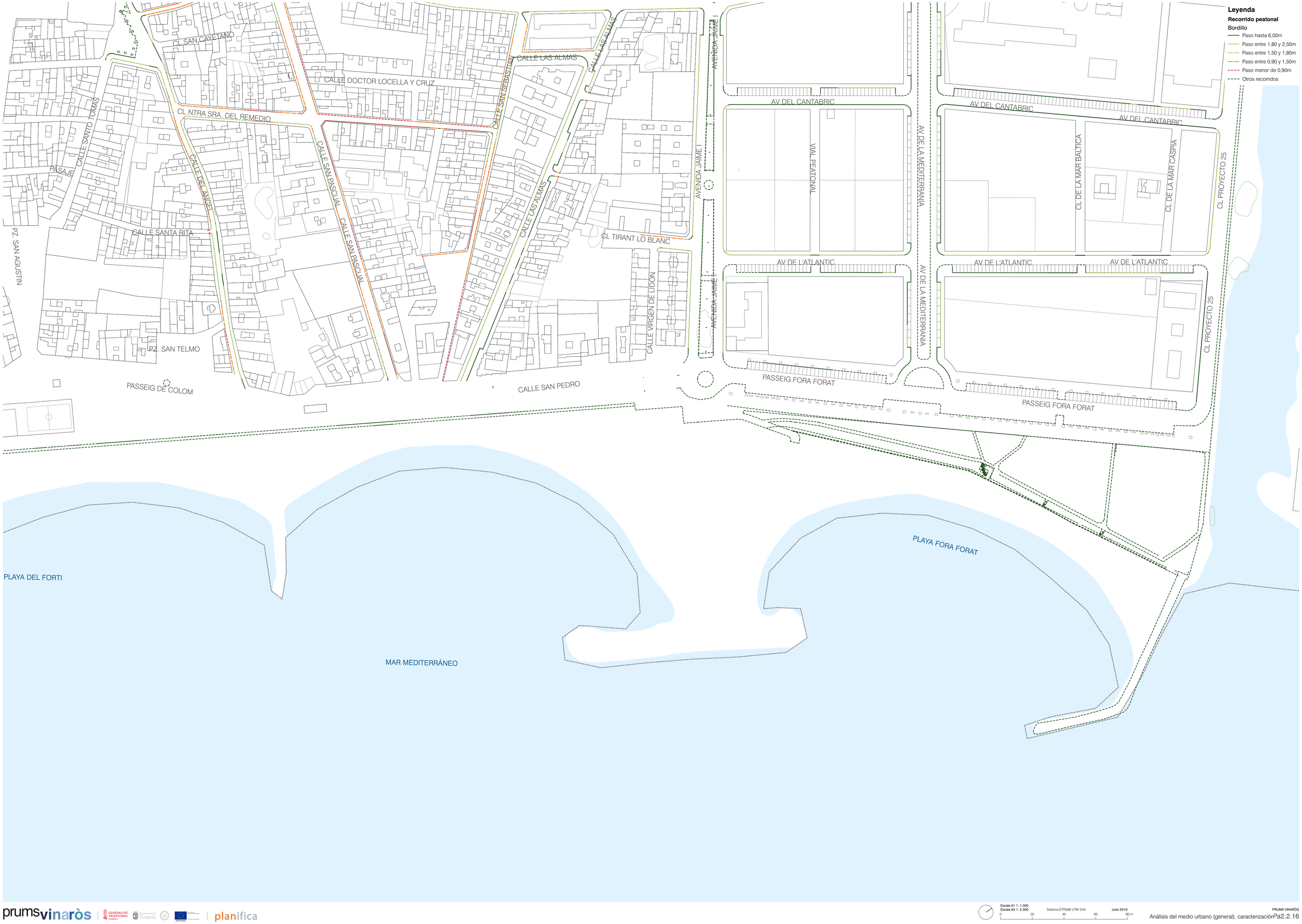
Sistema ETRS89 UTM 31N

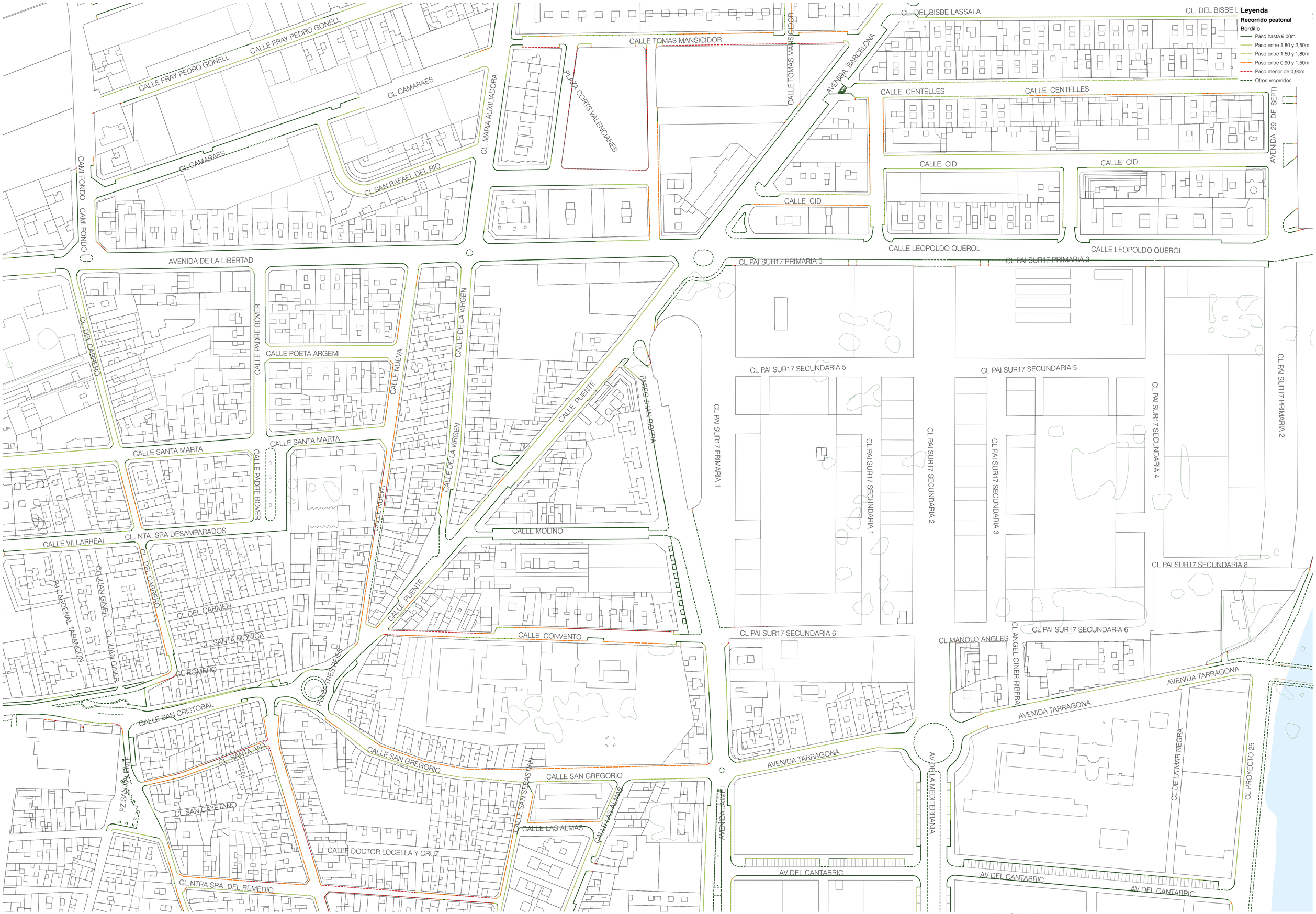
0 20 40 60 80 m

Julio 2019

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.15


CL SAN CAYETANO
CALLE DOCTOR LOCELLA Y CRUZ
CALLE LAS ALMAS
CALLE SAN SEBASTIAN
CALLE LAS ALMAS
AVENIDA JAIME I
CL NTRA SRA. DEL REMEDIO
PASAJE
CALLE SANTO TOMAS
CALLE DEL ANGEL
CALLE SAN PASCUAL
CALLE SAN PASCUAL
CALLE LAS ALMAS
CALLE SANTA RITA
CL TIRANT LO BLANC
AVENIDA JAIME I
PZ. SAN AGUSTIN
CALLE VIRGEN DE LIDON
PZ. SAN TELMO
PASSEIG DE COLOM
CALLE SAN PEDRO
AV DEL CANTABRIC
AV DEL CANTABRIC
AV DEL CANTABRIC
VIAL PEATONAL
AV DE LA MEDITERRANIA
CL DE LA MAR BALTICA
CL DE LA MAR CASPIA
CL PROYECTO 25
AV DE L'ATLANTIC
AV DE L'ATLANTIC
AV DE L'ATLANTIC
AVENIDA JAIME I
AV DE LA MEDITERRANIA
CL PROYECTO 25
PASSEIG FORA FORAT
PASSEIG FORA FORAT
PLAYA DEL FORTI
MAR MEDITERRÁNEO
PLAYA FORA FORAT
Leyenda
Recorrido peatonal
Bordillo
Paso hasta 6,00m
Paso entre 1,80 y 2,50m
Paso entre 1,50 y 1,80m
Paso entre 0,90 y 1,50m
Paso menor de 0,90m
Otros recorridos



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
0 20 40 60 80 m
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.17

Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

CL. PILAR LA COMARE

CL. EXTREMURS

MARIA AUXILIADORA

CARRETERA VALENCIA. BARCELONA

CAMI FONDO

CALLE PABLO IGLESIAS

CALLE PROYECTO NRO. 24

CALLE GARCIA JULVE

CALLE GARCIA JULVE

AVENIDA BARCELONA

CALLE ALISIAS MARCH

CALLE ALISIAS MARCH

CL. MARIA AUXILIADORA

CALLE BAIX MAESTRAT

CALLE BAIX MAESTRAT

AVENIDA BARCELONA

CALLE ALFREDO GINER SOROLLA

CALLE SERVOL

CALLE J. M. SALABERRIA

CALLE J. M. SALABERRIA

CL. SANTA CATERINA

CL. SANTA CATERINA

CL. SANTA CATERINA

CALLE SANCHIS VILAPLA

CL. DEL BISBE LASSALA

CL. DEL BISBE LASSALA

CALLE TOMAS MANSICIDOR

CALLE TOMAS MANSICIDOR

AVENIDA BARCELONA

CALLE CENTELLES

CALLE CENTELLES

CL JOSE SEBASTIAN FARGA

CALLE FRAY PEDRO GONELL

CALLE FRAY PEDRO GONELL

CALLE FRAY PEDRO GONELL

CL CAMARAES

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓN EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

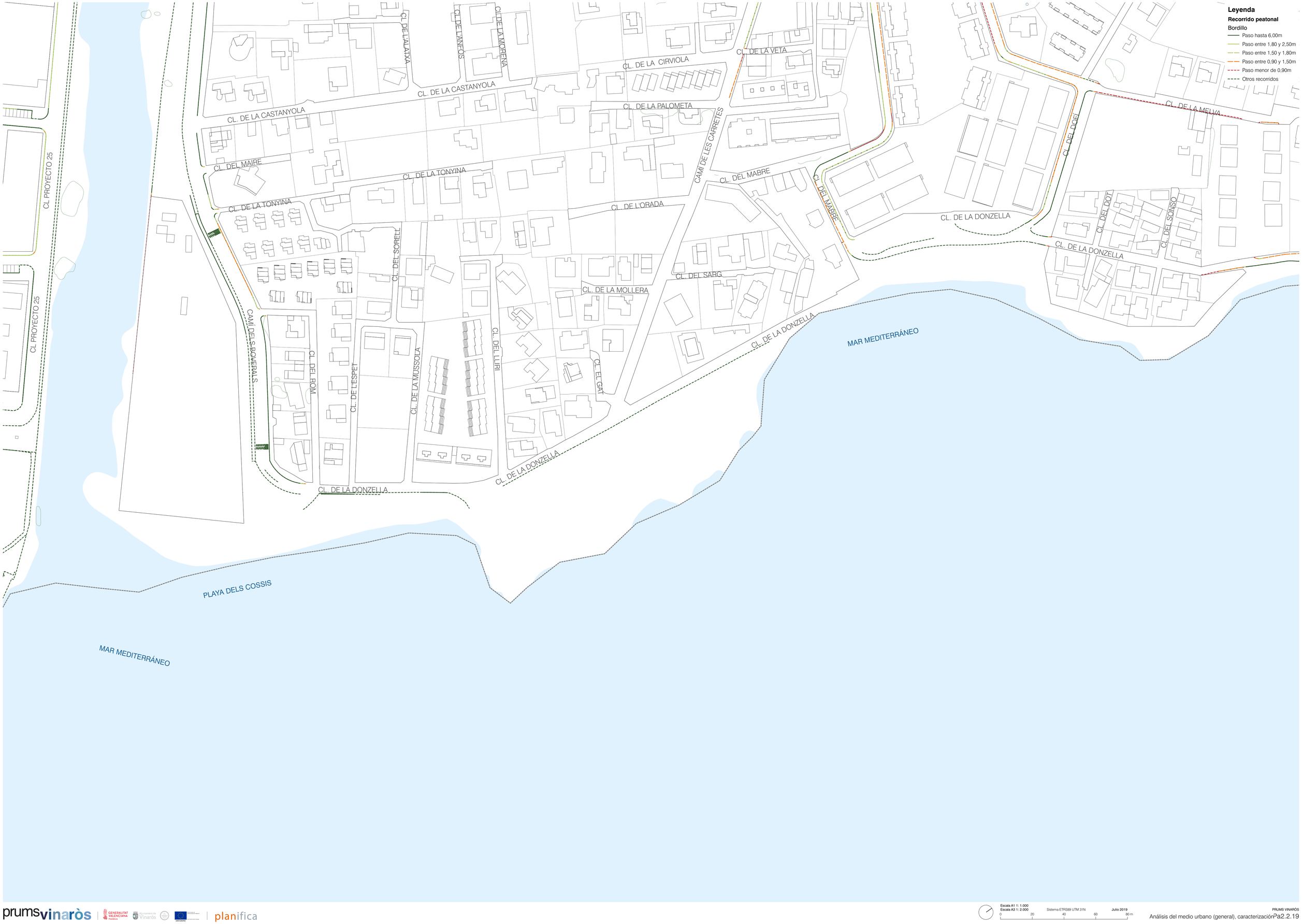
Sistema ETRS89 UTM 31N

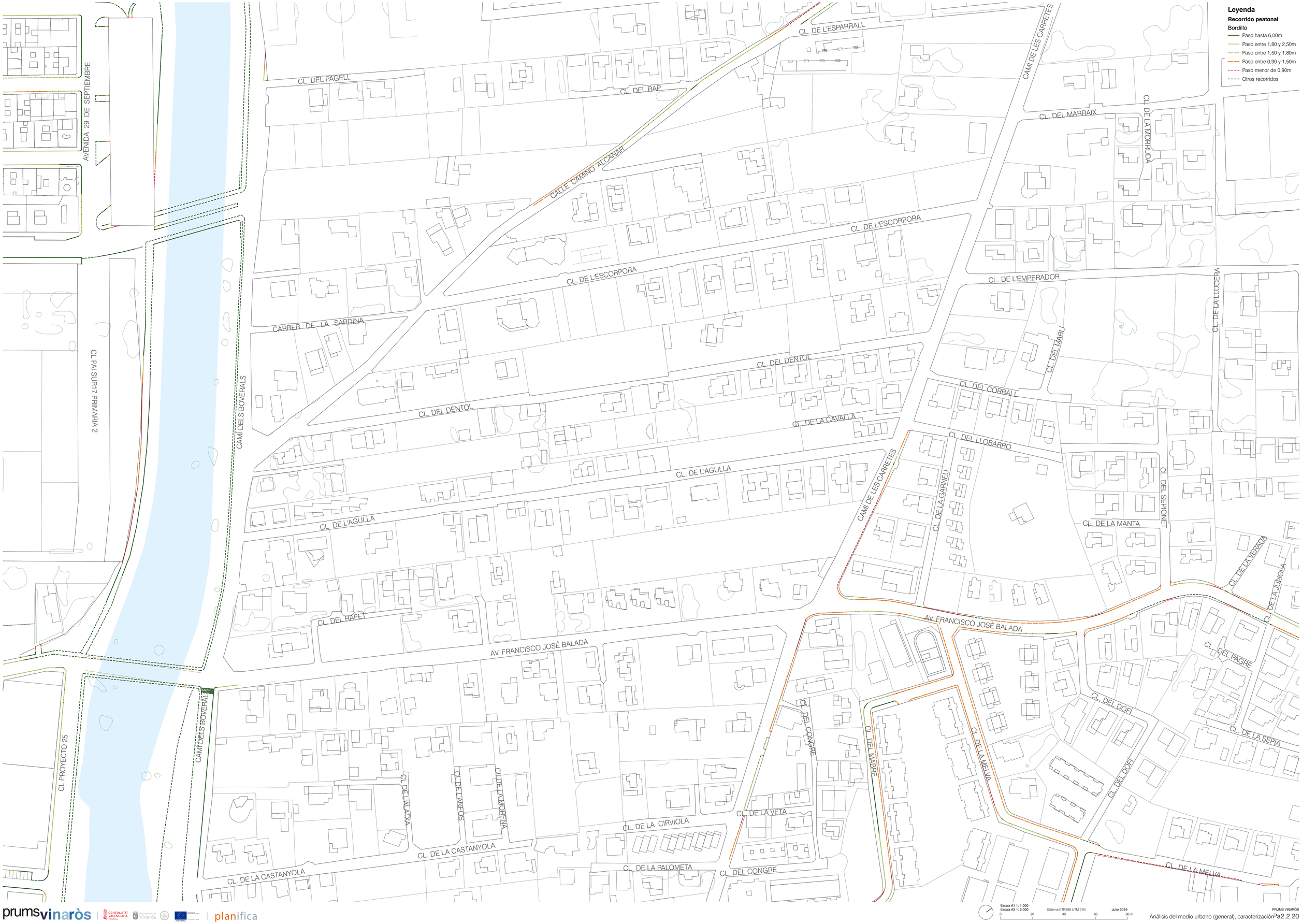
0 20 40 60 80 m

Julio 2019

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.18


Leyenda
Recorrido peatonal
Bordillo
Paso hasta 6,00m
Paso entre 1,80 y 2,50m
Paso entre 1,50 y 1,80m
Paso entre 0,90 y 1,50m
Paso menor de 0,90m
Otros recorridos
CL PROYECTO 25
CL. DE LA CASTANYOLA
CL. DE LA CASTANYOLA
CL. DE LA PALOMETA
CL. DE LA CIRVIOLA
CL. DE LA VETA
CL. DE LA MELVA
CL. DEL MAIRE
CL. DE LA TONYINA
CL. DE LA TONYINA
CL. DE L'OBRADA
CAMÍ DE LES CARRETES
CL. DEL MABRE
CL. DEL MABRE
CL. DEL DOEL
CL. DEL DOT
CL. DEL SONSO
CL. DE LA DONZELLA
CL. DE LA DONZELLA
CL. DEL SARG
CL. DE LA MOLLERA
CL. DEL SORELL
CAMÍ DELS BOVERALS
CL. DEL ROM
CL. DE L'ESPET
CL. DE LA MUSSOLA
CL. DEL LLIRI
CL. EL GAT
CL. DE LA DONZELLA
CL. DE LA DONZELLA
CL. DE LA DONZELLA
MAR MEDITERRÁNEO
PLAYA DELS COSSIS
MAR MEDITERRÁNEO



Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

0 20 40 60 80 m

Julio 2019

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización

Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

CAMI SANT SEBASTIA

CARRETERA L'ALCORA

CARRER DEL VERAT

CARRER DEL VERAT

CAMI DELS BOVERALS

CALLE DEL MERO

CALLE DEL MERO

CALLE DEL MERO

CL. DEL LLUÇ

CL. DEL BESUC

CL. DE LA CANANA

CL. JOAN FUSTER

CL. JOAN FUSTER

CALLE CAMINO ALCANAR

C/ DEL GALL

C/ DEL GALL

C/ DEL GALL

CL. DE L'ESPARRALL

CL. DE L'ESPARRALL

CAMI DELS BOVERALS

CAMI DE LES CARRETES

CL. DEL PAGELL

CL. DEL RAP

CL. DEL MARRAIX

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.21



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓN EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterizaciónPa2.2.22



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

0 20 40 60 80 m

Julio 2019

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterizaciónPa2.2.23

prumsvinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS
Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.24



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓN EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.25



Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

0 20 40 60 80 m

Julio 2019

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización

Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓN EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización



Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓN EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización

Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

CALLE PROYECTO NRO. 12

CALLE PROYECTO NRO. 11

CAMINO AMERADORS

CARRETERA VALENCIA BARCELONA

CARRETERA VALENCIA BARCELONA

CAMINO AMERADORS

CARRETERA VALENCIA BARCELONA

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓN EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización

Leyenda

Recorrido peatonal

Bordillo

- Paso hasta 6,00m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m
- Otros recorridos

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 1.000
Escala A3 1: 2.000

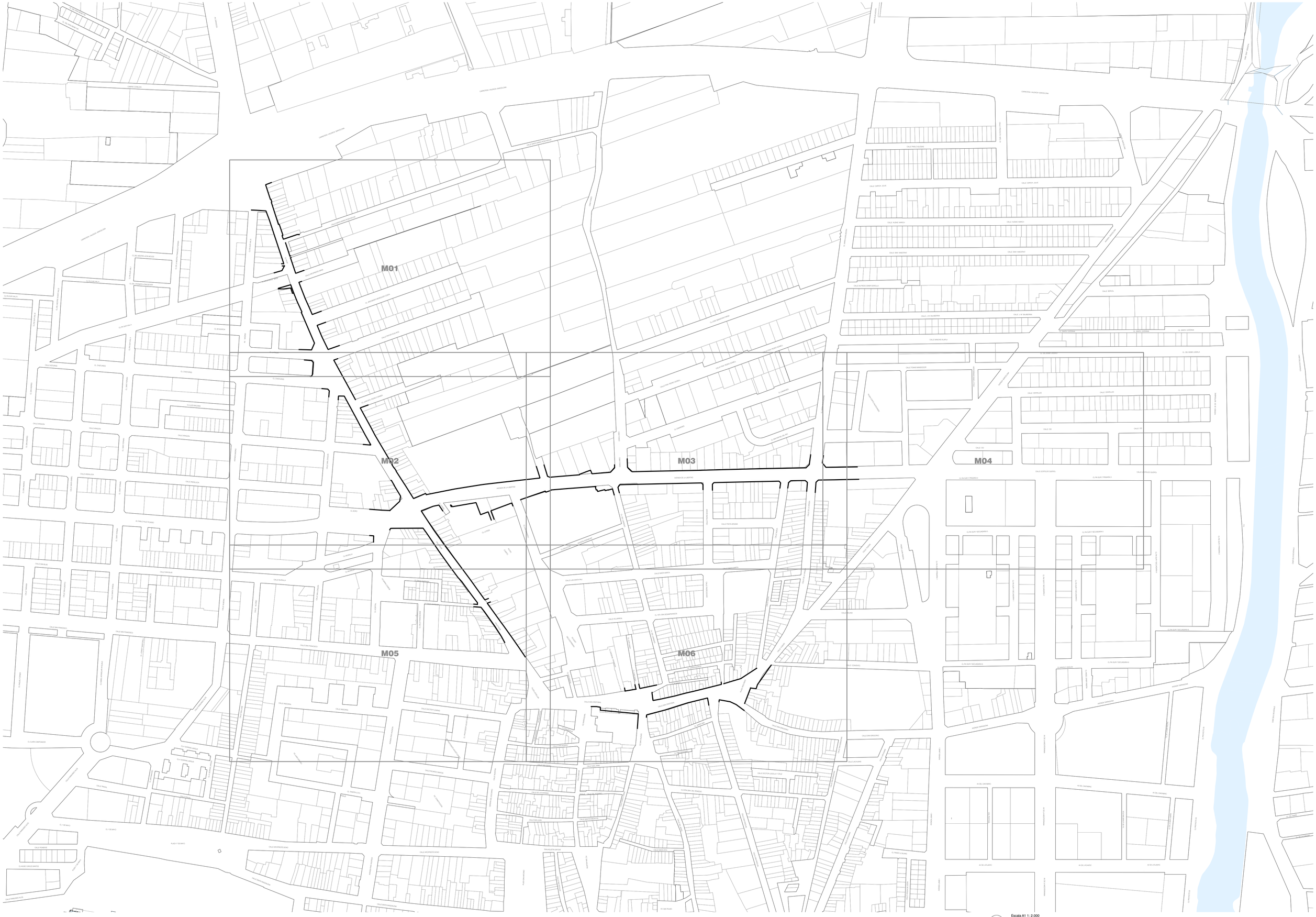
Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 20 40 60 80 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (general), caracterización Pa2.2.30



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 2.000
Escala A3 1: 4.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

0 40 80 120 160 m

Julio 2019

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (detalle), guía Pa3.0



prumsvinaròs | planifica

Escala A1 1: 500
Escala A3 1: 1.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 10 20 30 40 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (detalle), potencial. Pa3.1.1



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 500
Escala A3 1: 1.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 10 20 30 40 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (detalle), potencial. Pa3.1.2



prumsvinaròs | planifica

Escala A1 1: 500
Escala A3 1: 1.000

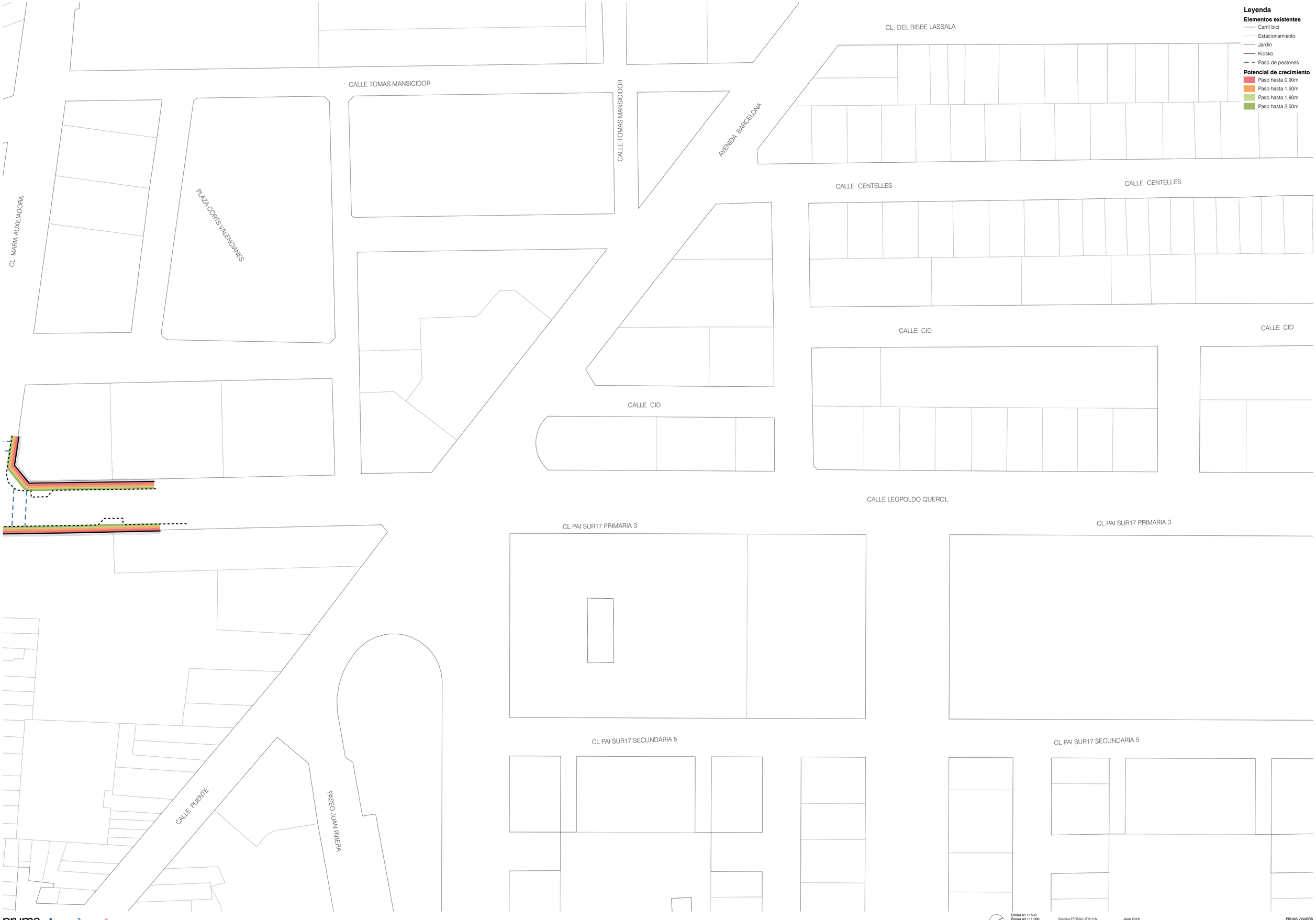
Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 10 20 30 40 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (detalle), potencial. Pa3.1.3



Leyenda

Elementos existentes
- Carril bici
- Estacionamiento
- Jardín
- Kiosko
- Paso de peatones

Potencial de crecimiento
- Paso hasta 0,90m
- Paso hasta 1,50m
- Paso hasta 1,80m
- Paso hasta 2,50m

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓN EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 500
Escala A3 1: 1.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 10 20 30 40 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (detalle), potencial. Pa3.1.4



prumsvinaròs | planifica

Escala A1 1: 500
Escala A3 1: 1.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 10 20 30 40 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (detalle), potencial. Pa3.1.5



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

Escala A1 1: 500
Escala A3 1: 1.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 10 20 30 40 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (detalle), potencial. Pa3.1.6

CALLE SANTA MARIA ROSA MOLAS

CL. PAI SUR VIAL B

CL PILAR

CALLE ARCIPRESTE SIRISI

CL. ARCIPRESTE SIRISI

CL. ARZOBISPO MESEGUER COSTA

CALLE PINTOR PUIG ROD

AV. MADRID

CL LA RIOJA

CL. D'ASTURIES

Leyenda

Recorrido peatonal
- Recorrido mínimo 1,50m
- Estrechamiento máximo 1,20m
- Paso de peatones

Bordillo
- Paso mayor de 2,50m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m

Obstáculos
- Aparcabicis
- Árbol
- Aseo
- Banco
- Bolardo
- Cabina telefónica
- Contenedor
- Correos
- Cuadro eléctrico
- Estatua
- Farola
- Fuente
- Maquesina
- Panel
- Papelera
- Parquímetro
- Poste
- Semáforo
- Señal
- Barandilla
- Carril bici
- Jardinera
- Kiosko

Afección de los obstáculos
- Estrechamiento mayor de 1,50m
- Estrechamiento mayor de 1,20m
- Estrechamiento menor de 1,20m

prumsvinaròs | planifica

Escala A1 1: 500
Escala A3 1: 1.000

Sistema ETRS89 UTM 31N

Julio 2019

0 10 20 30 40 m

PRUMS VINARÒS

Análisis del medio urbano (detalle), caracterización Pa3.2.1



Leyenda

Recorrido peatonal
- Recorrido mínimo 1,50m
- Estrechamiento máximo 1,20m
- Paso de peatones

Bordillo
- Paso mayor de 2,50m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m

Obstáculos
- Aparcabicis
- Árbol
- Aseo
- Banco
- Bolardo
- Cabina telefónica
- Contenedor
- Correos
- Cuadro eléctrico
- Estatua
- Farola
- Fuente
- Maquesina
- Panel
- Papelera
- Parquímetro
- Poste
- Semáforo
- Señal
- Barandilla
- Carril bici
- Jardinera
- Kiosko

Afección de los obstáculos
- Estrechamiento mayor de 1,50m
- Estrechamiento mayor de 1,20m
- Estrechamiento menor de 1,20m



Leyenda

Recorrido peatonal
- Recorrido mínimo 1,50m
- Estrechamiento máximo 1,20m
- Paso de peatones

Bordillo
- Paso mayor de 2,50m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m

Obstáculos
- Aparcabicis
- Árbol
- Aseo
- Banco
- Bolardo
- Cabina telefónica
- Contenedor
- Correos
- Cuadro eléctrico
- Estatua
- Farola
- Fuente
- Maquesina
- Panel
- Papelera
- Parquímetro
- Poste
- Semáforo
- Señal
- Barandilla
- Carril bici
- Jardinera
- Kiosko

Afección de los obstáculos
- Estrechamiento mayor de 1,50m
- Estrechamiento mayor de 1,20m
- Estrechamiento menor de 1,20m



prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 500
Escala A3 1: 1.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 10 20 30 40 m

PRUMS VINAROS

Análisis del medio urbano (detalle), caracterización Pa3.2.4



Leyenda

Recorrido peatonal
- Recorrido mínimo 1,50m
- Estrechamiento máximo 1,20m
- Paso de peatones

Bordillo
- Paso mayor de 2,50m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m

Obstáculos
- Aparcabicis
- Árbol
- Aseo
- Banco
- Bolardo
- Cabina telefónica
- Contenedor
- Correos
- Cuadro eléctrico
- Estatua
- Farola
- Fuente
- Maquesina
- Panel
- Papelera
- Parquímetro
- Poste
- Semáforo
- Señal
- Barandilla
- Carril bici
- Jardinera
- Kiosko

Afección de los obstáculos
- Estrechamiento mayor de 1,50m
- Estrechamiento mayor de 1,20m
- Estrechamiento menor de 1,20m

CL ESCULTOR
CALLE LUIS SANTA PAU
CALLE SANTA MARTA
CALLE PADRE BOVER
CALLE VILLARREAL
CL. NTA. SRA DESAMPARADOS
PZ HORT DELS ESCRIBANO
CL. JUAN GINER
CL. DEL CARRERO
CL. DEL CARMEN
PJ CARDENAL TARANCON
CL. SANTA MONICA
CL. ROMERO
CL SAN RAMON
PLAZA JOVELLAR
CALLE SAN CRISTOBAL
PZ. PARROQUIAL
TR.SAN VICENTE
CL SAN ROQUE
CALLE SAN VICENTE
CALLE SAN ISIDRO
CL. SANTA ANA
PZ. SAN VALENTE
CL.SAN CAYETANO
CALLE SANTA MARTA
CALLE NUEVA
CALLE DE LA VIRGEN
CALLE PUENTE
PLAZA TRES REYES
CALLE SAN GREGORIO
CALLE SAN SEBASTIAN

Leyenda

Recorrido peatonal
- Recorrido mínimo 1,50m
- Estrechamiento máximo 1,20m
- Paso de peatones

Bordillo
- Paso mayor de 2,50m
- Paso entre 1,80 y 2,50m
- Paso entre 1,50 y 1,80m
- Paso entre 0,90 y 1,50m
- Paso menor de 0,90m

Obstáculos
- Aparcabicis
- Árbol
- Aseo
- Banco
- Bolardo
- Cabina telefónica
- Contenedor
- Correos
- Cuadro eléctrico
- Estatua
- Farola
- Fuente
- Maquesina
- Panel
- Papelera
- Parquímetro
- Poste
- Semáforo
- Señal
- Barandilla
- Carril bici
- Jardinera
- Kiosko

Afección de los obstáculos
- Estrechamiento mayor de 1,50m
- Estrechamiento mayor de 1,20m
- Estrechamiento menor de 1,20m

Benicarló

Pista d'atletisme

Col·legi Públic d'Educació Especial Baix Maestrat

IES José Vilaplana

Hospital Comarcal de Vinaròs

Centre de Rehabilitació i Reinserció Social. CRIS

Camp Municipal CF. Vinaròs

Centro de día L'Onada Vinaròs

Institut IES Leopold Querol

Matadero municipal

ITV

Almacén Municipal

Escuela Oficial de Idiomes

Palau de Justicia

Circuito Mercantil y Cultural

Guardia Civil

CEIP Manuel Foguet

Ayuntamiento

Plaza de toros

Centre de Salut de Vinaròs. Ambulatori

Mercat Municipal

Dependencias municipales (Edificio Pinar)

Corral de Bous

Leyenda

Red activa

Itinerarios principales

- Accesible
- Admisible
- Insuficiente
- Muy insuficiente
- Muy insuficiente (alta peligrosidad)
- Conexión rústica

Cruce con infraestructuras territoriales

- Admisible
- Insuficiente
- Muy insuficiente
- Inexistente

Dotaciones

- Equipamientos
- Zonas verdes

Camp Municipal CF. Vinaròs

IV

Cementeri Municipal de Vinaròs

Depuradora

Almacén Municipal

Piscina Cervol. Piscina coberta. Centre d'Esport i Salut

Escuela Oficial de Idiomes

Parau de Justicia

Circuito Mercantil y Cultural

CEIP Jaume I

Ayuntamiento

Colegio Nuestra Señora Divina Providencia

Col·legi Públic CEIP Sant Sebastià

Plaza de toros

Centre de Salut de Vinaròs. Ambulatori

Mercat Municipal

Dependencias municipales (Edificio Pirul)

Carpa de l'Atlàntic

Corral de Bous

Leyenda

Red activa

Itinerarios principales

- Accesible
- Admisible
- Insuficiente
- Muy insuficiente
- Muy insuficiente (alta peligrosidad)
- Conexión rústica

Cruce con infraestructuras territoriales

- Admisible
- Insuficiente
- Muy insuficiente
- Inexistente

Dotaciones

- Equipamientos
- Zonas verdes

Leyenda

Red activa

Itinerarios principales
- Accesible
- Admisible
- Insuficiente
- Muy insuficiente
- Muy insuficiente (alta peligrosidad)
- Conexión rústica

Cruce con infraestructuras territoriales
- Admisible
- Insuficiente
- Muy insuficiente
- Inexistente

Dotaciones
- Equipamientos
- Zonas verdes

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | planifica

Escala A1 1: 5.000
Escala A3 1: 10.000
Sistema ETRS89 UTM 31N
Julio 2019
0 100 200 300 400 m

PRUMS VINARÒS
Caracterización de la red principal, E0 Pa4.3

ANEXO II. SECCIONES DE CALLE

PRUMS VINARÒS

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

PLANOS

REVISIÓN TIPOLÓGICA DE SECCIONES DE CALLE

ÍNDICE

TS00 Planta

TS01 Calle Mare de Déu del Pilar t01

TS02 Calle Mare de Déu del Pilar t02

TS03 Calle Mare de Déu del Pilar t03

TS04 Calle Mare de Déu del Pilar t04

TS05 Av. Zaragoza

TS06 Av. Llibertat

TS07 Costa norte. Camí Boverals

TS08 Costa norte. Calle Francisco José Balada t01

TS09 Costa norte. Calle Francisco José Balada t02

TS10 Costa sur. Av. Pau Béjar

TS11 Costa sur. Calle Francisco Baila Tosca



ÍNDICE DE SECCIONES

TS.01 - Calle Pilar - tramo 01

TS.02 - Calle Pilar - tramo 01

TS.03 - Calle Pilar - tramo 02

TS.04 - Calle Pilar - tramo 03

TS.05 - Av. Zaragoza
Av. Papa Benet XIII
Av. Papa Joan XXIII

TS.06 - Av. Llibertat
Av. Proyecto 25

TS.07 - Costa Norte
Camí Boverals

TS.08 - Costa Norte
Av. Fco. José Balada 01

TS.09 - Costa Norte
Av. Fco. José Balada 02

TS.10 - Costa Sur
Av. Pau Béjar 01

TS.11 - Costa Sur
Av. Pau Béjar 02
Av. Fco. Baila Tosca

PLANTA TS.00

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

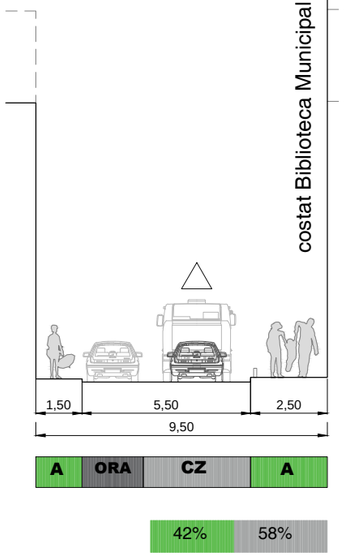
Julio 2019
A3 / E 1:20000

0 500 1000 1500 2000

PLANTA CON LAS SECCIONES TIPOLÓGICAS PROPUESTAS

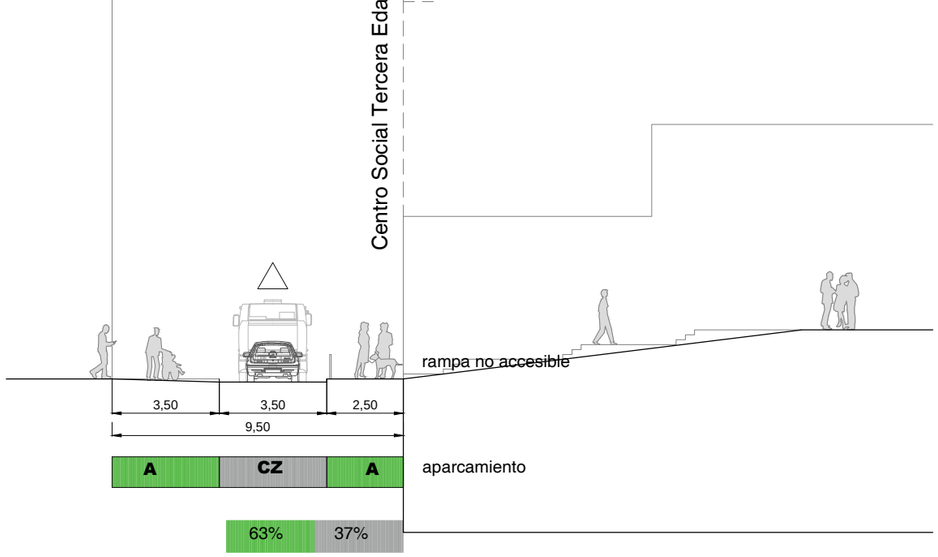
CALLE PILAR - S1

ACTUAL



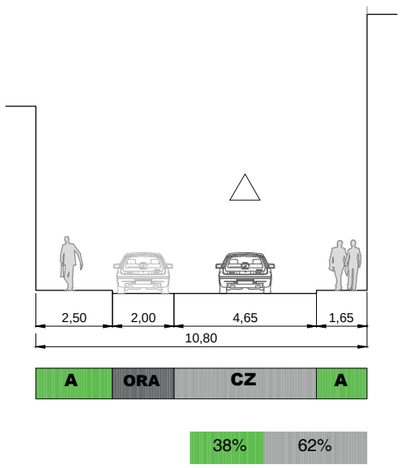
CALLE PILAR - S2

ACTUAL

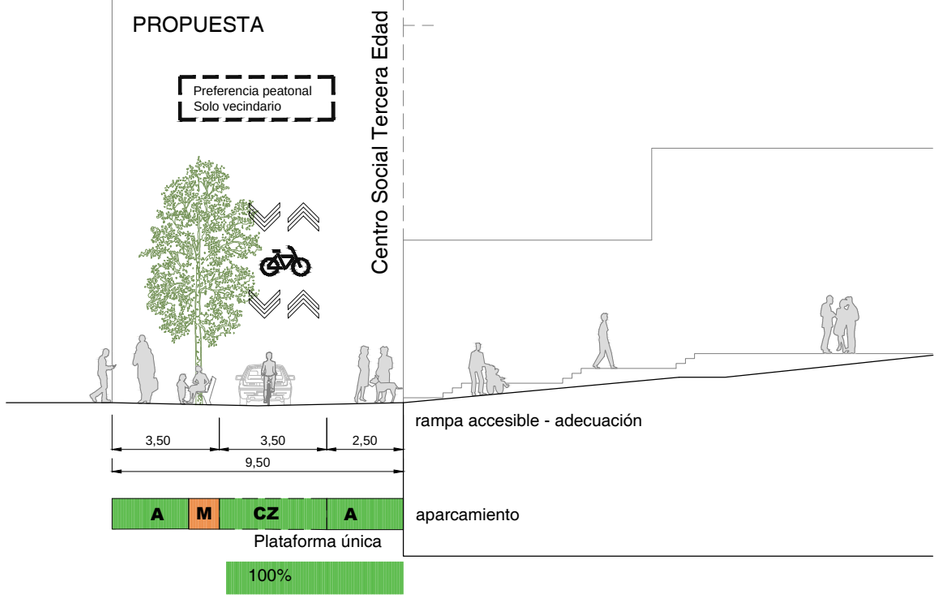


CALLE PILAR - S4

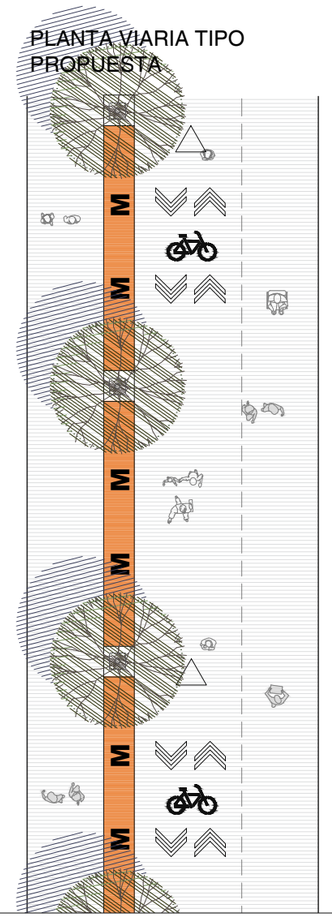
ACTUAL

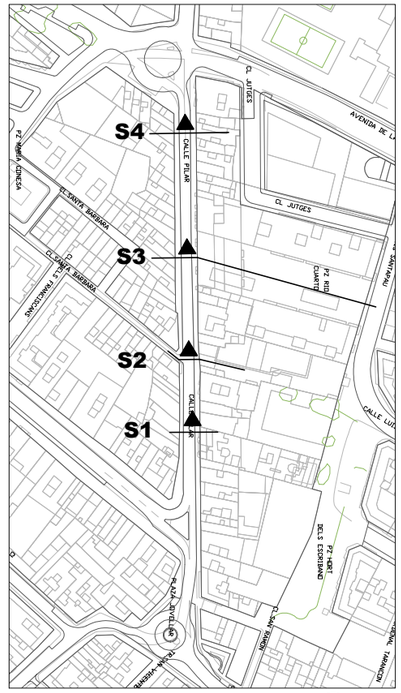


PROPUESTA



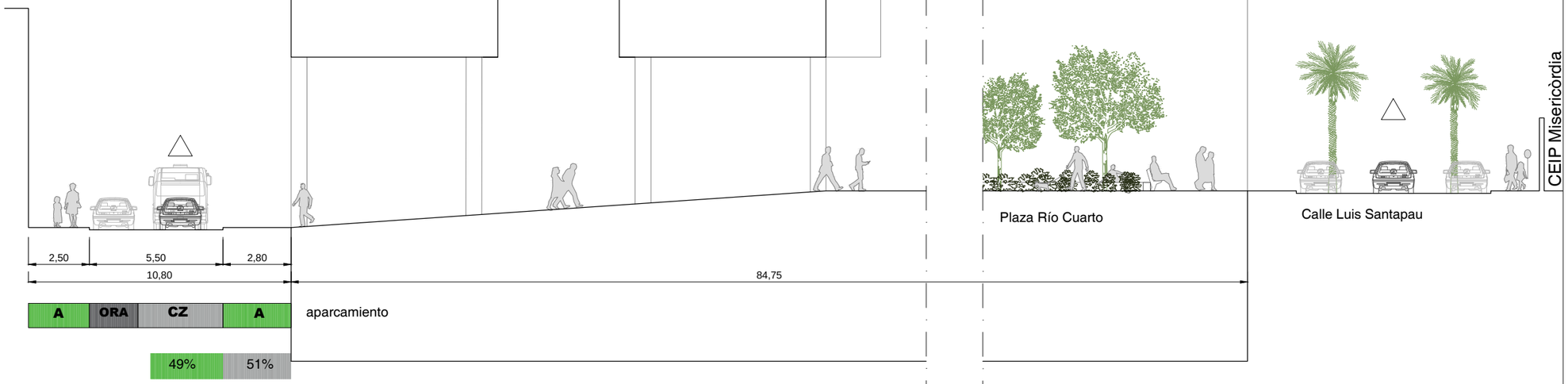
PLANTA VIARIA TIPO PROPUESTA



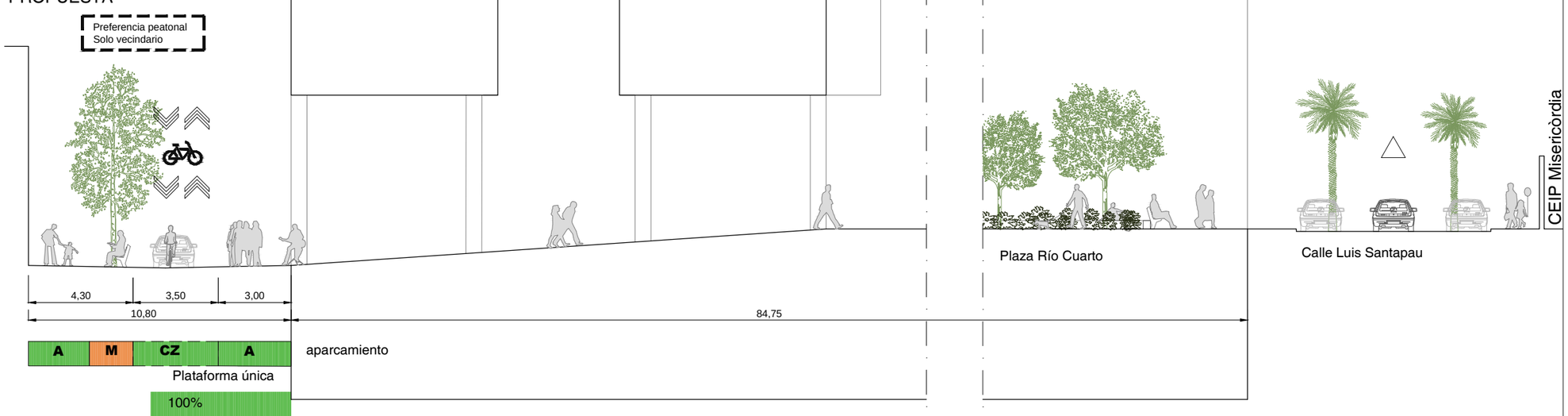

S4
S3
S2
S1
CALLE PILAR
CL. JUTGES
AVENIDA DE LA
CL. MARE DE DEU DE LA MISERICÒRDIA
CL. MARE DE DEU DE LA MISERICÒRDIA
CL. MARE DE DEU DE LA MISERICÒRDI

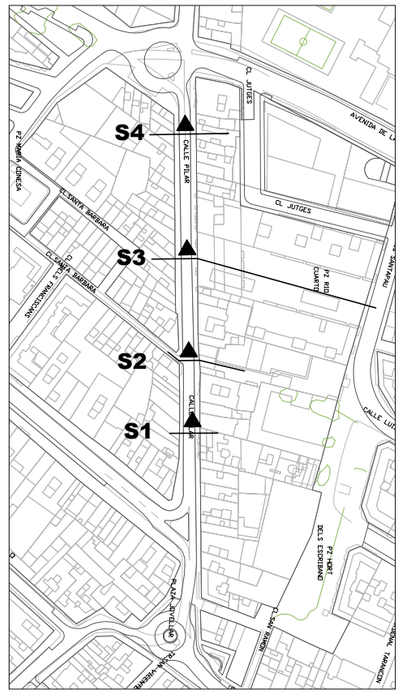
CALLE PILAR - S3

ACTUAL



PROPUESTA





LEYENDA

- A — ACERA
- B — CARRIL BICI
- TP — TRANSPORTE PÚBLICO
- P — APARCAMIENTO
- CZ — CALZADA
- M — BANDA MULTIFUNCIÓN
- Carga y Descarga comercial / CDU
- Carga y Descarga Vecinos
- PMR
- Parada 15 minutos
- Usos compatibles en horario
- Estancia
- Vegetación - Sombra
- Terraza

S1, S2, S3, S4 - Calle de centro urbano con itinerario de peatones destacado y alto flujo escolar. Propuesta de plataforma única con preferencia peatonal, acceso rodado del vecindario y ciclocalle.

PLANO TS.02

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

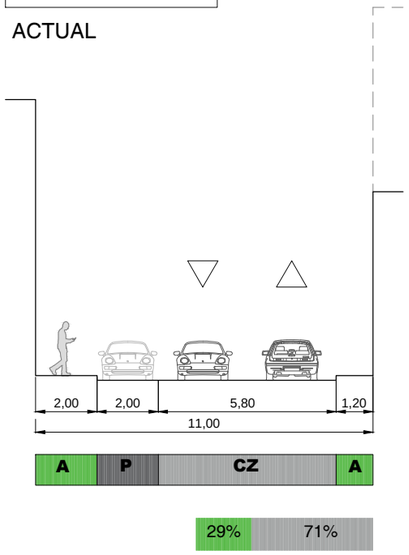
Julio 2019
A3 / E 1:200

0 5 10 15 20

REVISIÓN TIPOLÓGICA DE SECCIONES DE CALLE

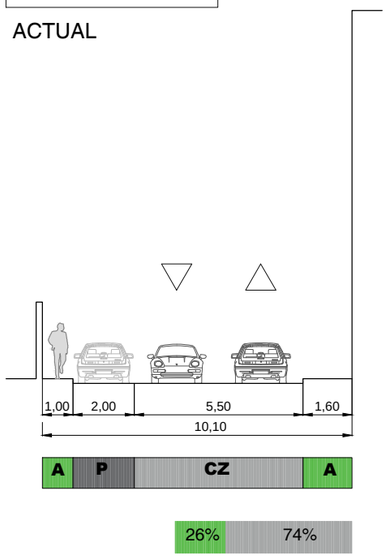
CALLE PILAR - S5

ACTUAL



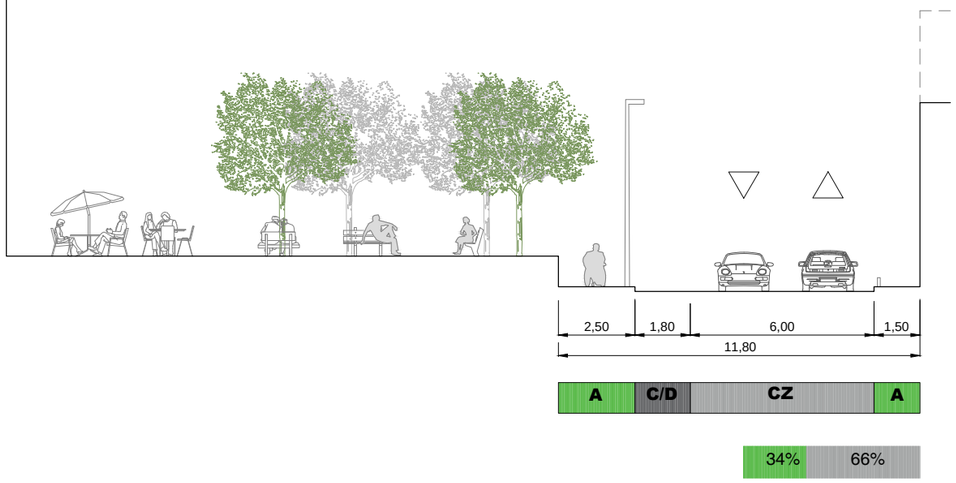
CALLE PILAR - S6

ACTUAL

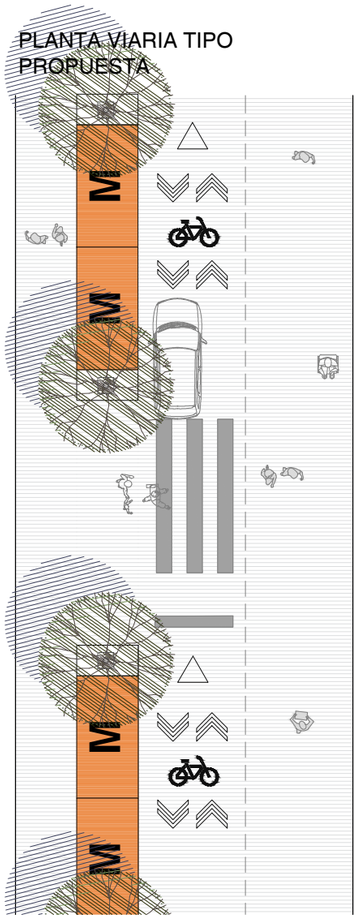


CALLE PILAR - S7

ACTUAL

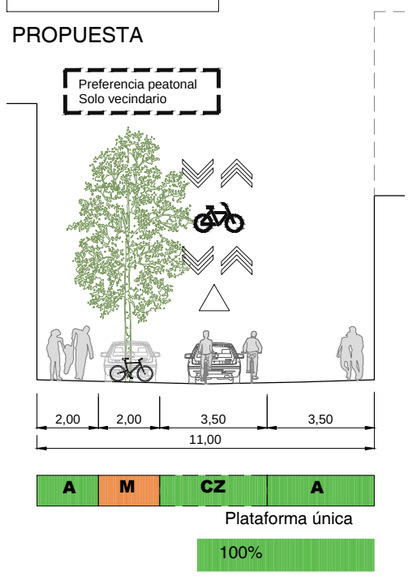


PLANTA VIARIA TIPO PROPUESTA



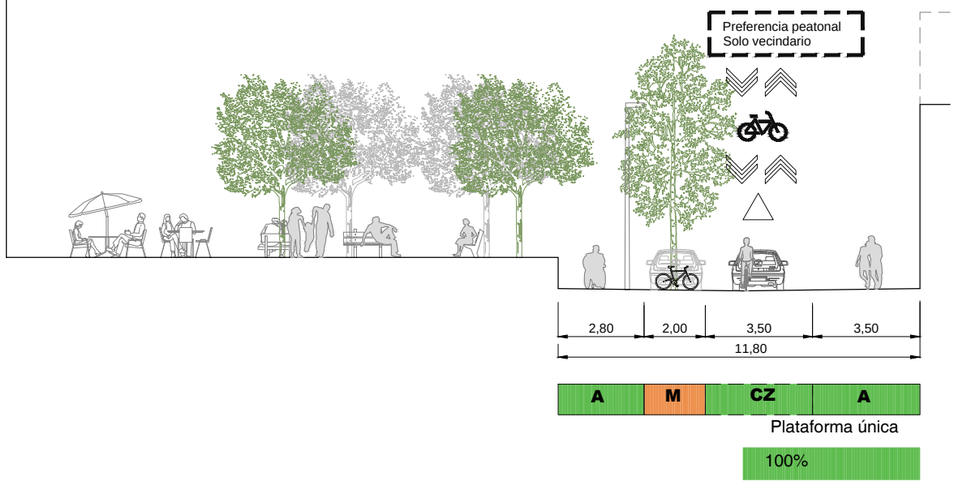
CALLE PILAR - S5

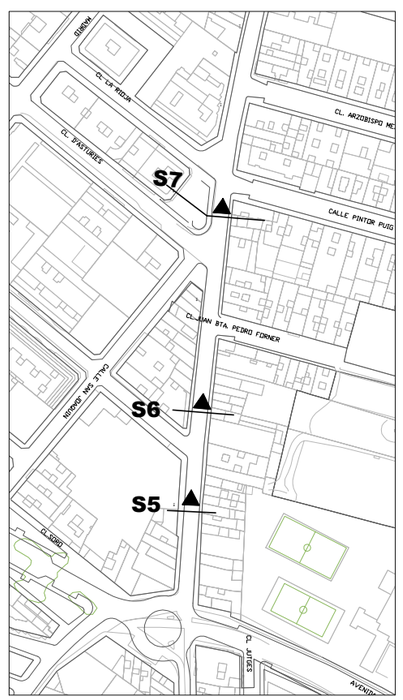
PROPUESTA



CALLE PILAR - S7

PROPUESTA





LEYENDA

- A — ACERA
- B — CARRIL BICI
- TP — TRANSPORTE PÚBLICO
- P — APARCAMIENTO
- CZ — CALZADA
- M — BANDA MULTIFUNCIÓN
- Carga y Descarga comercial / CDU
- Carga y Descarga Vecinos
- PMR
- Parada 15 minutos
- Usos compatibles en horario
- Estancia
- Vegetación - Sombra
- Terraza

S5, S6, S7 - Calle de red local propuesta para recorrido peatonal y ciclocalle en ambos sentidos, con acceso rodado para el vecindario y banda multifuncional.

PLANO TS.03

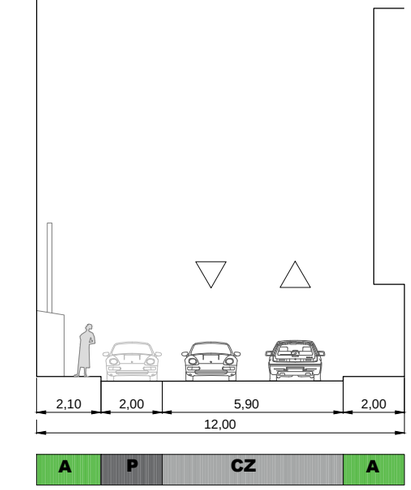
prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

Julio 2019
A3 / E 1:200
0 5 10 15 20

REVISIÓN TIPOLÓGICA DE SECCIONES DE CALLE

CALLE PILAR - S8

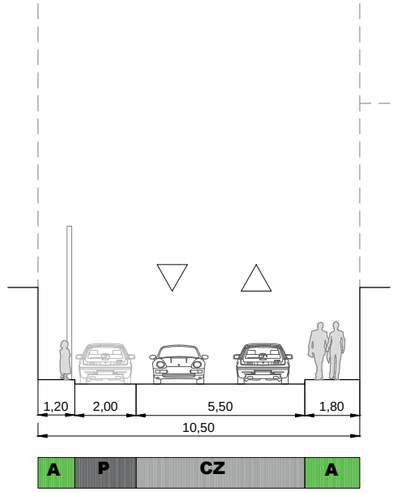
ACTUAL



34% 66%

CALLE PILAR - S9

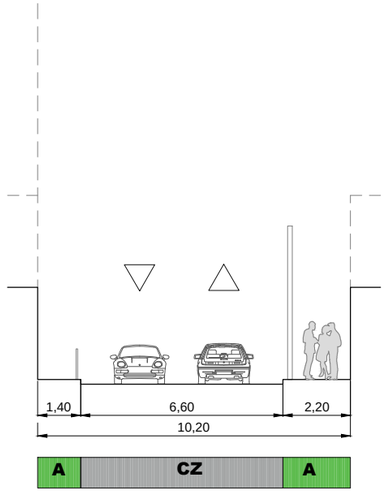
ACTUAL



29% 71%

CALLE PILAR - S10

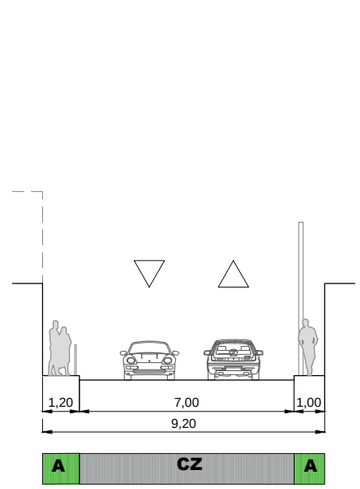
ACTUAL



35% 65%

CALLE PILAR - S11

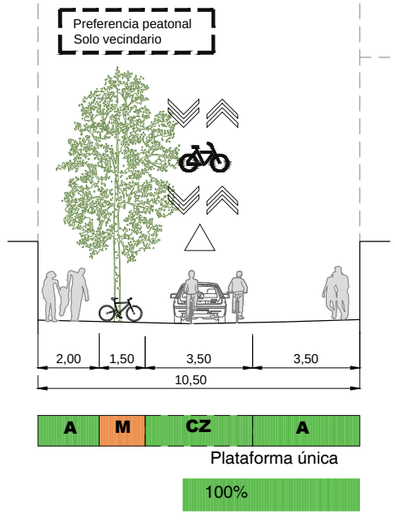
ACTUAL



24% 76%

CALLE PILAR - S9

PROPUESTA

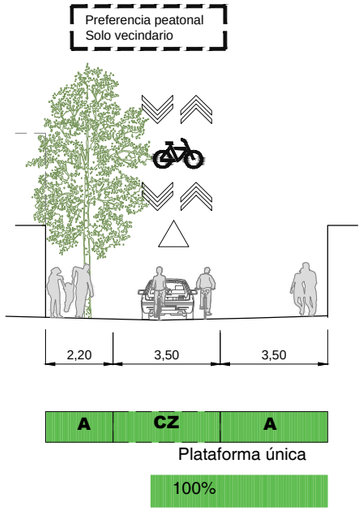


Plataforma única

100%

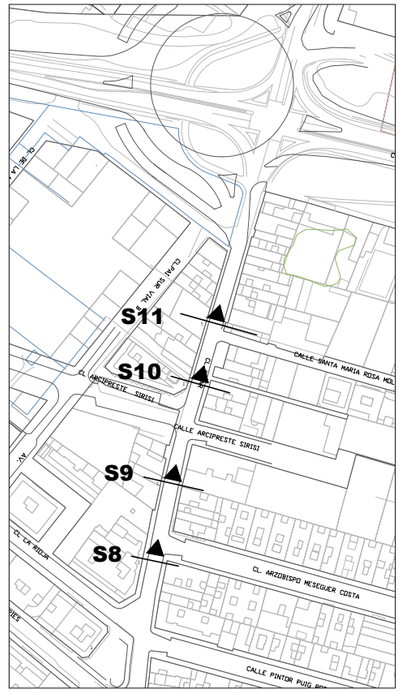
CALLE PILAR - S11

PROPUESTA



Plataforma única

100%



LEYENDA

- A — ACERA
- B — CARRIL BICI
- TP — TRANSPORTE PÚBLICO
- P — APARCAMIENTO
- CZ — CALZADA
- M — BANDA MULTIFUNCIÓN
- Carga y Descarga comercial / CDU
- Carga y Descarga Vecinos
- PMR
- Parada 15 minutos
- Usos compatibles en horario
- Estancia
- Vegetación - Sombra
- Terraza

S8, S9, S10, S11 - Calle de red local propuesta para recorrido peatonal y ciclocalle en ambos sentidos, con acceso rodado para el vecindario.

PLANO TS.04

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

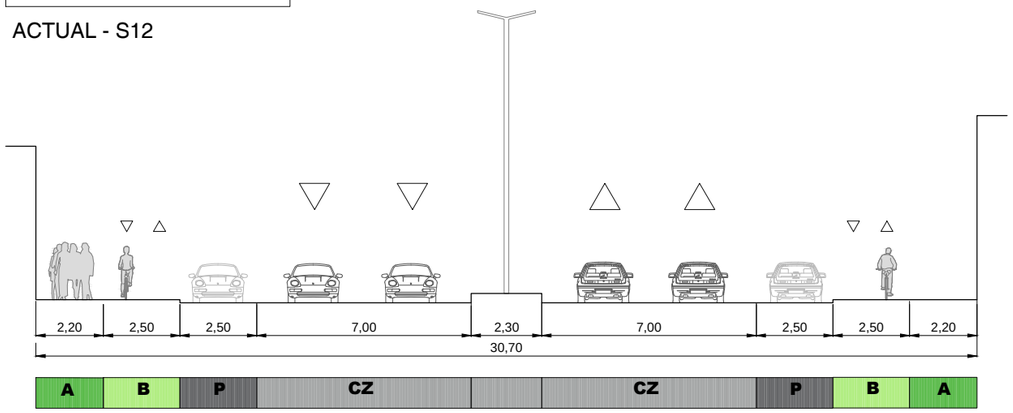
Julio 2019
A3 / E 1:200

0 5 10 15 20

REVISIÓN TIPOLÓGICA DE SECCIONES DE CALLE

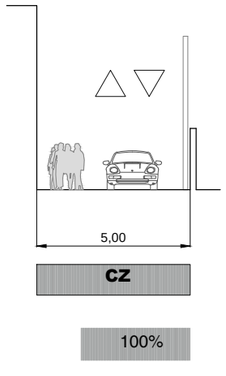
AV. ZARAGOZA (N-232)

ACTUAL - S12



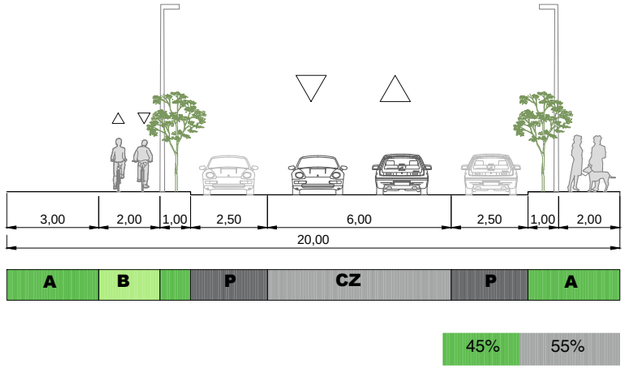
C/ PAPA BENET XIII

ACTUAL - S13



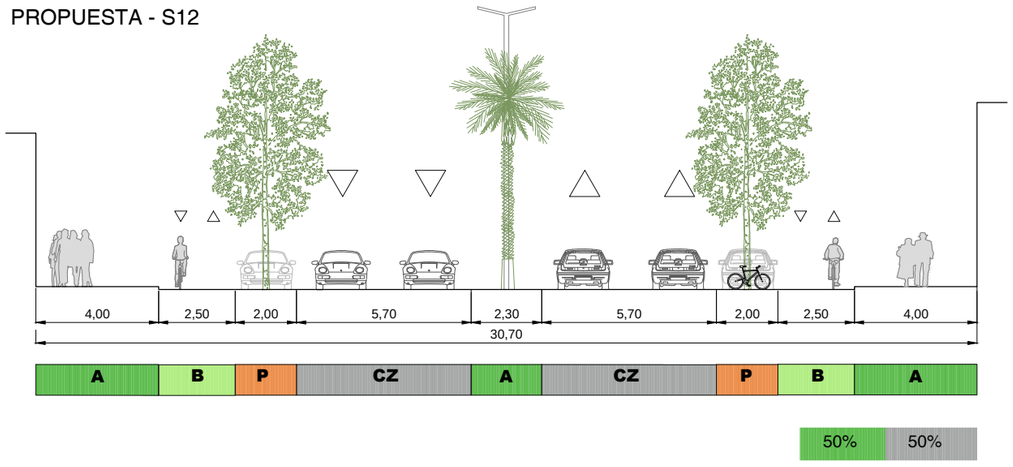
C/ PAPA JOAN XXIII

ACTUAL - S14



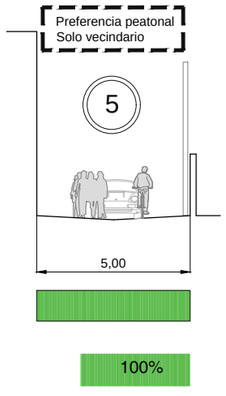
AV. ZARAGOZA (N-232)

PROPUESTA - S12



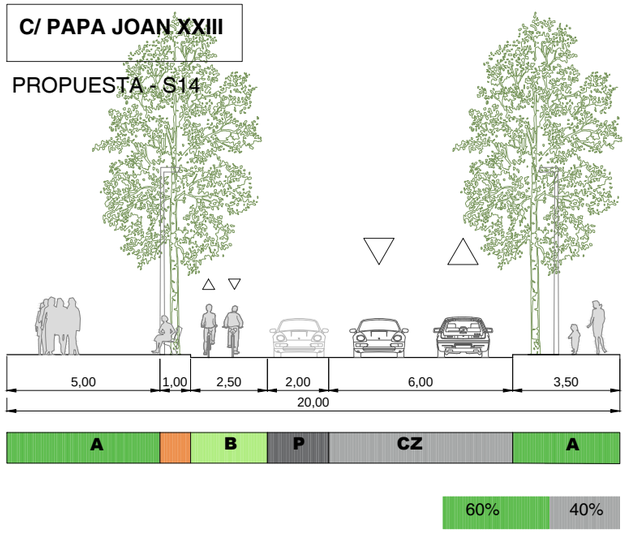
C/ PAPA BENET XIII

PROPUESTA - S13



C/ PAPA JOAN XXIII

PROPUESTA - S14





LEYENDA

- A — ACERA
- B — CARRIL BICI
- TP — TRANSPORTE PÚBLICO
- P — APARCAMIENTO
- CZ — CALZADA
- M — BANDA MULTIFUNCIÓN
- Carga y Descarga comercial / CDU
- Carga y Descarga Vecinos
- PMR
- Parada 15 minutos
- Usos compatibles en horario
- Estancia
- Vegetación - Sombra
- Terraza

S12, S13, S14 - Calles de recorrido a equipamientos e infraestructuras importantes (educativas, sociales y de comunicación). Ampliación del espacio para el peatón, zonas de estancia y descanso y mejora de la seguridad.

PLANO TS.05

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

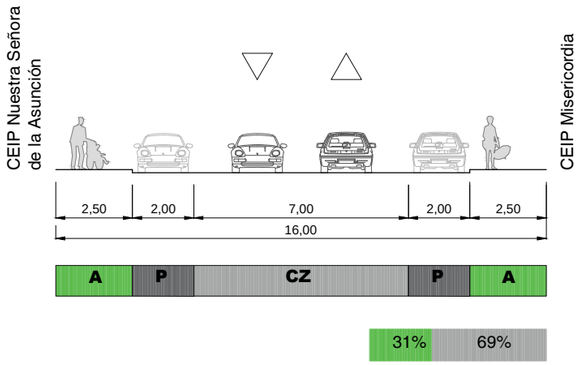
Julio 2019
A3 / E 1:200

0 5 10 15 20

REVISIÓN TIPOLÓGICA DE SECCIONES DE CALLE

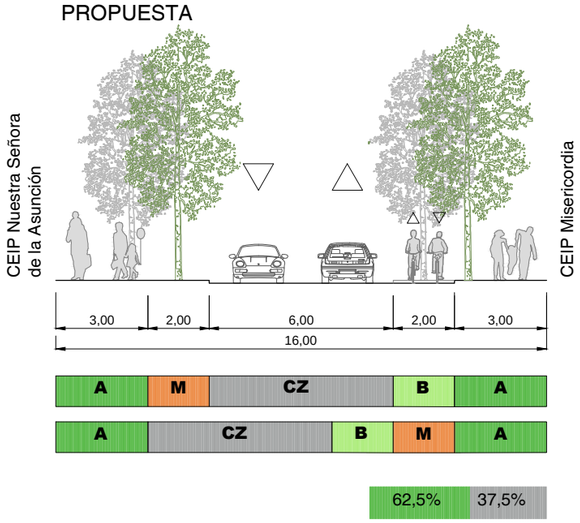
AV. LLIBERTAT - S15

ACTUAL

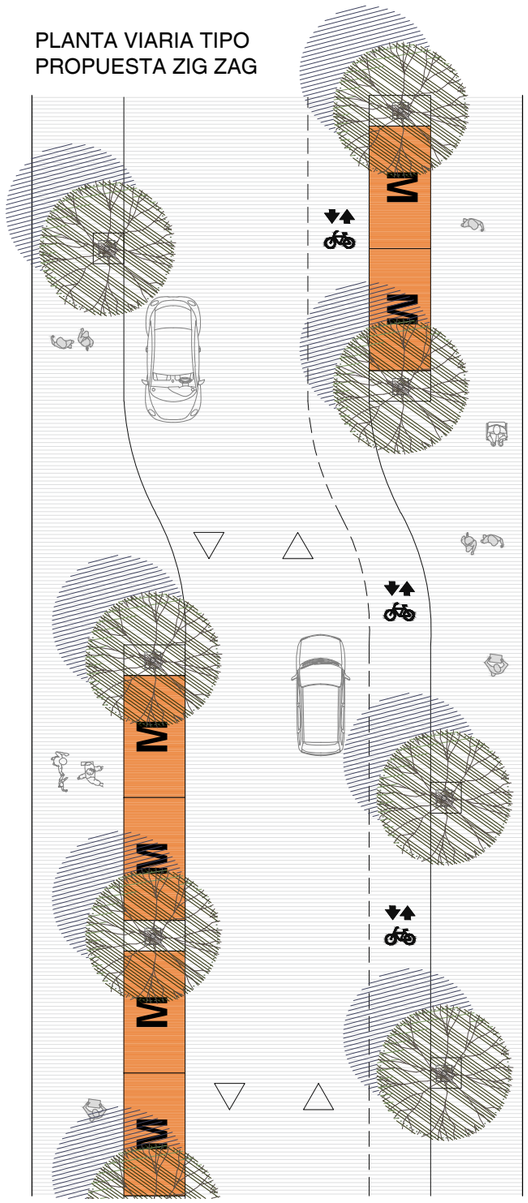


AV. LLIBERTAT - S15

PROPUESTA

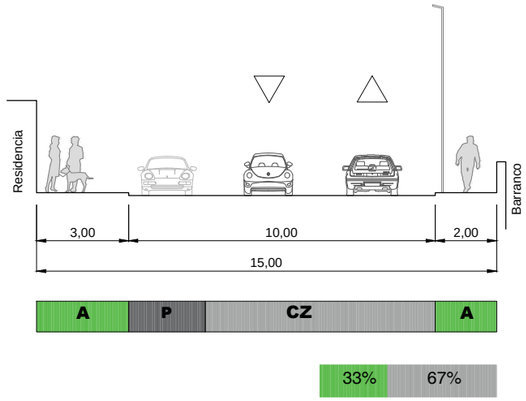


PLANTA VIARIA TIPO
PROPUESTA ZIG ZAG



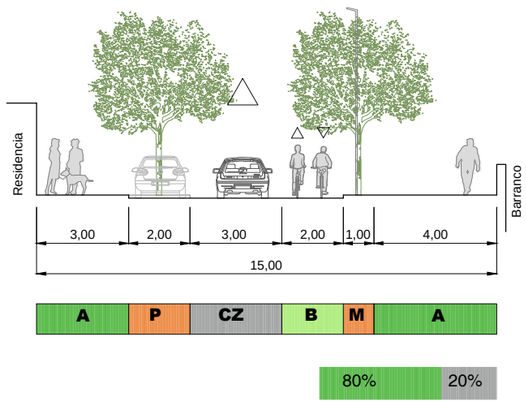
CALLE PROYECTO 25 - S16

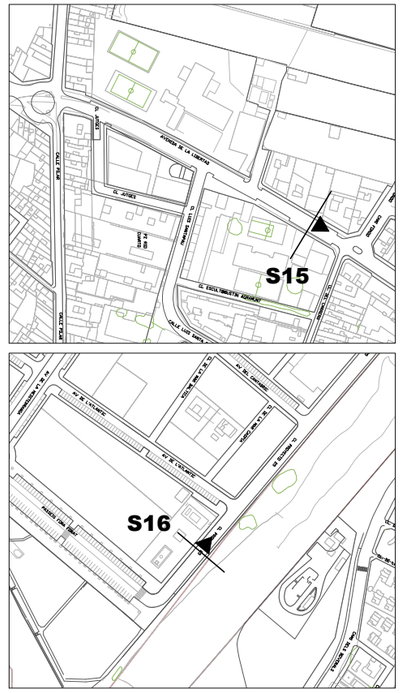
ACTUAL (tramo Residencia Baix Maestrat)



CALLE PROYECTO 25 - S16

PROPUESTA - S16





LEYENDA

- A — ACERA
- B — CARRIL BICI
- TP — TRANSPORTE PÚBLICO
- P — APARCAMIENTO
- CZ — CALZADA
- M — BANDA MULTIFUNCIÓN
- Carga y Descarga comercial / CDU
- Carga y Descarga Vecinos
- PMR
- Parada 15 minutos
- Usos compatibles en horario
- Estancia
- Vegetación - Sombra
- Terraza

S15 - Calle de red local con importancia comercial y dotacional y con un flujo escolar muy alto. Propuesta en zig zag con ampliación de aceras e incorporación de carril bici.

S16 - Calle de acceso a equipamiento con ampliación del espacio peatonal y arbolado.

PLANO TS.06

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

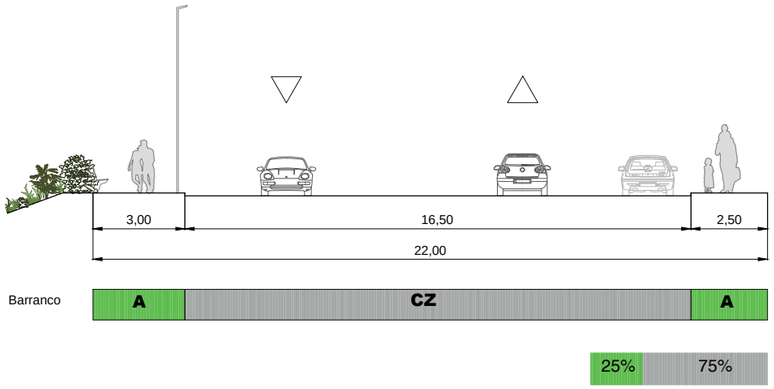
Julio 2019
A3 / E 1:200

0 5 10 15 20

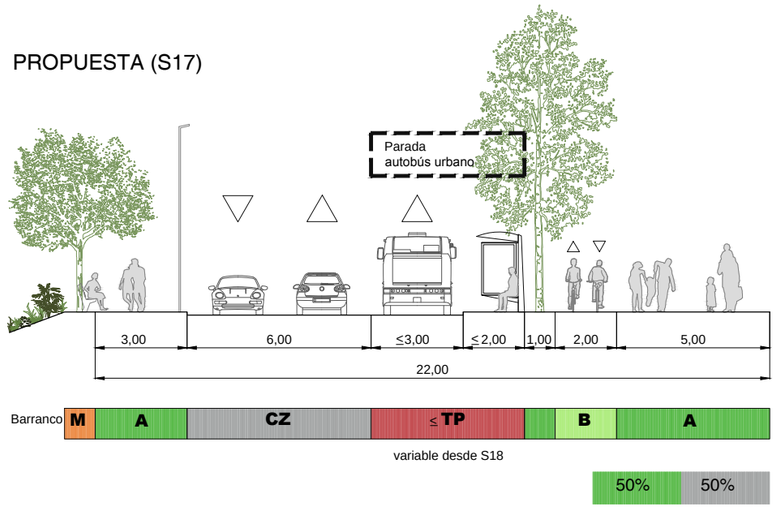
REVISIÓN TIPOLÓGICA DE SECCIONES DE CALLE

CAMÍ DELS BOVERALS - S17

ACTUAL (tramo de acceso a calle Joan Fuster)

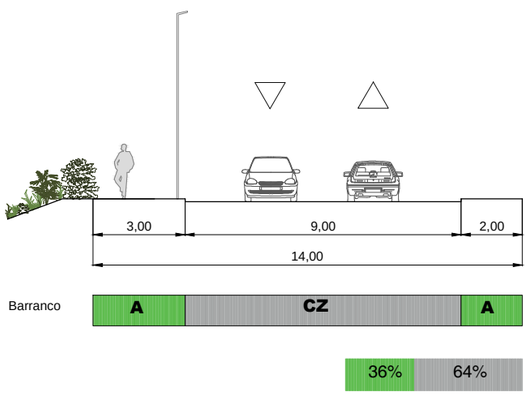


PROPUESTA (S17)

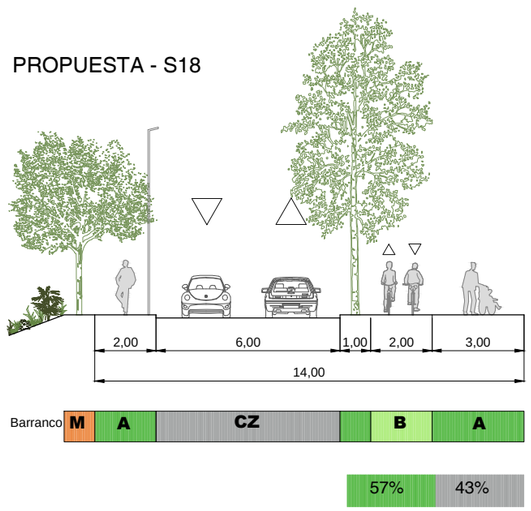


CAMÍ DELS BOVERALS - S18

ACTUAL (tramo calle Leopoldo Querol)

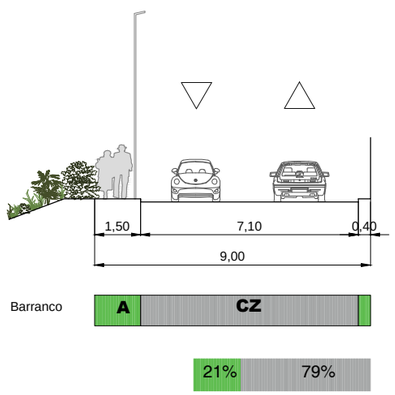


PROPUESTA - S18

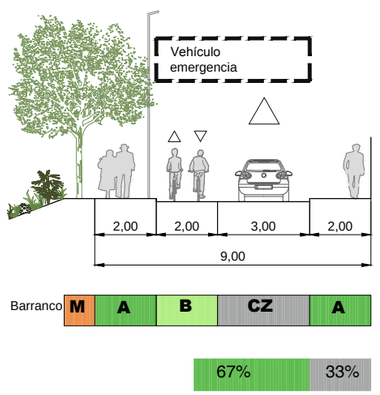


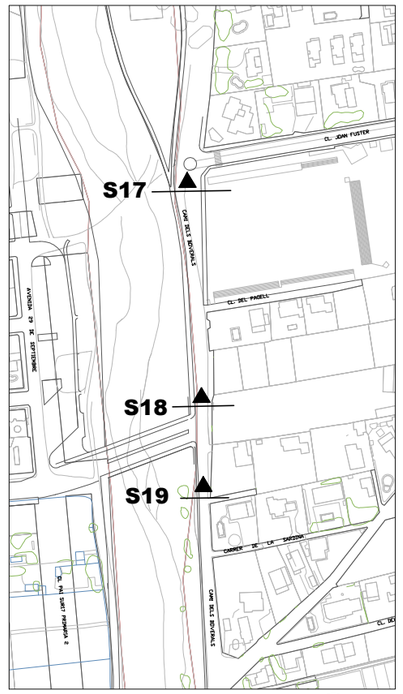
CAMÍ DELS BOVERALS - S19

ACTUAL (sección mínima)



PROPUESTA - S19





LEYENDA

- A — ACERA
- B — CARRIL BICI
- TP — TRANSPORTE PÚBLICO
- P — APARCAMIENTO
- CZ — CALZADA
- M — BANDA MULTIFUNCIÓN
- Estancia
- Vegetación - Sombra

S17, S18 - Calle de red local perimetral de acceso al mar y con futuro flujo escolar con introducción de carril bici.

S19 - Calle de red local perimetral de acceso al mar y con futuro flujo escolar con reducción a un sentido de circulación e introducción de carril bici.

PLANO TS.07

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

Julio 2019
A3 / E 1:200

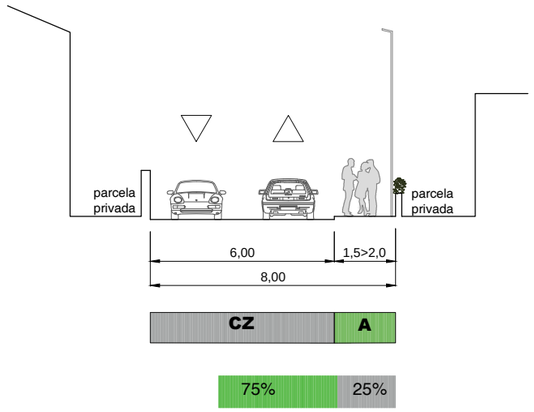
0 5 10 15 20

REVISIÓN TIPOLÓGICA DE SECCIONES DE CALLE

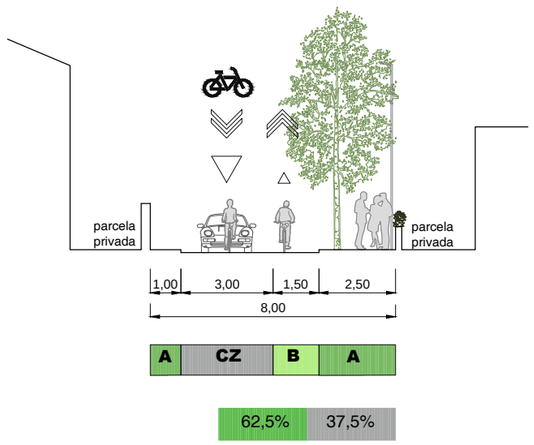
COSTA NORTE

AV. FRANCISCO JOSÉ BALADA - S20

ACTUAL (durante 3,7km - tramo entre Camí de Boverals y Playa del Saldonar)

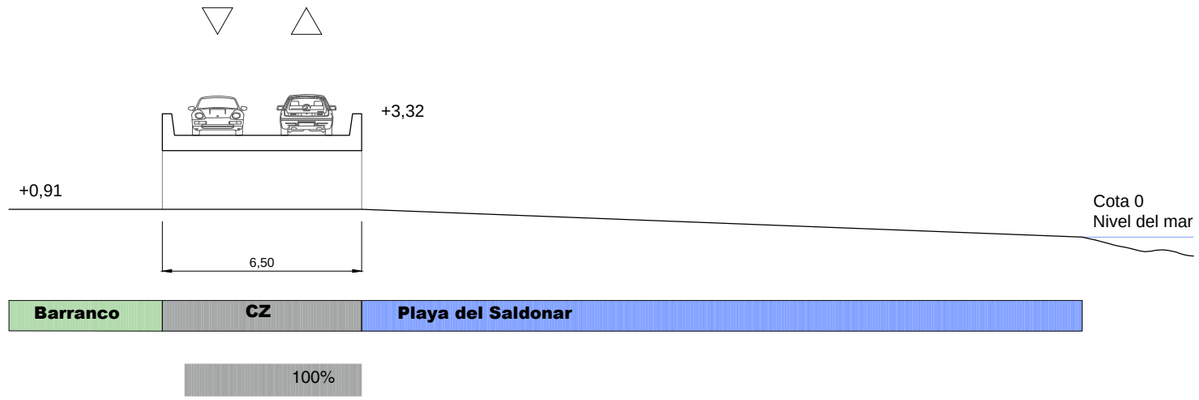


PROPUESTA - S20

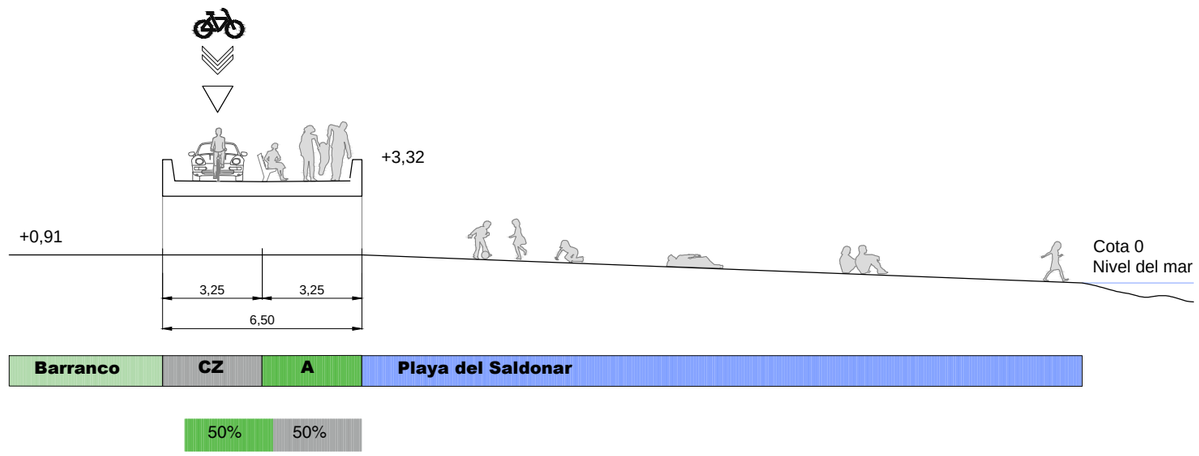


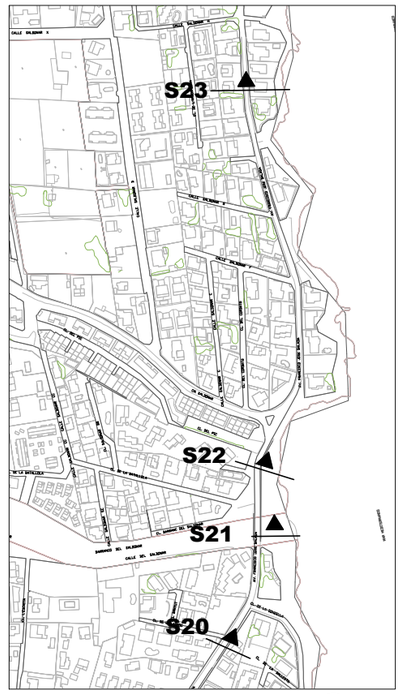
AV. FRANCISCO JOSÉ BALADA - S21

ACTUAL (puente Barranco del Saldonar)



PROPUESTA - S21





LEYENDA

- A — ACERA
- B — CARRIL BICI
- TP — TRANSPORTE PÚBLICO
- P — APARCAMIENTO
- CZ — CALZADA

COSTA NORTE

S20, S21, S22, S23 - Calle de conexión principal del centro urbano con la zona de Costa Norte. Propuesta de pacificación del tráfico y mejora de los recorridos peatonales, zonas de estancia y accesibilidad e incorporación de carril bici.

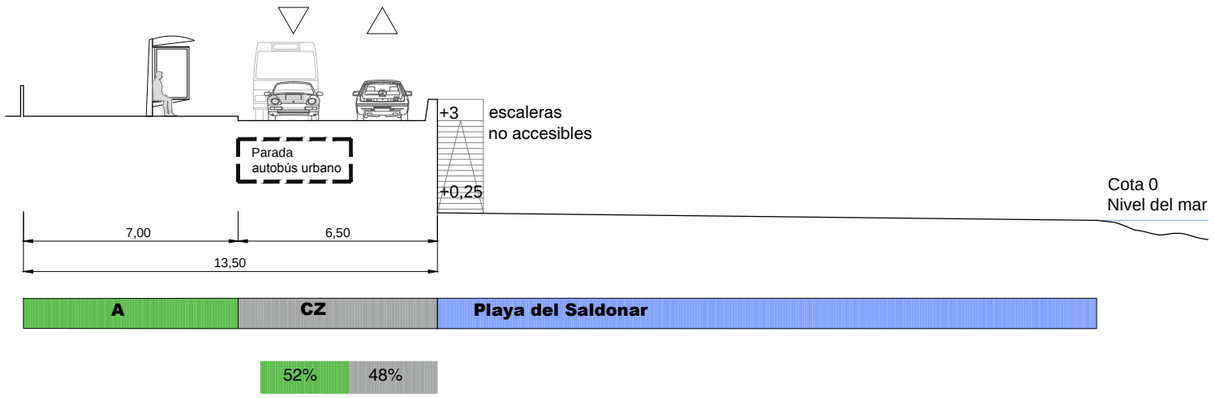
LOS PROYECTOS QUE DESARROLLAN EL PMUS TENDRÁN EN CUENTA LAS ACTIVIDADES PERMITIDAS EN DOMINIO PÚBLICO SEGÚN LA LEY DE COSTAS VIGENTE.

PLANO TS.08

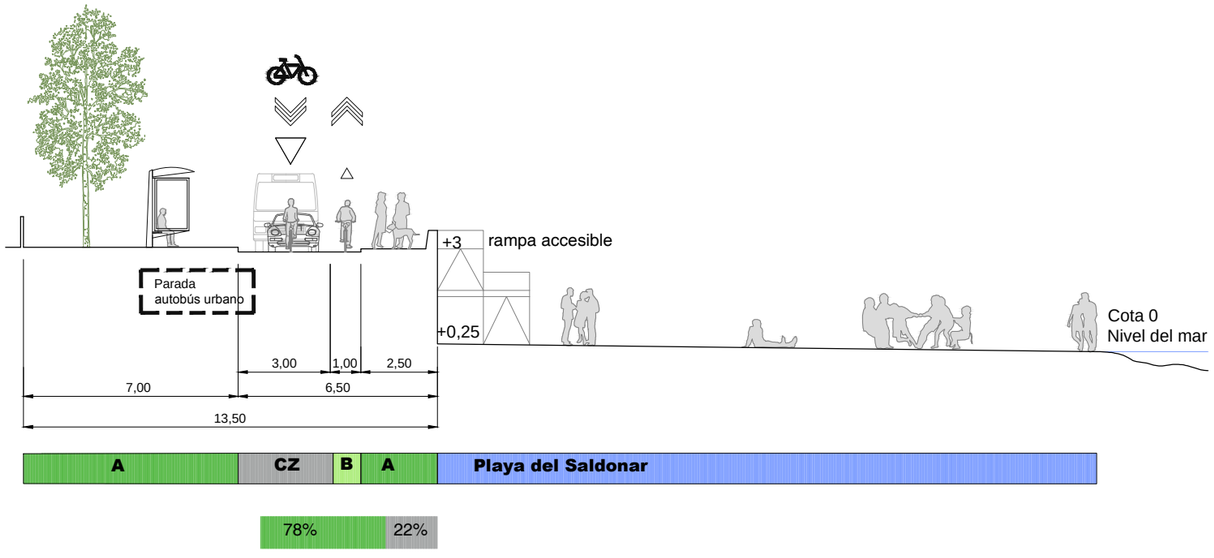
COSTA NORTE

AV. FRANCISCO JOSÉ BALADA - S22

ACTUAL (acceso a Playa del Saldonar)

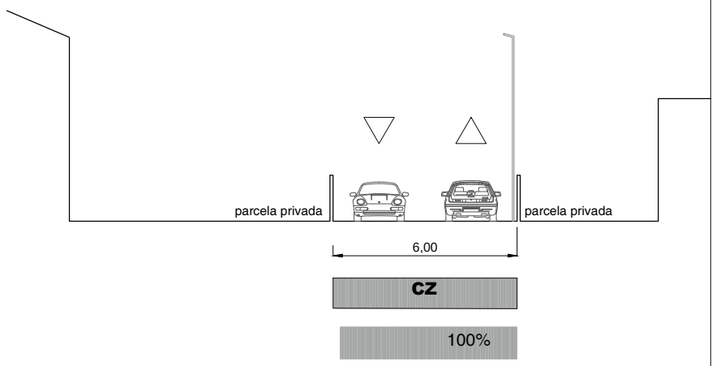


PROPUESTA - S22

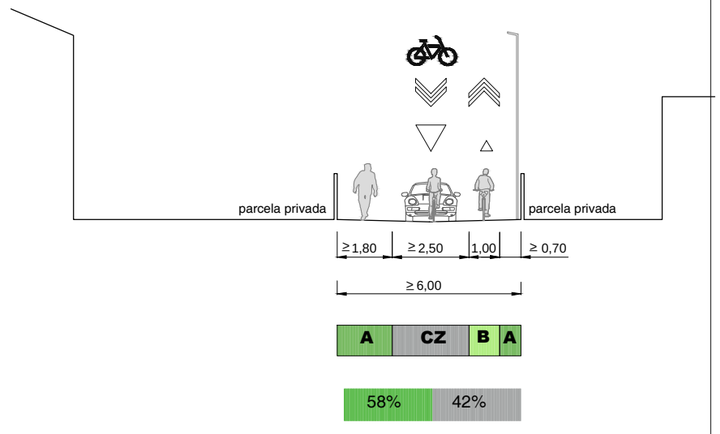


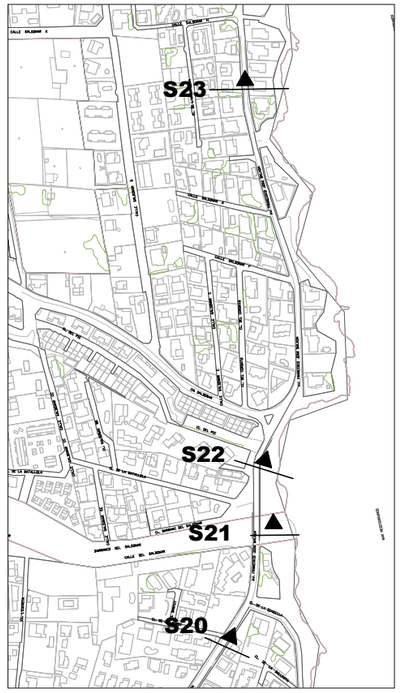
AV. FRANCISCO JOSÉ BALADA - S23

ACTUAL (sección mínima - durante 2,1km
tramo entre Playa Saldonar y C/ Triador I)



PROPUESTA - S23





LEYENDA

A	ACERA
B	CARRIL BICI
TP	TRANSPORTE PÚBLICO
P	APARCAMIENTO
CZ	CALZADA

COSTA NORTE

S20, S21, S22, S23 - Calle de conexión principal del centro urbano con la zona de Costa Norte. Propuesta de pacificación del tráfico y mejora de los recorridos peatonales, zonas de estancia y accesibilidad e incorporación de carril bici.

LOS PROYECTOS QUE DESARROLLAN EL PMUS TENDRÁN EN CUENTA LAS ACTIVIDADES PERMITIDAS EN DOMINIO PÚBLICO SEGÚN LA LEY DE COSTAS VIGENTE.

PLANO TS.09

prumsvinaròs | GENERALITAT VALENCIANA Presidència | Ajuntament de Vinaròs | UNIÓ EUROPEA | planifica

Julio 2019
A3 / E 1:200

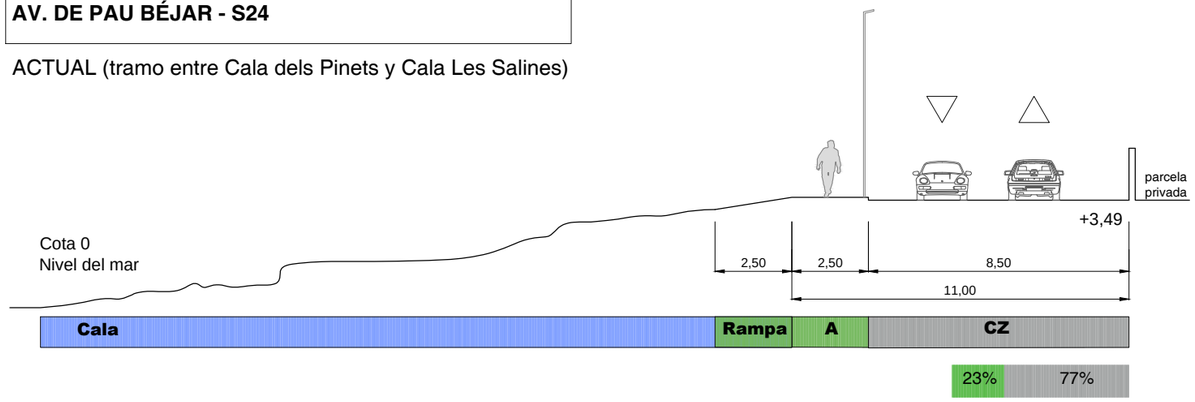
0 5 10 15 20

REVISIÓN TIPOLÓGICA DE SECCIONES DE CALLE

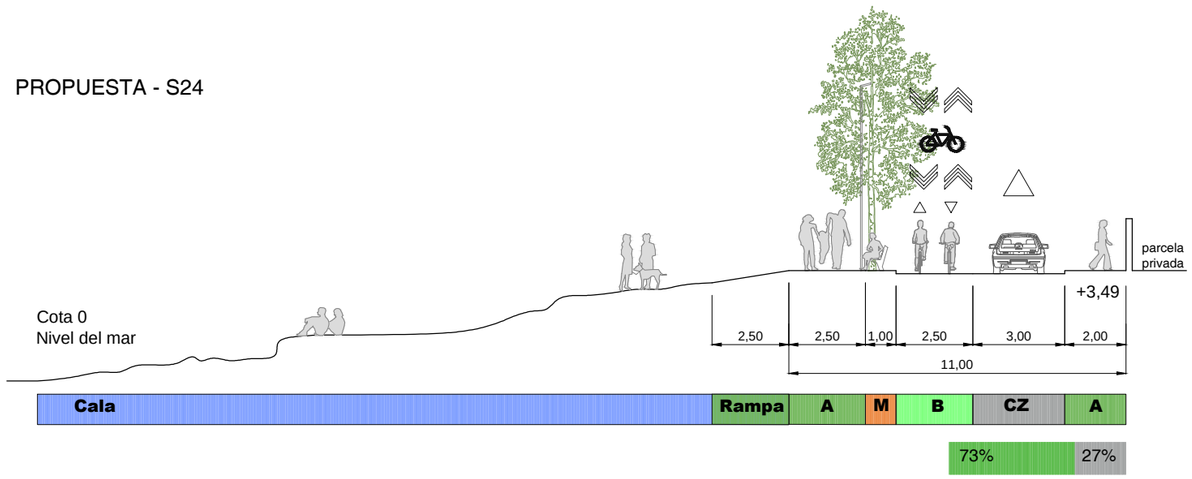
COSTA SUR

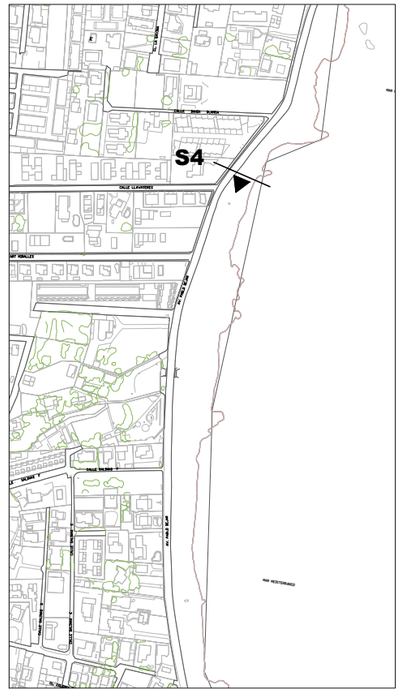
AV. DE PAU BÉJAR - S24

ACTUAL (tramo entre Cala dels Pinets y Cala Les Salines)



PROPUESTA - S24





LEYENDA

- A — ACERA
- B — CARRIL BICI
- TP — TRANSPORTE PÚBLICO
- P — APARCAMIENTO
- CZ — CALZADA
- M — BANDA MULTIFUNCIÓN

COSTA SUR

S24, S25, S26 - Calle de conexión principal del centro urbano con la zona de Costa Sur. Propuesta de pacificación del tráfico y mejora de los recorridos peatonales, zonas de estancia y accesibilidad e incorporación de carril bici.

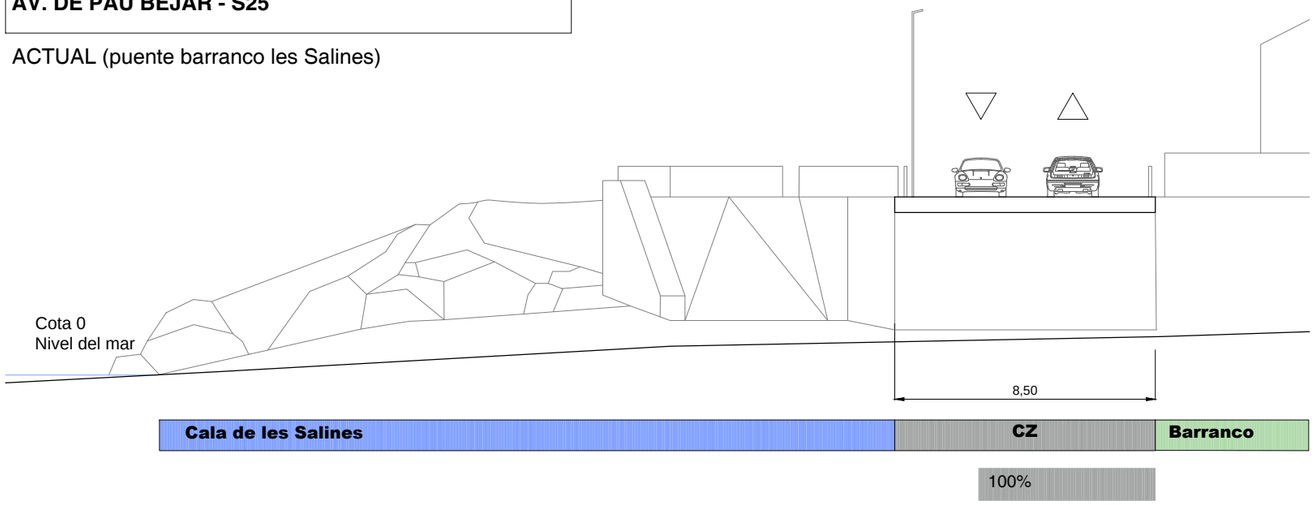
LOS PROYECTOS QUE DESARROLLAN EL PMUS TENDRÁN EN CUENTA LAS ACTIVIDADES PERMITIDAS EN DOMINIO PÚBLICO SEGÚN LA LEY DE COSTAS VIGENTE.

PLANO TS.10

COSTA SUR

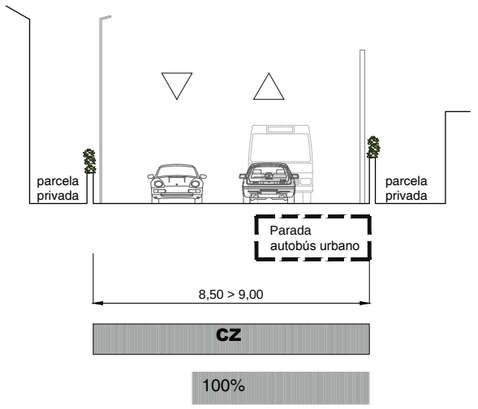
AV. DE PAU BÉJAR - S25

ACTUAL (puente barranco les Salines)

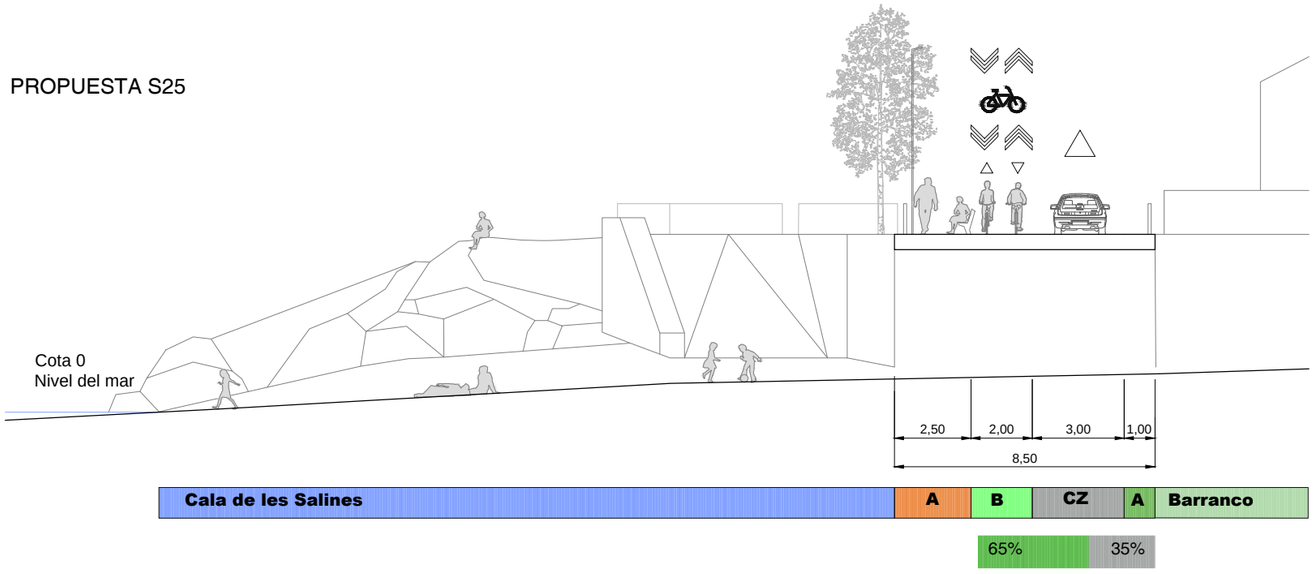


AV. FRANCISCO BAILA TOSCA - S26

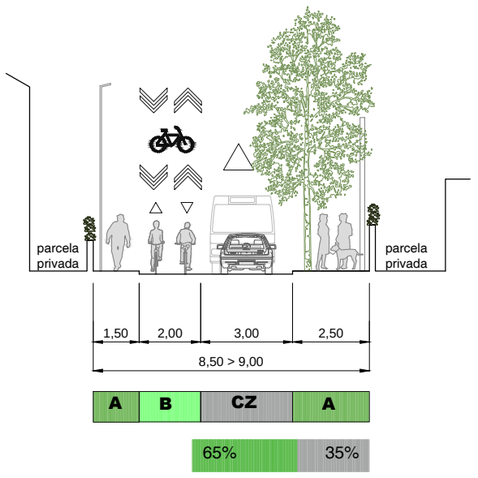
ACTUAL (tramo hasta Barranco de Aiguaoliva)

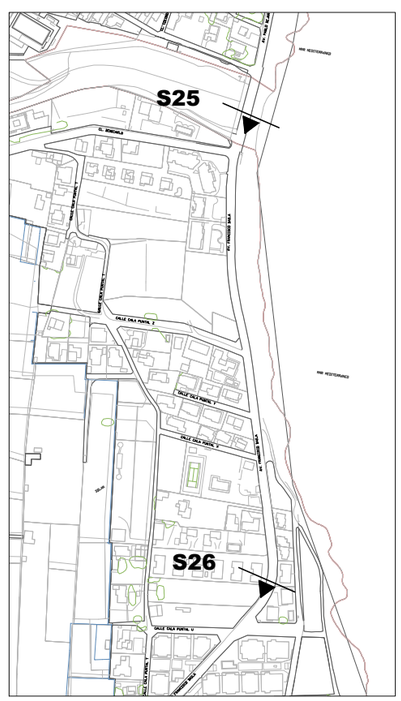


PROPUESTA S25



ACTUAL - S26





LEYENDA

A	ACERA
B	CARRIL BICI
TP	TRANSPORTE PÚBLICO
P	APARCAMIENTO
CZ	CALZADA
M	BANDA MULTIFUNCIÓN

COSTA SUR

S24, S25, S26 - Calle de conexión principal del centro urbano con la zona de Costa Sur. Propuesta de pacificación del tráfico y mejora de los recorridos peatonales, zonas de estancia y accesibilidad e incorporación de carril bici.

LOS PROYECTOS QUE DESARROLLAN EL PMUS TENDRÁN EN CUENTA LAS ACTIVIDADES PERMITIDAS EN DOMINIO PÚBLICO SEGÚN LA LEY DE COSTAS VIGENTE.

PLANO TS.11

DOCUMENTO III.
PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
PRUMS VINARÒS
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

ÍNDICE

0 INTRODUCCIÓN 1

1 LEGISLACIÓN Y NORMATIVA APLICABLE 1

2 FONDOS FEDER. INDICADORES DE COMUNICACIÓN 1

3 PERSPECTIVA DE GÉNERO 1

4 ANTECEDENTES DE PARTICIPACIÓN 2

5 PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DEL PRUMS 3

5.1 OBJETIVOS 4
5.2 PROGRAMA DE ACCIONES 4
5.3 DIFUSIÓN Y COMUNICACIÓN 4
5.3.1 Imagen 4
5.3.2 Página web 4
5.3.3 Redes sociales 5
5.3.4 Correo electrónico 5

6 DESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES PARTICIPATIVAS 5

6.1 ETAPA 0. ENCUESTA PREVIA Y CENTRO HISTÓRICO 5
6.1.1 Encuesta previa 5
6.1.2 Centro histórico 6
6.2 ETAPA 1. PRESENTACIÓN DEL PRUMS 8
6.3 ETAPA 2. PARTICIPACIÓN INCLUSIVA, PERSPECTIVA DE GÉNERO Y ENTREVISTAS 8
6.3.1 Personas mayores y con movilidad reducida 9
6.3.2 Infancia 13
6.3.3 Taller de futuro "La movilidad de Vinaròs en 2020-2030" 16
6.3.4 Entrevistas 23
6.4 ETAPA 3. ENSAYO PILOTO 24
6.5 ETAPA 4. DEVOLUCIÓN DE RESULTADOS Y CONCLUSIONES 24
6.6 ETAPA 5. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO 24

ANEXO I. ENCUESTAS

0 INTRODUCCIÓN

La participación de las personas que viven, trabajan o visitan el municipio de Vinaròs es fundamental para construir, gracias a la inteligencia colectiva, el modelo territorial que el PRUMS es capaz de idear y proponer, dentro de su ámbito geográfico (término municipal) y el gran alcance de sus determinaciones.

Hoy la única garantía legal que la tramitación de los planes provee con su sometimiento preceptivo a información pública y alegaciones, ya no es suficiente, porque ni es garantía efectiva de participación ciudadana, ni mucho menos se produce en el mejor momento de su desarrollo, donde muchas decisiones se encuentran ya tomadas sin permitir integrar la información que los alegantes manifiestan.

Para complementar la dimensión administrativa y la técnica del equipo redactor, es necesario sumar la capacidad de reflexión y experiencia cotidiana de la sociedad civil y dar a los actores locales la oportunidad de planear y decidir de forma colaborativa a través de mecanismos sencillos e inclusivos, centrados en las personas y su calidad de vida.

Por eso, la participación de la ciudadanía ha de comenzar en las fases iniciales. Vinaròs así lo está impulsando, como demuestran los múltiples procesos participativos que se han dado en los últimos años en el municipio. Desde la Agenda 21 hasta los recientes EDUSI (junto a Benicarló) y Plan Estratégico. (ver apartado Antecedentes de participación)

El trabajo conjunto entre administración, ciudadanía y equipos técnicos es sin duda la mejor metodología para abordar los retos de futuro de territorios complejos como el que nos ocupa. Desafíos que se convierten en oportunidades donde todas las personas que lo deseen se puedan sentir partícipes de los cambios en su localidad.

La participación requiere del establecimiento de un flujo de información constante entre los diferentes agentes implicados en el territorio, así como de conocimiento de la función de cada uno durante el proceso participativo:

Personal técnico responsable de las áreas municipales	Gestionan y trabajan con los problemas cotidianos aportando su experiencia, administración de los recursos municipales, presupuesto municipal, subvenciones y ayudas, además de su conocimiento técnico.
Políticos/as	Desde su responsabilidad de gobierno deben considerar y sopesar las necesidades en cada momento y según circunstancias variadas, de forma que conducen la actuación de la administración local hacia la resolución de los conflictos y priorización de intervención para la satisfacción de las personas administradas.
Personas que habitan por razón de residencia, trabajo o visita en el municipio de Vinaròs. Asociaciones y colectivos ciudadanos	Sus inquietudes (aspectos que soportan, disfrutan, o anhelan) pueden contribuir a orientar la acción pública, aprovechando el conocimiento compartido para alcanzar la máxima eficiencia. Participan de forma desinteresada y muestran sus preferencias priorizando las líneas de acción para planificarlas en el tiempo.
Equipo técnico redactor	Es el responsable de armar la estrategia del PRUMS y orientar la misma con el objetivo de permitir la comunicación y el entendimiento entre todos los agentes implicados, informando con una terminología sencilla y comprensible. También provee de ejemplos, referencias y casos de estudio y experiencia contrastada que permiten discutir y escoger un modelo de ciudad a seguir. Hace uso de la información recibida para redactar los documentos encomendados.

1 LEGISLACIÓN Y NORMATIVA APLICABLE

El Plan de participación ciudadana del PRUMS (en adelante, PPC) da cumplimiento con la Ley 2/2015, de 2 de abril, de Transparencia, Buen Gobierno y Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana, por la que se plantea la misma *en la elaboración de normas, planes, procedimientos y otros instrumentos de planificación* (artículo 45), sin perjuicio del trámite de audiencia e información pública prevista en la legislación.

La Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana también recoge en su artículo 17 el derecho de la ciudadanía a *conocer y participar en la planificación y regulación en materia de movilidad y transporte, de acuerdo con los instrumentos previstos en la normativa vigente.*

Además, Vinaròs también cuenta con una Ordenanza municipal (Reglamento de participación ciudadana), cuya aprobación inicial por el Pleno de la Corporación el 25 de mayo de 2017 fue ratificada y finalmente publicada en el BOP de Castellón nº 87 de fecha 22 de julio de 2017. El ayuntamiento demuestra con ella su compromiso de hacer partícipe a la ciudadanía de las políticas públicas.

2 FONDOS FEDER. INDICADORES DE COMUNICACIÓN

El Ayuntamiento de Vinaròs fue una de las entidades locales beneficiarias para la cofinanciación de su PMUS por los Programas Operativos FEDER de la Comunitat Valenciana 2014-2020 del PMUS.

Por eso, durante el desarrollo del mismo se ha controlado toda información sobre la difusión de las acciones participativas realizadas y facilitado al Ayuntamiento reporte de indicadores de comunicación para su remisión a la Dirección General de Administración Local, quedando acreditada la visibilidad de la aportación de la UE y garantizando la transparencia en la utilización de los fondos públicos en los trabajos del PMUS de Vinaròs.

3 PERSPECTIVA DE GÉNERO

De conformidad con el anexo XII de la ley 1/2019 (reciente modificación de la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje), el PRUMS, como instrumento territorial y urbanístico, quiere responder a las necesidades básicas de todas las personas teniendo en cuenta su diversidad.

Vinaròs no es ajena a las dificultades que imponen las ciudades a la vida cotidiana y limitan las opciones vitales de las personas y en especial la de las mujeres, con sus múltiples responsabilidades en la esfera pública y en la privada. Es necesario incorporar al análisis su

forma de vivir y disponer de su compleja visión formada desde la vinculación con otros grupos sociales que todavía dependen mayoritariamente de ellas.

Uno de los objetivos transversales del PRUMS es otorgar el mismo valor a las cuatro esferas de la vida cotidiana (productiva, reproductiva, política y personal) y por eso hace partícipes del PPC a una diversidad de personas y perfiles sociales para conocer sus experiencias diarias y así poder incorporar sus necesidades y prioridades a las líneas de actuación.

4 ANTECEDENTES DE PARTICIPACIÓN

Vinaròs cuenta con una larga tradición en inquietudes sociales y movimientos asociativos.

Toda la experiencia que se dispone en materia participativa es una prueba de su compromiso para fortalecer el tejido asociativo del municipio, generando cultura y hábitos de participación entre la ciudadanía.

Respecto de los Planes más recientes:

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE E INTEGRADO DEL ÁREA URBANA DE BENICARLÓ - VINARÒS 2014-2020

Según el documento facilitado, para la Estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado del área urbana de Benicarló - Vinaròs (en adelante, EDUSI) se formó un Grupo de Apoyo Local formado por los principales agentes económicos, sociales, ambientales e institucionales del área objeto de estudio, entre otros perfiles: Partidos políticos (gobierno y oposición), técnicos municipales, expertos en diferentes materias, asociaciones ciudadanas, empresarios, ciudadanía no organizada, docentes, consultores, guías turísticos, policía local, etc.

Destaca que se tratara de la primera vez en que dichos agentes presentes en el territorio se encontraban para debatir sobre el territorio común y el escenario de futuro deseado, lo que fue valorado muy positivamente.

Para la ocasión se habilitaron mecanismos de participación y recopilación de información como sesiones técnicas de trabajo interdepartamentales en los Ayuntamientos de Benicarló y Vinaròs, talleres y actividades sectoriales, buzón de sugerencias on-line, difusión en redes sociales y web municipal, además de presentación y publicidad de la Estrategia.

El proceso participativo, realizado en el año 2015, se estructuró en 4 fases:

1. Recopilación de información y preparación de mesas informativas con los ayuntamientos (4 reuniones, 2 en cada ayuntamiento)

2. Proceso participativo sectorial, con un total de 6 sesiones: 2 talleres por temática (el primero sobre identificación de retos, conflictos, debilidades y visiones de futuro, y el segundo sobre identificación y priorización de propuestas). Temáticas: Territorio y Medio Ambiente / Economía y empleo / Cohesión social.

3. Proceso participativo transversal, en el que se envió el documento de la EDUSI a todos los agentes solicitando sugerencias a la estrategia redactada y priorización de las líneas de actuación planteadas en la misma.

4. Continuidad del proceso participativo durante la implementación de la Estrategia.

Los resultados y conclusiones de la participación fueron incorporados al documento de la EDUSI, uno de los referentes para el PRUMS.

PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS

Vinaròs cuenta también con experiencia en la puesta en marcha de presupuestos participativos donde la ciudadanía propone actuaciones en el municipio.

Las que hacen referencia a mejoras en movilidad y regeneración urbana también se han tenido en cuenta como demandas vecinales en el PRUMS:

http://participa.vinaros.es/blog/resultat-recollida-davals-propostes-2017-2018/

Estas son las propuestas de la campaña 2016-2017, relacionadas con la movilidad sostenible, que fueron aprobadas:

- Acondicionar el aparcamiento de la estación de tren.
- Adecuación de la carretera de la costa norte, Avda. Francisco José Balada, en un único sentido (fase 1).
- Plan integral ciclista
- Estudio y mejora de la señalización y direcciones de todas las calles de las costas, zonas de aparcamiento, etc.

Y en la campaña 2017-2018 obtuvieron más de 50 avales las siguientes propuestas:

- Carril bici por la Costa Sur
- Pasarela río Servol
- Ampliación del carril bici, preferentemente la carretera de la Zona norte. Propuesta de una sola dirección de circulación de vehículos desde la playa del Saldonar hasta el camino Ameradors.
- Carril bici Avda. Castellón – Avda. Pablo Ruiz Picasso – Avda. Libertad. Inflador público de bicicletas. Aparcamientos en forma de U.
- Aparcamiento de caravanas.
- Parque infantil en la costa norte.
- Sombra en todos los parques infantiles de la ciudad. Vegetal, toldos o lonas.
- Semáforos / pasos de peatones adaptados, acústicos o sonoros para la población con algún tipo de discapacidad visual.
- Parques con tierra, árboles, césped donde poder ir a pasar el día. Árboles grandes, sin circulación de vehículos, ni ruidos. Como el parque central de Tortosa o el Ribalta de Castellón. Un auténtico pulmón verde.
- Plan de mejora y ampliación del arbolado en los diferentes parques de la ciudad, mejorando la sombra y la vegetación existente.
- Dotación económica en ayudas para la creación de jardines verticales en medianeras vistas de edificios en el casco urbano de Vinaròs.
- Plan de modernización de la Avda. Libertad, mobiliario, iluminación, arbolado, aparcamientos de motocicletas y bicis, entre otros.

PLAN ESTRATÉGICO DE LA CIUDAD DE VINARÒS (2018)

Tal como se detalla en el mismo Plan, este fue elaborado a través de un proceso de participación ciudadana desarrollado entre octubre 2017 y junio 2018.

Se celebraron 3 rondas de mesas participativas de las distintas áreas de la estrategia, además de reuniones con distintos grupos, asociaciones y personas individuales significativas del municipio. En total unas 170 personas aportaron opiniones y propuestas. Se destaca la alta participación del equipo técnico de los distintos servicios municipales.

La elaboración participada del Plan Estratégico de Vinaròs le llevó a proponer unos objetivos generales y transversales para el futuro del municipio (con horizonte temporal de una década).

Sin pretender una definición completa, las inquietudes de la ciudadanía para el futuro de su ciudad se sintetizaron en los siguientes objetivos: Vinaròs sostenible, Vinaròs inclusiva, Vinaròs inteligente i Vinaròs Cultural.

PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE VINARÒS (2019)

La elaboración del Plan Especial de Protección del Centro Histórico de Vinaròs (en adelante, PEPV) y sus documentos complementarios-actualmente en redacción-también se están realizando de manera participada.

Las convocatorias y actividades programadas se van actualizando en la siguiente página web: http://pepvinaros.particip.es/ca/ y difundiendo a través de las redes sociales del Ayuntamiento de Vinaròs, entre otros medios.

El Plan de participación del PEPV contempló distintas convocatorias públicas y abiertas a la población entre enero y marzo 2019.

Las mesas sectoriales de los talleres abiertos al público se organizaron en torno a 3 temáticas:

- Urbanismo y Planeamiento (Gestión, patrimonio y planeamiento urbano)
- Espacio público (infraestructura verde, paisaje y movilidad)
- Sociedad y usos (dotaciones y equipamientos, actividades económicas, vivienda y áreas vulnerables)

El proceso participativo del PRUMS se coordinó en una de sus fases iniciales con el del PEPV, por su simultaneidad en el tiempo, temas comunes y ámbitos de trabajo en parte coincidentes.

Por eso, el equipo técnico del PRUMS participó en el paseo crítico celebrado a inicios del mes de marzo y dio soporte en los talleres abiertos al público en la mesa de temática "Espacio público", donde se han trabajado aspectos relacionados con la movilidad y la regeneración urbana (movilidad peatonal y ciclista, paisaje urbano, accesibilidad, espacios verdes y arbolado, etc.).

ENCUESTA DE MOVILIDAD (verano 2018)

Previo al inicio de los trabajos del PRUMS, el Ayuntamiento realizó una encuesta durante el verano de 2018 cuyo objetivo era disponer de una primera visión percibida por la ciudadanía de las problemáticas de Vinaròs en materia de movilidad en periodo estival, conocer sus pautas de comportamiento respecto de sus desplazamientos habituales y sus propuestas sobre cómo mejorar la movilidad en el municipio.

Las encuestas se realizaron a pie de calle a un total de 105 personas, localizadas en distintas zonas de la ciudad, desde la costa norte a la sur y el núcleo urbano, buscando la mayor heterogeneidad de experiencias posible: Avenida Barcelona, Cala Puntal, Calle del Volantí, Colonia Europa, zona Els Cossis, zona Foguet, Pío XII y Plaza Camaraes.

El 79% de las personas encuestadas residían en el municipio todo el año, el resto eran visitantes temporales. La mayoría pertenecía al tramo de edad de 36 a 65 años.

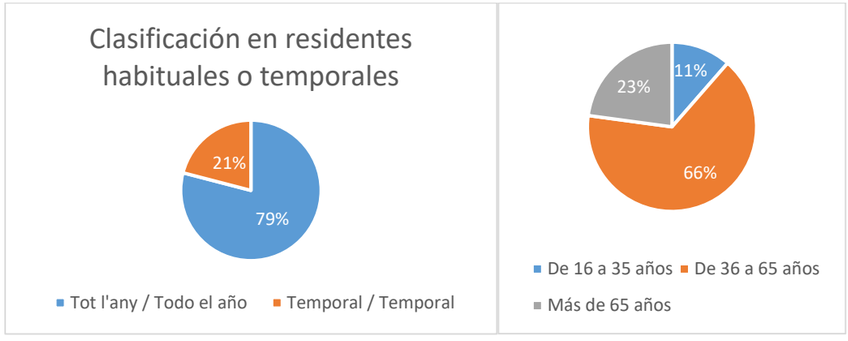


Ilustración 1. Clasificación de los encuestados en residentes habituales o temporales. Fuente: Elaboración propia.

Se destacan algunos de los resultados más relevantes:

- El coche es el medio más utilizado para la movilidad urbana (45%), seguido por los desplazamientos a pie (38%), quedando muy lejos el uso de la bicicleta, moto y transporte público.
- La N-340 es considerada peligrosa por el 70% de las personas encuestadas.
- Respecto de la movilidad peatonal, un 55% considera que la ciudadanía puede disfrutar de los espacios peatonales. Si bien, a tres cuartos les gustaría que existieran más zonas peatonales en el casco urbano.
- Respecto de la movilidad motorizada, el 70% considera necesario que se reduzca.
- Respecto del transporte público, una importante mayoría no lo utiliza nunca. Solo un 36% lo usa alguna vez a la semana. Más de la mitad valora negativamente los horarios existentes, así como los precios y el acceso a la información. Una gran mayoría prioriza la mejora de las frecuencias de paso frente a otras cuestiones como la mejora de precios, la accesibilidad o la ampliación del servicio en verano.
- Respecto del transporte privado, las opiniones son diversas en función del tema. Destaca el hecho de que, si hubiera más carril bici en óptimas condiciones, lo utilizarían mucho más. Hoy se valora muy negativamente la seguridad de circular en bici por el municipio.

5 PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DEL PRUMS

Para el desarrollo del PRUMS se ha planteado un único PPC que incorpora de forma transversal los temas a tratar en los dos documentos a redactar en paralelo (Plan de Movilidad Sostenible y Plan de Regeneración Urbana).

En el presente documento se recogen las acciones realizadas hasta julio 2019, fecha de entrega del PMUS.

Posteriormente se prevé la realización de nuevas acciones para complementar las conclusiones obtenidas en esta primera fase participativa e incorporarlas en el Plan de Regeneración urbana en fase de elaboración.

5.1 Objetivos

Los principales objetivos del PPC son:

- Objetivo 1. Informar e involucrar a la sociedad en el Plan: Implicar en la mejora de la ciudad a todas las personas posibles que quieran, desde sus respectivas ópticas, colaborar en la mejora de Vinaròs apuntando hacia una mejor calidad de vida.
- Objetivo 2. Eficiencia. Incorporar el legado de otros procesos participativos y mecanismos existentes para proseguir y profundizar en los aspectos concretos a desarrollar por el PRUMS.
- Objetivo 3. Máxima representatividad e inclusividad. No todas las personas tienen facilidad de participar. Se ha elaborado un programa de actividades con metodologías colaborativas para incorporar l máximo de estamentos y generaciones posible, desde escolares hasta mayores, con especial atención a la perspectiva de género.
- Objetivo 4. Transversalidad institucional y relación con la ciudadanía. Los trabajos de diagnóstico y propuestas obligarán a todos los servicios municipales a la coordinación y a interactuar de una forma más cercana con la ciudadanía.
- Objetivo 5. Perdurable. Introduciendo la autoevaluación y seguimiento para evolucionar de forma continua y satisfacerlas necesidades de la población, construyendo la metodología conforme a retos, objetivos y grado de satisfacción o desempeño mediante la evaluación del retorno.

La complejidad técnica de los temas a tratar obliga a incorporar una labor didáctica y pedagógica, ofreciendo a la ciudadanía una información sencilla y con un lenguaje inclusivo que les permita proponer de una forma consciente y al equipo técnico obtener la información necesaria y útil para los fines a alcanzar.

El PRUMS tiene como objetivos una amplia diversidad de temas y la participación ha de alcanzar a todos ellos para complementar la visión técnica y administrativa, incorporando al mayor espectro posible de visiones y miradas, diversas y complementarias.

Para cada perfil se ha tratado de adaptar las convocatorias, herramientas y actividades participativas para fomentar una mayor implicación. Sobre todo, para tratar de incorporar a las personas a las que menos se suele escuchar en este tipo de trabajos técnicos pese a su peso demográfico, como mujeres, mayores, infancia o personas con diversidad funcional.

5.2 Programa de acciones

Los mecanismos participativos se inician con la programación del PPC en distintas etapas, desde los trabajos previos necesarios para arraigarse al territorio, hasta la última fase de evaluación y seguimiento:

Etapa 0	**Encuesta previa y Centro histórico**	**marzo 2019**
Etapa 1	**Presentación del PRUMS**	**mayo 2019**
Etapa 2	**Participación inclusiva, género y entrevistas**	**abril a junio 2019**
Etapa 3	**Prueba de ensayo piloto (1:1)**	**julio 2019**
Etapa 4	**Devolución de resultados y conclusiones**	**diciembre 2019**
Etapa 5	**Evaluación y seguimiento**	**marzo 2020**

5.3 Difusión y comunicación

5.3.1 Imagen

El PRUMS cuenta con logo identificativo, que aparece en todo el material de comunicación que se va preparando a lo largo de los trabajos:

prumsvinaròs

Ilustración 2. Logo identificativo del PRUMS. Fuente: Elaboración propia

5.3.2 Página web

Se encuentra operativo un espacio web informativo: http://vinaros.planifica.org/, en el que el equipo técnico redactor ha ido albergando la información pública del proyecto y las convocatorias abiertas a la ciudadanía junto con un breve resumen de los resultados.



Ilustración 3. Imagen de inicio de la página web del PRUMS. Fuente: Elaboración propia.

Desde la web del ayuntamiento (en la cabecera) también se encuentra habilitado enlace a la web del PRUMS: https://www.vinaros.es/



Ilustración 4. Acceso a la página web del PRUMS desde la página web del Ayuntamiento de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia.

En el apartado "Noticias" se van haciendo públicas las convocatorias abiertas y se va informando de novedades relativas al PRUMS, como las distintas convocatorias participativas y un breve resumen de sus resultados.

5.3.3 Redes sociales

Se plantea la difusión y comunicación de las distintas convocatorias y trabajos del PRUMS a través de las redes sociales del ayuntamiento. Para ello, el equipo técnico ha facilitado la información necesaria a la persona responsable de la comunicación municipal (Concejalía de Gobierno Abierto y Nuevas Tecnologías).

5.3.4 Correo electrónico

Se cuenta también con correo electrónico propio desde donde se centralizan las comunicaciones relacionadas con el Plan: prumsvinaros@planifica.org

6 DESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES PARTICIPATIVAS

6.1 Etapa 0. Encuesta previa y Centro histórico

Estas acciones preliminares se realizaron durante el mes de marzo 2019.

6.1.1 Encuesta previa

En esta etapa se ha realizado por parte del equipo técnico del PRUMS una nueva encuesta breve, a la que han contestado 109 personas, tanto a pie de calle como por medios digitales.

Ha estado disponible en la página web del Ayuntamiento durante dos semanas (del 8 al 25 de marzo), tras su difusión en sus principales canales de comunicación y redes sociales.

Su objetivo también era conocer el comportamiento y la opinión de la ciudadanía en materia de movilidad y además se introdujeron nuevos aspectos relacionados con la regeneración urbana.

En este caso el 55% de las encuestadas han sido mujeres. La mayoría de las personas encuestadas pertenecía al tramo de edad de 36 a 65 años, siendo tres cuartas partes trabajadores/as en activo, el 81% residentes (empadronados/as) en Vinaròs.

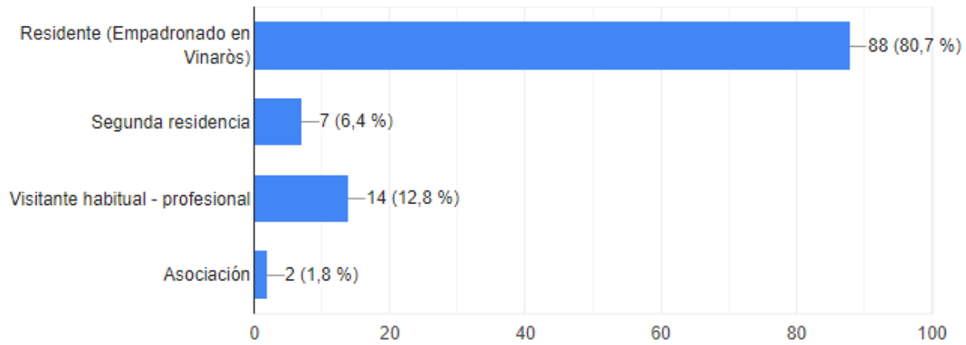


Ilustración 5. Características de los participantes en la encuesta previa. Fuente: Elaboración propia.

Se destacan algunos de los resultados más relevantes:

- El 90% de las personas encuestadas tiene coche, el 40% bicicleta o vehículo de movilidad personal.
- El número medios de desplazamientos se sitúa en 3,6 desplazamientos al día, superior a los 2,4 desplazamientos al día de media en la Comunidad Valenciana.
- La mayor parte de los desplazamientos se producen por motivo de trabajo, seguido del hogar.
- Las distancias máximas de trayecto son mayoritariamente de hasta 5 km (un 23% menor de 1,5 km). Itinerarios muy cortos que facilitan el uso de los medios de desplazamiento más sostenibles como caminar y bicicleta. Las distancias de 5 a 10 km (casi 15%) son aptos para el transporte público.
- Sin embargo, en distancias de 1,5 a 5 km el uso habitual mayoritario (casi 70%) es el de los medios motorizados (coche/moto), aun reconociéndose unos tiempos de desplazamiento menores de 20 minutos y viajes en coche con una única persona en el 50% de los casos.
- Casi la mitad de las personas encuestadas exponen la inexistencia de alternativa en transporte público y la rapidez del coche frente al resto de alternativas. Consideran además que es más barato.
- La infraestructura ciclista es muy reducida. Tres cuartas partes considera necesaria su ampliación, con posibilidad de implantación de sistema de alquiler de bicicletas.
- El 24% de las personas encuestadas considera que no es fácil encontrar aparcamiento, el 26% algunas veces. La otra mitad sí: en la calle, en zona azul o porque disponen de plaza privada.
- Casi todas las personas encuestadas están de acuerdo en promover los modos sostenibles: caminar, bicicleta (unos puntos por encima del caminar) y transporte público.

Respecto de las preguntas relacionadas con regeneración urbana:

- La mitad consideran que los edificios patrimoniales están en buen estado de conservación.
- La mayoría considera que la oferta comercial en el centro es buena.
- No existe consenso respecto de la calidad general de las plazas.
- La mayoría considera que el estado general de las calles está entre bueno y regular.

Para las personas encuestadas destaca la necesidad de mejorar la zona del puerto y el paseo marítimo (ver gráfico siguiente).

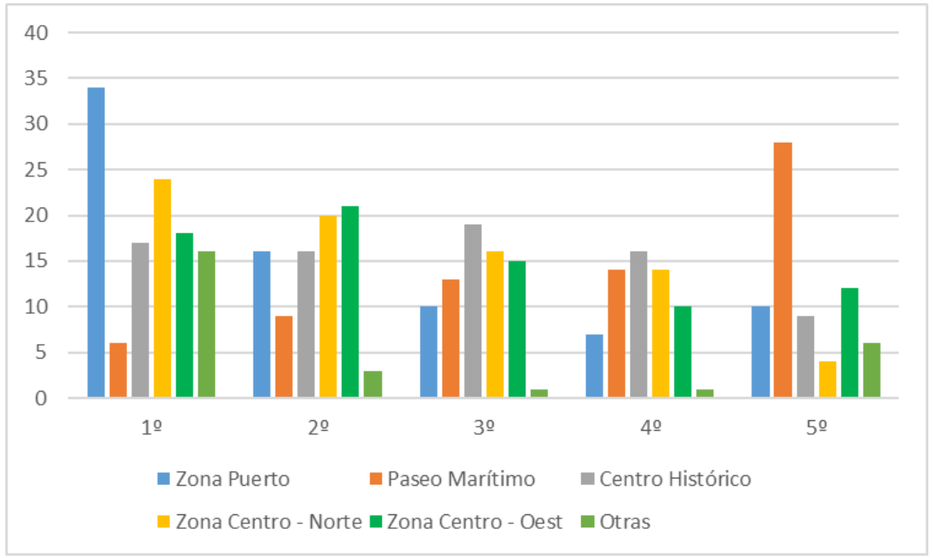


Ilustración 6. Gráfico de preferencias de zonas de mejora de la población, atendiendo a los resultados de la encuesta previa. Fuente: Elaboración propia.

Se adjuntan en anexo los resultados completos de las dos encuestas.

6.1.2 Centro histórico

Tras las primeras encuestas realizadas, las actividades del Plan de participación del PRUMS se coordinaron con el proceso participativo del Plan Especial de Protección del Centro histórico de Vinaròs (PEPV), en fase de elaboración por otro equipo técnico, por su simultaneidad en el tiempo, algunos temas comunes y ámbitos de trabajo en parte coincidentes.

Las convocatorias públicas fueron las siguientes:

Sábado9 de marzo 2019 Vinaròs al mapa i passejada
Sábado23 de marzo 2019 Taller de mesas sectoriales sobre propuestas
Jueves28 de marzo 2019 Taller de mesas sectoriales sobre priorización de propuestas

En las sesiones abiertas, el equipo del PRUMS dio soporte al equipo técnico del PEPV en su ámbito de trabajo (centro histórico) en materia de espacio público, infraestructura verde y movilidad.

Vinaròs al mapa i passejada

Fecha y lugar:

Sábado 9 de marzo 2019. Plaza San Agustín y centro histórico.

Objetivos:

Identificar puntos de interés en el centro histórico y reflexionar in situ sobre cuestiones relacionadas con la movilidad urbana desde la estación de tren hasta el centro. Visualización del arranque de la participación en espacios públicos del centro histórico.

Metodología:

Mapeo colectivo y recorrido urbano con mirada crítica.

Resultados:

Durante el recorrido se evidenció la dificultad de los desplazamientos a pie y en bicicleta.



Ilustración 7. Mapeo colectivo donde se localizaron problemáticas sobre plano. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 8. Paseo crítico donde se identificaron problemáticas en la práctica del caminar. Fuente: Elaboración propia

Taller de propuestas

Fecha y lugar:

Sábado 23 de marzo 2019. El taller se trasladó del Centro Público de Formación de Personas Adultas "Libertad" (Passeig de Colom) al mercado municipal (Plaza de San Agustín, 8) para acercar la información a los vecinos y vecinas.

Objetivos:

Formulación de propuestas para la redacción del PEPV y del PRUMS. Complementar las propuestas derivadas de anteriores planes y estrategias que afectaban al ámbito del centro histórico.

Metodología:

La sesión se organizó dividiendo el debate en 3 mesas temáticas donde los y las participantes fueron rotando cada 20-30 minutos para favorecer el enriquecimiento de las propuestas.

Mesa 1. Urbanismo y Planeamiento (Gestión, Patrimonio y Planeamiento urbano)
Mesa 2. Espacio público (infraestructura verde, paisaje y movilidad)
Mesa3. Sociedad y usos (dotaciones y equipamientos, actividades económicas, vivienda y áreas vulnerables)

Resultados:

En materia de espacio público (movilidad, accesibilidad y regeneración urbana) se pudo recoger información y propuestas de utilidad para la continuación de los trabajos, en el ámbito del centro histórico.

Se contó con la participación de Ramón Meseguer (Presidente de COCEMFE Maestrat), con el que se trataron aspectos relacionados con:

- la falta de accesibilidad general en el núcleo histórico y en algunas zonas en particular, como la plaza 1º de Mayo o la plaza del Convento de San Francisco.
- la inaccesibilidad de los locales comerciales y de restauración, una dificultad añadida en la vida cotidiana de las personas con diversidad funcional.
- la necesidad de disponer más habitaciones accesibles en los hoteles y juegos inclusivos en los parques.
- el incumplimiento del ancho libre de obstáculos de 2 metros en aceras y los conflictos con las bicicletas, en especial en el paseo marítimo por su incompatibilidad con el paseo lúdico.



Ilustración 9. Taller de propuestas en el mercado municipal. Fuente: Elaboración propia

Taller de priorización

Fecha y lugar:

Jueves 28 de marzo 2019. Centro Municipal de la Tercera Edad (C/ Mare de Déu del Pilar, 42).

Objetivos:

Aportación de propuestas y priorización de actuaciones.

Metodología:

Presentación global y 3 mesas temáticas de 30-40 minutos, con una única rotación (cada persona debate en dos mesas) y resultados de las votaciones de priorización.

Mesa 1. Urbanismo y Planeamiento (Patrimonio y rehabilitación)
Mesa 2. Espacio público (infraestructura verde, paisaje y movilidad)
Mesa3. Sociedad y usos (dotaciones y equipamientos)

El equipo técnico del PRUMS colaboró en la Mesa 2 sobre espacio público. Se conversó con los/as participantes partiendo de un plano y listado preparado de espacios públicos (estructurado en plazas de gran dimensión, plazas con vinculación al centro histórico y calles-recorridos). Finalmente, los/as participantes priorizaron del 1 al 5 los ámbitos en los que consideraban más necesaria y urgente una actuación de mejora.

Resultados:

El espacio que más peticiones obtuvo fue la plaza 1º de Mayo (resultado que coincide con la encuesta realizada), donde sería necesaria la demolición de algunas edificaciones, la apertura de la zona del puerto y la adecuación del espacio público para el disfrute ciudadano.

Seguido del entorno de la Torre Ballester, considerado hoy un "tapón" que dificulta las conexiones con el entorno y en concreto la movilidad peatonal. El lugar es hoy el resultado de una operación urbanística inacabada.

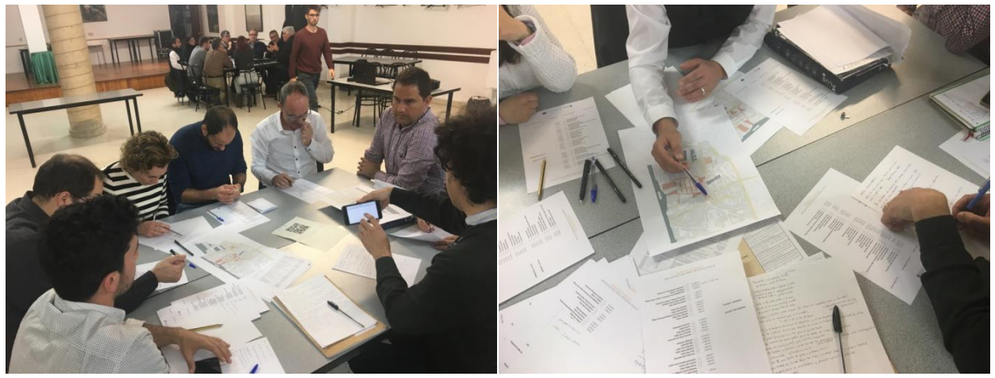


Ilustración 10. Taller de propuestas y priorización en el Centro municipal de la Tercera edad. Mesa 2 sobre espacio público. Fuente: Elaboración propia

6.2 Etapa 1. Presentación del PRUMS

La presentación del PRUMS estaba prevista para el 9 de mayo de 2019. Pero tuvo que ser finalmente aplazada por encontrarse la convocatoria en periodo electoral.

Cartel de la convocatoria

Antes de aplazarse, se realizó difusión a través de la página web del Plan y redes sociales del ayuntamiento (facebook e instagram):

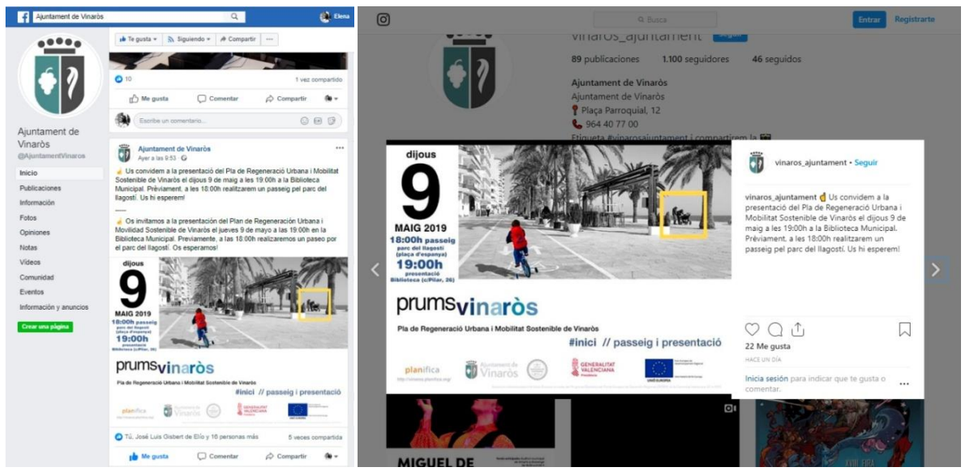


Ilustración 11. Cartel de convocatoria del PRUMS. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 12. Difusión del aplazamiento de la presentación del PRUMS. Fuente: Elaboración propia

6.3 Etapa 2. Participación inclusiva, perspectiva de género y entrevistas

Esta etapa se ha desarrollado entre abril y junio de 2019.

El análisis de los últimos procesos participativos relacionados con el modelo de ciudad desveló que la mirada técnica e institucional estuvo correctamente cubierta (no obstante, se ha completado con la perspectiva actual). También se hicieron partícipes a agentes económicos y sociales con peso en el municipio.

Sin embargo, se apreció un déficit de participación de un sector importante de la población, no habiendo llegado a todas las edades, colectivos de personas con diversidad funcional, ni considerado la perspectiva de género en aras a disminuir la desigualdad efectiva entre hombres y mujeres en el medio urbano.

Uno de los retos que se propone el PRUMS es sumar la visión ciudadana de personas que tradicionalmente no suelen tener voz en los procesos de transformación urbana. Para llegar hasta ellas se procede yendo a buscarlas en sus ambientes cotidianos.

Por eso en esta segunda etapa se han planteado 3 estrategias, alcanzando a personas de distintos géneros y generaciones: personas mayores (en su gran mayoría mujeres), infancia y colectivos ciudadanos, técnicos/as y políticos/as municipales:

1. **Personas mayores y con movilidad reducida: Taller "activa tu mente" de mapeo y debate propositivo; Paseo perceptivo con mirada crítica.**
2. **Infancia y movilidad escolar: acción de participación en 3 colegios, "de casa al cole".**
3. **Taller de futuro "La movilidad de Vinaròs en 2020-2030".**

Además, se han realizado una serie de encuentros a modo de entrevistas individuales, con distintos agentes para recabar información y propuestas para el futuro de la movilidad en Vinaròs.

6.3.1 Personas mayores y con movilidad reducida



Ilustración 13. Sesiones participativas para mayores de 55 años. Fuente. Elaboración propia

Se han realizado 2 sesiones participativas dirigidas a personas mayores de 55 años, en colaboración con el "Club de la Vida": iniciativa puesta en marcha por la Concejalía de Bienestar Social para el envejecimiento activo.

Las actividades consistieron en un taller de mapeo y debate propositivo de los aspectos positivos y negativos de Vinaròs, tanto a escala del término municipal como del núcleo urbano; y un paseo perceptivo con mirada crítica, con recorrido desde el Centro social de la Tercera Edad hasta el Parc del Llagostí.

La asistencia a estos encuentros rondó las 20 personas, con mayoritaria presencia de mujeres.

En estos casos no fue necesario realizar acción de difusión propia al haberse aprovechado la estructura ya organizada en el "Club de la Vida", donde las personas mayores socias están convocadas semanalmente cada mañana de lunes, miércoles y viernes. No obstante, el "Club de la Vida" lo publicó en su facebook a modo informativo para sus socias y socios.

El material que se preparó para cada actividad (planos y hojas de asistencia) contaba con los logos correspondientes y se informaba al inicio verbalmente de la cofinanciación de la UE.

Agradecer a Patricia Velázquez, coordinadora del "Club de la Vida", su colaboración y plena disposición para la realización de estas actividades.

Taller "activa tu mente" de mapeo y debate propositivo

Fecha y lugar:

Lunes 27 de mayo 2019 (9h30-11h) en el Centro Social de la Tercera Edad (C/ Mare de Déu del Pilar, 42)

Asistencia:

25 personas (92% mujeres – 8% hombres)

Objetivos:

Detectar problemas de accesibilidad y necesidades de movilidad no atendidas entre las personas mayores o con movilidad reducida. Propuestas para mejorar. Espacios públicos para transformar.

Metodología:

Presentación general de objetivos y dinámica de la sesión, 4 mesas de trabajo sobre planos del término municipal y del núcleo urbano detectando las cuestiones positivas, negativas y a mejorar tanto a escala de término municipal como de núcleo urbano. Final de puesta en común, debate propositivo y priorizaciones.

- 30 min de mapeo escala término municipal
- 30 min de mapeo escala núcleo urbano
- 30 min de puesta en común en pared y priorización

Resultados:

A escala término municipal:

Negativo/Debilidades	- Falta transporte público para subir a la Ermita. - Costa Sur: No hay aceras en la parte derecha de la calzada (la más alejada de la costa) - Costa Norte: No hay aceras en la calle Costa Mar y en el Camí de les Carretes, dificultando la accesibilidad y movilidad de la zona. Inseguridad. Puntos negros por accidentes de tráfico.
Positivo/Fortalezas	- La Ermita
Propositivo/Oportunidades	- Pasarela peatonal para atravesar la N-340 que facilite la accesibilidad a la zona comercial donde se encuentra el Lidl y el Family Cash y/o incrementar la frecuencia en la red de transporte público (solo hay dos por semana). - Liberar de tráfico la carretera pegada a la costa Norte (Calle Costa Mar) y desviarlo a la N-340.

A escala núcleo urbano:

Negativo/Debilidades	- Falta de iluminación en el camino a la estación de tren Renfe y al Centro de día.
	- Recorrido, paradas y frecuencia del bus urbano→deficiente:
	  o Faltan más paradas a lo largo del recorrido del bus urbano.
	  o El bus que sale del centro urbano hacia la costa sur sobre las 13 h no llega a la Colonia Europa.
	  o Desconexión de la zona norte con muy poca frecuencia de autobuses (sobre todo en fin de semana, los domingos, que no pasa ninguno de septiembre a junio). No aumentar solo durante la época de verano para el turismo, sino que dé un servicio mínimo también durante el año para los habitantes que residen en la zona.
	  o Falta de información y puntualidad respecto a los horarios del transporte público.
	- Falta de equipamientos → se nombran: piscina pública, auditorio, ambulatorio y una terminal de bus (que sale en varias ocasiones)
	- Colegio Público Jaume I en malas condiciones → barracones desde hace 12 años.
	- No hay bancos en la zona del Hospital y de Urgencias para poder descansar/esperar/reposar.
	- Torre Ballester y entorno en muy mal estado y deteriorándose con el paso del tiempo.
	- Cambio de árboles negativo en la Calle de Andalucía.
	- Se señalan varias zonas "pendientes de arreglo" previstas desde hace tiempo a consolidar: zona de alrededor del Instituto Leopoldo Querol y los huertos solidarios, la zona al lado del CEIP Mare de Déu de la Asunción ahora destinada a aparcamiento y descampados, zona de descampados alrededor del CEIP Jaume I. Todo por consolidar.
	- Aceras no accesibles en la parte del puerto.
	- Mal estado del espigón que dificulta el acceso.

Positivo/Fortalezas	- Plaça del Llagostí - Paseo marítimo
Propositivo/Oportunidades	- Equipamientos: piscina pública, auditorio y ambulatorio. - Restaurar y dar solución a la Torre Ballester y su entorno, conectando la Calle Sant Josep y la Avda. del País Valencià.



Ilustración 14. Fotografías del Taller "activa tu mente", mapeo y debate propositivo con personas mayores de 55 años. Fuente. Elaboración propia

Al final de la sesión, las personas participantes también se pronunciaron sobre las demandas que consideraban prioritarias.

Destacamos las relacionadas con movilidad y espacio público:

- Control del aparcamiento en las aceras y en doble fila.
- Necesidad de mejores conexiones a los espacios comerciales situados al otro lado de la nacional (Lidl, Family Cash, Carrefour, etc.). Demanda de pasos de peatones, servicio de autobús y una pasarela que conecte peatonalmente.
- Más y mejor servicio de autobuses (bus urbano y conexión con Castellón). Más horarios y más paradas.
- Necesidad de que el bus urbano pare en el hospital, sin necesidad de transbordo al interurbano.
- Necesidad de parada de autobús en Avda. Barcelona con Leopoldo Querol.
- Calle San Joaquín: propuesta de aparcamiento solo a un lado, calle muy transitada.
- Arreglo calle Convento y acera.
- Urbanización y parque Camí Carreró.
- Playa del Clot: escalones peligrosos (agujeros), muy transitado y en malas condiciones.
- Necesidad de un sitio espacioso para acontecimientos (por ejemplo, para fomentar el teatro).

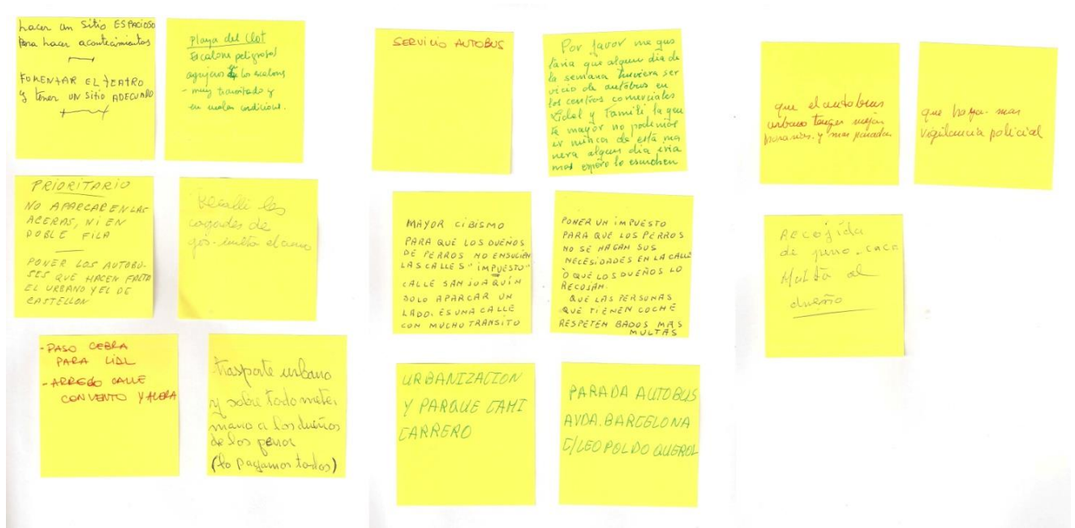


Ilustración 15. Demandas prioritarias tras la sesión participativa. Fuente. Elaboración propia

Paseo perceptivo con mirada crítica

Fecha y lugar:

Miércoles 29 de mayo 2019 (9h30-11h), recorrido con salida desde el Centro Social de la Tercera Edad (C/ Mare de Déu del Pilar, 42).

Asistencia:

16 personas –realizaron todo el recorrido- (81% mujeres – 19% hombres)

Objetivos:

Detectar durante el recorrido problemas de accesibilidad y de movilidad, así como propuestas de mejora para el espacio público desde el punto de vista de las personas mayores.

Metodología:

Paseo perceptivo con mirada crítica de unos 3 km, desde el centro social en la calle Pilar hasta el Parc del Llagostí (plaza de toros), pasando por la calle San Cristóbal, calle Mayor, paseo marítimo y el puerto.

Todas las personas participantes y las 3 monitoras llevaban un plano con el recorrido marcado con una tabla para identificar los aspectos negativos (debilidades) y positivos (oportunidades) de los espacios por donde se iba pasando. Además, se contaba con herramientas como tizas de colores y cintas métricas para dinamizar la sesión, con los que se señalaron los lugares con deficiencias desde su punto de vista, se midieron las aceras estrechas y se identificó mobiliario urbano mal situado.



Ilustración 16. Imágenes del paseo perceptivo con mirada crítica. Fuente. Elaboración propia

Resultados por zonas del recorrido:

Centro Social de la Tercera Edad

Rampa inaccesible con demasiada pendiente, impracticable para las personas con movilidad reducida.

Espacios intersticiales desaprovechados con potencial, abrir el centro al exterior, aprovechar la terraza. Mayor diálogo con el espacio público rompiendo la dicotomía interior/exterior.

Calle Mare de Déu del Pilar

Resbala mucho el pavimento. Una vecina comenta que se ha caído ya 6 veces en este tramo de la calle.

Plaza Jovellar

No es una plaza como tal, sino una rotonda con un espacio infrautilizado en el centro (como todas las rotondas). Prioridad absoluta del coche, construcción para el vehículo privado.

Hay una zona en la parte este (que no es rotonda), que es agradable, con bancos para sentarse.

C/ San Cristóbal

Como positivo la parada de autobús, se considera un punto de conexión importante, aunque hay demasiado tráfico.

El pavimento resbala cuando llueve.

Plaça de Sant Valent

La parte de atrás de la iglesia, que es peatonal, parece que se utiliza solo de paso, no para estancia.

C/ Major (peatonal, solo acceso carga y descarga)

Una vecina comenta que le gustaría más diversidad de plantas y flores.

Varias personas comentan la problemática de los orines de los perros y las consecuencias en las farolas (donde se aprecian unos carteles que lo recuerdan a sus dueños/as)

Plaça de Sant Agustí / Mercat

Un gran porcentaje de la plaza está destinada a mesas de terrazas de locales de restauración, no hay espacio real de estancia o esparcimiento, aunque se nombra como positivo que existan bancos para sentarse.

El equipamiento infantil de juego es deficiente. Es un espacio acotado, cerrado, que no tiene apenas uso. Este tipo de espacios tan estandarizados –con el mismo diseño independientemente de donde estén- y definidos no fomentan la creatividad y limitan la capacidad de actividades y relación entre la infancia. Además, rompe la transversalidad de la plaza, formando una barrera en el centro de esta.

Passeig de Colón

Escultura de hierro sin ninguna funcionalidad, solo estética. Entorpece también a nivel visual y paisajístico (tapa el mar) cuando bajas de la calle Mayor. Es peligrosa a nivel de accesibilidad para las personas con dificultad visual. Necesidad de cubrición para sombra, para uso de eventos culturales y fiestas.

El aparcamiento subterráneo se inunda con facilidad, con el sobrecoste que supone cada vez que ocurre. Una vecina comenta que una vez estuvieron 2 años sacando agua.

Los bancos individuales existentes no propician la interacción y relación entre las personas.

Passeig de Blasco Ibáñez

Escaleras dentadas muy peligrosas. Dificultan el acceso a la playa y son un peligro para todas las edades (constan múltiples caídas).

Las rampas para acceder a la playa están situadas a demasiada distancia, dificultando el acceso a la playa.

Las personas participantes comentan que existe ineficiencia en la gestión de la limpieza y acondicionamiento de las playas cuando hay fuerte temporal (pero desconocen de quién es la competencia).

En esta zona existen más bancos que fomentan la estancia y la interacción vecinal. Sin embargo, se comenta que hay algunos bancos en los que, por su diseño, las personas mayores tienen dificultades para levantarse y los más cómodos (con respaldo y brazos) están detrás, en segunda línea.

Consideran positivo el carril bici que recorre todo el paseo, también los equipamientos como la biblioteca de la playa.

C/ Santa Magdalena

Asfalto en muy mal estado Acera estrecha para las personas.

Plaza 1º de Mayo

Es una rotonda con aparcamiento por todos los lados.

El recorrido peatonal es muy dificultoso, falta de accesibilidad por coches invadiendo la acera y desniveles y escalones.

C/ del Ponent

Acera muy estrecha (menos de 90 cm).

Se plantea la posibilidad de que los solares del final de la calle tengan un uso provisional mientras no se edifiquen.

Plaza de toros

Se pide su restauración y recuperación (goteras).

Se encuentra infrautilizada. Se organizan eventos, pero pocos. Propuesta de programación y uso social y cultural.

No hay buen servicio de transporte público en esta zona.

Plaça d'Espanya (popularmente conocida como de la Llangosta)

Muy desconectada del pueblo. Tiene poco uso. Se preguntan si está fuera de escala.

Espacio para perros conflictivo.

Propuesta de baños públicos en la plaza.

Necesidad de conseguir más sombra, con pérgola o espacio cubierto para acotar el espacio, reduciéndolo a una escala más humana y para refugiarse de la lluvia, viento o el sol.

Espacios e infraestructura para la infancia muy reglados. Antes había un barco de madera que gustaba mucho y es recordado con estima. Faltan zonas para niños/as con juegos más diversos, no tan estandarizados.

Propuesta de quiosco que dé servicio a la plaza.

A modo de conclusión sobre la experiencia cotidiana de las personas mayores en Vinaròs, hay que subrayar que son grandes usuarias del transporte público y del caminar. Por tanto, favorecer estos medios de desplazamiento repercute positivamente en su calidad de vida y por extensión en la de todas las personas que no son usuarias de medios motorizados privados.

6.3.2 Infancia



Ilustración 17. Análisis de la movilidad escolar. Recogida de información en CEIP Manuel Foguet y CEIP Mare de Déu de la Misericòrdia. Fuente: Elaboración propia.

Con el objetivo de recoger información acerca de aspectos relacionados con la experiencia cotidiana de la infancia en la ciudad, se han ejecutado unas acciones dirigidas a analizar la movilidad escolar de 3 centros educativos de Vinaròs, seleccionados en función de su emplazamiento en el núcleo urbano: CEIP Manuel Foguet, CEIP Mare de Déu de la Misericòrdia y CEIP Jaume I (no obstante, se prevé a corto plazo el traslado de este último colegio al otro lado del río).

Con la acción conseguimos una muestra de la araña de movilidad de cada centro. Los patrones de movilidad de las comunidades educativas son un diagnóstico que permiten avanzar hacia una movilidad escolar más sostenible.

Estas acciones no requirieron difusión pública previa puesto que se acudió a los centros buscando la participación de las familias directamente en la puerta de los mismos, a la salida de mediodía (13h).

Acción sobre movilidad escolar "de casa al cole"

Fecha y lugar:

Viernes 7 de junio (CEIP Mare de Déu de la Misericòrdia y CEIP Manuel Foguet) y miércoles 13 de junio 2019 (CEIP Jaume I).

Asistencia:

16 personas –realizaron todo el recorrido- (81% mujeres – 19% hombres)

Objetivos:

Recoger información sobre los desplazamientos que realizan los/as niños/as de 3 centros educativos por las mañanas, de casa al colegio.

Metodología:

La actividad consistió en la colocación de una mesa con planos en las puertas de los centros educativos a la salida del alumnado (las 13h en el mes de julio para la mayoría). Durante media hora se solicitó a los niños/as y sus familiares su colaboración para contestar una pequeña encuesta y dibujar en los planos su recorrido de casa al colegio por las mañanas, con diferente color en función del medio de transporte utilizado (a pie, en bicicleta, en transporte público/autobús, en coche).

MOBILITAT ESCOLAR DE CASA A L'ESCOLA 13/06/2019

Edat del/a xiquet/a	Mitjà de desplaçament	Ve sol o acompanyat/da? Amb qui	Temps del recorregut

Ilustración 18. Encuesta de movilidad escolar. Fuente: Elaboración propia.

Resultados:

Se consiguieron entre 50 a 70 encuestas contestadas en cada uno y una muestra de recorridos dibujados en los planos que permiten sacar una serie de conclusiones para cada escuela.

Los resultados muestran en general una mayoría de niños/as que acude a la escuela caminando, si bien parte en coche también para los desplazamientos más largos (costa norte, costa sur, Camí Fondo…), un uso muy residual del transporte público y de la bicicleta. Los trayectos están por debajo de los 10-15 minutos y prácticamente todos/as vienen acompañados/as por adultos.

Las familias piden además más bancos para las esperas, más sombra y respeto a los peatones en los pasos de cebra por parte de los vehículos, así como mejorar el transporte público (sus recorridos y paradas) y hacerlo más asequible.

CEIP MANUEL FOGUET (2 accesos por Calle de Iecla)

Encuestas: total 57 niños/as, de 3 a 11 años.

- La edad media del alumnado que ha contestado es de unos 8 años.
- Solo 2 niños/as de 10 y 11 años (3,5%) van solos/as al colegio, caminando.
- Los trayectos no superan los 10 minutos (media de 7 minutos), ni los realizados en coche (algunos desde el núcleo urbano, pero más desde costa sur y costa norte).
- Solo 1 recorrido se realiza en bicicleta (1,8%), el 58% se realizan andando y el resto en coche (40,4%). No existe muestra sobre el uso de transporte público.

Comentario: Necesidad de poner más próximos los aparcamientos destinados a personas con movilidad reducida, puesto que actualmente tienen que salvar demasiadas barreras arquitectónicas hasta el colegio y dificulta su accesibilidad.

Araña de movilidad:

- Se aprecian más recorridos peatonales procedentes desde el norte de la escuela (núcleo urbano), en costa sur la movilidad peatonal es más dificultosa.
- El itinerario peatonal de llegada se divide principalmente entre las calles Febrer Torre y la calle peatonal del Mar. Esta última tiene un potencial de infraestructura verde urbana a fomentar.
- Los recorridos en coche tienen como origen fundamentalmente costa sur, con itinerario por primera línea de costa (también por la nacional y Avda. Castellón), entran por calle de Santaella, buscando el aparcamiento de la calle Iecla, enfrente del centro educativo.



Ilustración 19. Araña de movilidad del CEIP Manuel Foguet. Fuente: Elaboración propia.

CEIP MARE DE DÉU DE LA MISERICÒRDIA (2 accesos: Avda. de la Libertad y Escultor Agustín Agram)

Encuestas: total 81 niños/as, de 3 a 11 años.

- La edad media del alumnado que ha contestado es de unos 6-7 años.
- Tan solo 3 amigas de 11 años van caminando juntas a la escuela sin acompañamiento de adultos.
- Los trayectos tienen una duración media de unos 7 minutos (de 3 a 15 máximo).
- Un 84% de los trayectos se realizan caminando, el resto en coche (16%).
- No se ha registrado ningún trayecto en bicicleta ni en transporte público.

Araña de movilidad:

- El alumnado accede al centro principalmente caminando, desde distancias muy cercanas que no suponen tiempos mayores de 15 minutos.
- Todo el entorno de la escuela es transitado cotidianamente por los niños/as.
- Los principales viarios utilizados para el trayecto en coche son el eje calle Pablo Ruiz Picasso- Avda. de la Libertad-Leopoldo Querol y el Camí Fondo. El aparcamiento situado en este último es atractor de desplazamientos en vehículo privado.

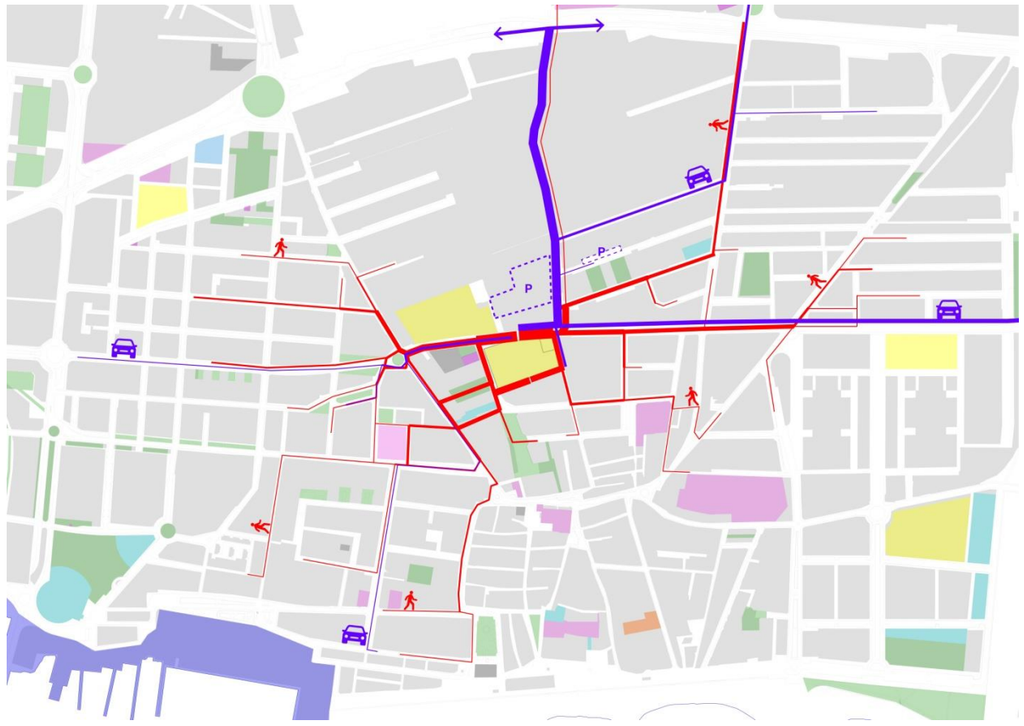


Ilustración 20. Araña de movilidad a CEIP Mare de Déu de la Misericordia. Fuente: Elaboración propia.

CEIP JAUME I (Acceso por calle Leopoldo Querol)

Encuestas: total 57 niños/as (de 3 a 12 años) y 1 maestra.

- La edad media del alumnado que ha contestado es de casi 8 años.
- Se observa más variedad en los modos de desplazamiento que en los otros dos colegios encuestados y también que un 24,6% lo hace sin el acompañamiento de adultos. Esta autonomía se debe en gran medida al bus escolar que da servicio a este centro (un 12,1% elige este medio de transporte). La mayoría del alumnado se desplaza a pie acompañado (60,3%) y en bici o patinete (12,1%), gracias al carril bici del último tramo de la calle de Leopoldo Querol y del aparcamiento para estos medios de desplazamiento que hay en el interior del colegio. Por tanto, un 84,5% se decanta por los modos más sostenibles, mientras que el resto (15,5%) por el vehículo privado.
- Los trayectos tienen una duración media de 11 minutos, siendo los más cortos los realizados en coche. Llaman la atención 4 desplazamientos realizados a pie que están entre los 30 y 40 minutos, pero la mayoría tienen una duración entre 5 y 20 minutos.

Araña de movilidad:

- Las personas que se mueven caminando al colegio (la mayoría) vienen mayoritariamente desde el centro urbano tanto por la Avenida de la Libertad como por las calles situadas al sur del colegio, también desde la Calle San Cristóbal-Calle del Puente y por el Paseo de J. Ribera. Desde la zona oeste llegan por Calle del Cid, Av. Barcelona y Calle María Auxiliadora.
- La araña de movilidad también revela el uso de la bici, a pesar de las conexiones deficientes e intermitentes existentes, adaptando el recorrido a los carriles bici que se encuentran en el paseo marítimo. Llegan hasta Leopoldo Querol por el Paseo J. Ribera, por la Av. Libertad y por la Plaza Jovellanos-Calle San Cristóbal-Calle del Puente. Facilita este uso el carril bici en el último tramo de acceso al colegio y el aparcamiento facilitado en el interior de este.
- El recorrido del autobús escolar viene por el eje Av. Libertad-Calle Leopoldo Querol. Como sugerencia de mejora, las familias proponían más paradas a lo largo del recorrido.
- El principal viario utilizado para el trayecto en vehículo privado es el eje de la Avda. de la Libertad-Leopoldo Querol. El resto de conexiones con el centro urbano se hace a través de la Calle del Puente y del Paseo de J. Ribera. También se usa el Camí Fondo que lleva a la Nacional y conecta la costa Sur. Los desplazamientos desde la costa Norte se hacen a través del Camí dels Boverals y el puente de la Calle Leopoldo Querol.
- La falta de consolidación del entorno del colegio hace que esté rodeado de descampados que se utilizan de aparcamiento.

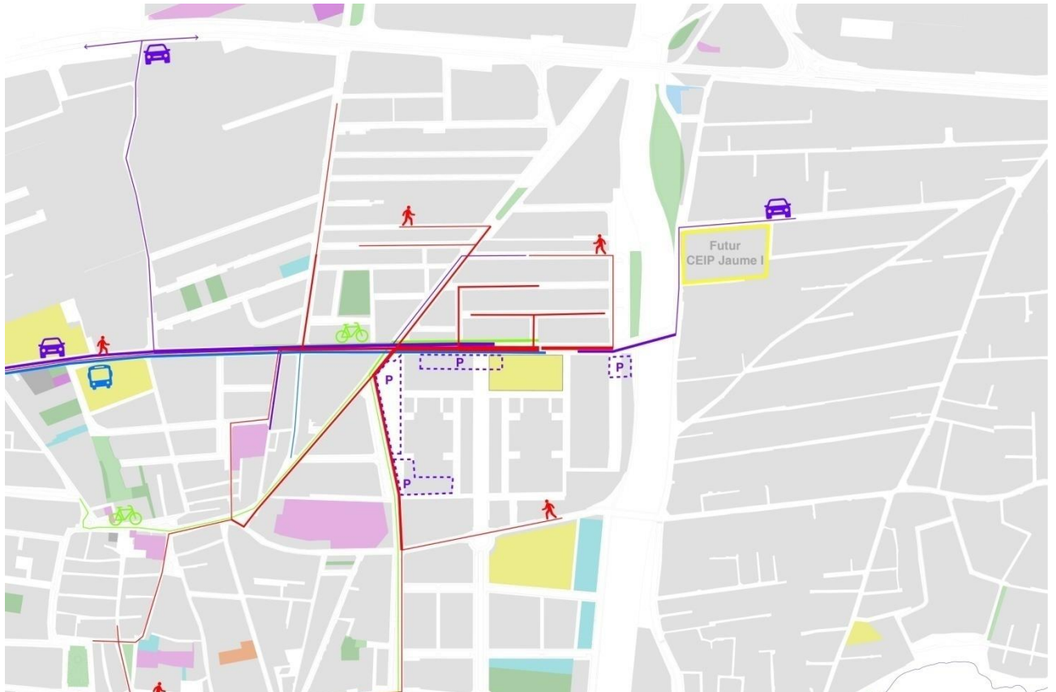


Ilustración 21. Araña de movilidad a CEIP Jaume I. Fuente: Elaboración propia.

A modo de conclusión sobre la experiencia cotidiana de la infancia en Vinaròs, basado en esta muestra sobre movilidad escolar, se detecta una falta importante de autonomía de los/as niños/as en sus desplazamientos a la escuela, pese a las cortas distancias a recorrer, ideales para los modos activos (caminar y bicicleta).

Impulsar un programa/s de camino escolar.

También sería recomendable acometer un "Plan de mejora de los entornos urbanos de centros educativos" para aumentar las condiciones de seguridad vial en las proximidades a los colegios, otorgando más espacio peatonal, con más arbolado, etc.

6.3.3 Taller de futuro "La movilidad de Vinaròs en 2020-2030"



Ilustración 22. Taller de futuro "La movilidad de Vinaròs en 2020 – 2030"

El 13 de junio de 2019, se celebró el taller presencial llamado TALLER DE FUTURO "LA MOVILIDAD DE VINARÒS EN 2020-2030", en el Centro Social de la Tercera Edad (C/ Mare de Déu del Pilar, 42).

La finalidad del Taller fue identificar y definir los principales problemas de la movilidad en la ciudad desde una perspectiva sostenible, así como obtener de la ciudadanía una propuesta de la futura movilidad mediante el diseño de una batería de medidas que permitan paliar los efectos de estos problemas sobre el espacio público (alimentando así el Plan de Actuación del PMUS).

Al taller abierto, fueron convocadas unas 50 personas de una gran diversidad de asociaciones ciudadanas y colectivos de Vinaròs, así como técnicos/as municipales y políticos/as. Se contactó con las asociaciones de empresarios y comerciantes, con los sindicatos, con las asociaciones de padres y madres de alumnos, con organizaciones sociales de todo tipo, etc. Finalmente participaron 17 personas, de los 3 perfiles, con representación de distintas generaciones y géneros.

Destacar el clima de cordialidad y respeto en el que transcurrió la sesión, que facilitó que fluyeran las ideas y el debate. Se escucharon las propuestas diferentes, se comprendieron las ideas de otras personas e incluso se construyeron nuevas propuestas surgidas entre posiciones enfrentadas, lo que permitió enriquecer los resultados, al tiempo que disfrutar de la sesión.

Difusión

El cartel de la convocatoria (realizado por el ayuntamiento), se difundió a través de correo electrónico y redes sociales municipales (facebook e instagram).



Ilustración 23. Taller de futur. Cartel de la convocatoria. Fuente: Elaboración propia

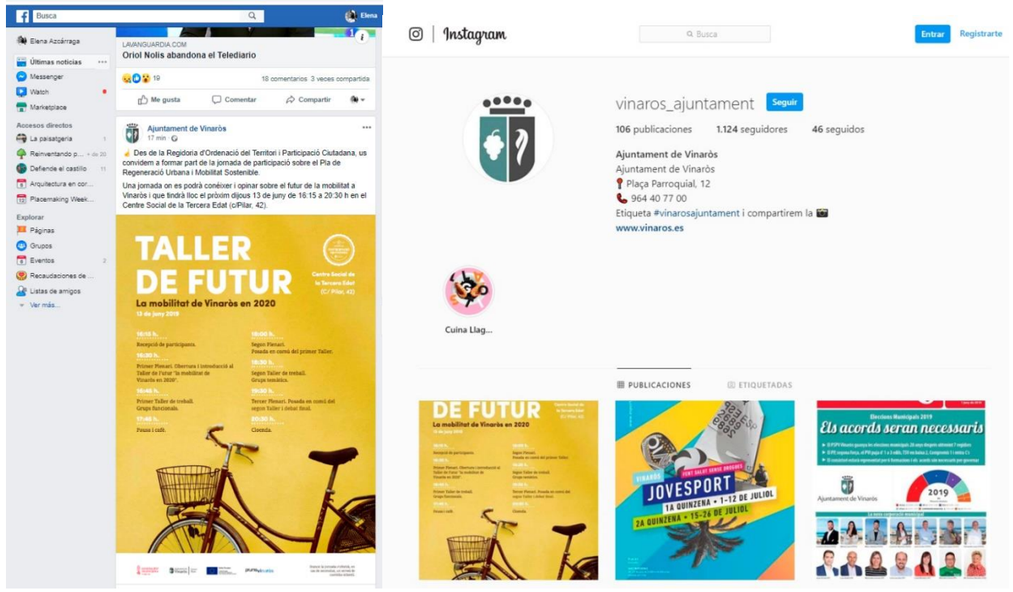


Ilustración 24. Taller de futur. Difusión en redes sociales y página web del ayuntamiento de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia.

Se realizaron asimismo múltiples llamadas telefónicas para animar a asistir al taller y también se publicaron cartel y objetivos de la sesión en la página web del PRUMS.

Metodología

La metodología empleada consistió en una adaptación resumida de la metodológica de EASW (*European Awareness Scenario Workshop*- Talleres Europeos de Concienciación), elaborada a través de varios programas de la Dirección General XIII de la Unión Europea a partir de los trabajos del Instituto Danés de Tecnología. Este tipo de dinámicas participativas se han venido desarrollando en cientos de ciudades europeas para el diseño de la planificación futura de la ciudad. El objetivo del método EASW es conseguir que todas las personas asistentes tengan las mismas oportunidades de expresar sus ideas con libertad en un clima agradable de trabajo en convivencia y que los resultados sean transparentes en todo momento.

A pesar de plantearse una metodología resumida del EASW, se siguieron las pautas principales, eso sí, acortando los tiempos y modificando parcialmente algunos procedimientos. La coordinación de los grupos de trabajo corrió a cargo de las monitoras Mercedes Llop y Pilar Vega, del Grupo de Estudios y Alternativas, gea21, S.L. además de la colaboración del equipo adjudicatario del Plan, Planifica, S.L. en concreto de José Luis Gisbert, Javier Carmona y Elena Azcárraga. En todo momento se contó con la colaboración de las concejalías de participación y de urbanismo del ayuntamiento.

La sesión se celebró durante toda una tarde comenzando con una presentación institucional del Concejal de Urbanismo y del director del equipo redactor del PRUMS. Posteriormente se dio paso a una breve presentación de la metodología para continuar con la formación de los grupos de trabajo de forma aleatoria, al tiempo que se corregía la distribución por género y edad de las personas participantes.

En general en los grupos había representantes diversos: ciudadanía en general, técnicos, ecologistas, ciclistas, asociaciones vecinales, asociaciones de mayores y jóvenes. Es cierto que el tejido económico (comerciantes, empresarios y sindicatos) no estaba representado, aunque hay que decir que algunos de los problemas de la movilidad de estos sectores fueron recogidos en el Taller por la visión de técnicos.

Todas las personas asistentes, como principales expertas de la movilidad en Vinaròs, aportaron su perspectiva sobre los problemas y las soluciones que enriquecerán el PMUS. Desde el equipo que está realizando este Plan de Movilidad y desde el Ayuntamiento se agradece el tiempo y el esfuerzo dedicado durante toda la tarde de jueves de forma desinteresada a todos los asistentes.

El Programa del Taller fue el siguiente:

16:15. Recepción de participantes

16:30. Primer Plenario. Apertura e introducción al Taller de Futuro. Creación de grupos

16:45. Taller de Diagnóstico por áreas temáticas

18:00. Descanso y tentempié

18:15. Taller de Futuro. Definición de medidas y propuestas de movilidad

19:15. Segundo Plenario

19:45. Clausura

Desarrollo del taller

En el Primer Plenario, tras la bienvenida del Concejal de Urbanismo y la presentación del marco del trabajo y la dinámica del Taller por parte del equipo consultor, se procedió a crear dos grupos de trabajo de forma aleatoria, y en los que hubiese representantes de todos los géneros y generaciones asistentes, así como de las distintas sensibilidades y funcionalidades.



Ilustración 25. Presentación del Taller a cargo del Concejal de Urbanismo en funciones del Ayuntamiento de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia.

De esta forma, se crearon dos grupos temáticos para poder trabajar en los problemas y en las soluciones de la futura movilidad de Vinaròs en el 2030. **Un grupo se dedicó a trabajar sobre modos de transporte motorizados, y otro para trabajar sobre modos de transporte no motorizados.**

El primer grupo de trabajo se centró en aquellos aspectos relacionados con el tráfico, la red viaria, el estacionamiento y el transporte público. El segundo grupo trabajó sobre la movilidad peatonal y ciclista, y sus infraestructuras, la calidad del espacio estancial, los caminos escolares, la accesibilidad para las personas con discapacidad y la seguridad.

6.3.3.1 Primera sesión de trabajo. Diagnóstico

Grupo de trabajo modos de transporte motorizados. Principales problemas

Participantes:

- Ovidia Cardona, Club de la Vida
- Guillem Romero, particular
- María José Barreda, Técnica de Medio Ambiente del ayuntamiento
- Hugo Romero, político
- Jordi Tolosà, Informatico
- Miquel Adell, arquitecto
- Carmen Redó, TAG Urbanismo
- María Jesús Pérez Calvo, Club de la Vida

Monitora: Mercedes Llop Pomares, gea21, S.L.

En esta sesión de trabajo se propuso a los/las participantes que pensasen sobre cómo les gustaría que fuera Vinaròs en 2030, y cuáles son en este momento los principales impedimentos para llegar a este escenario, siempre dentro de la temática de modos motorizados, que incluye tráfico y viario, aparcamiento y transporte público.

Por tanto, se trataba de una lluvia de ideas sobre las debilidades (o problemáticas) que existen en Vinaròs en relación a la movilidad motorizada. Se eligió una persona para que ejerciera las tareas de portavocía y en este caso correspondió a Guillem Romero.



Ilustración 26. Trabajo colectivo del grupo de trabajo sobre modos de transporte motorizados. Fuente: Elaboración propia.

Las 8 personas que participaron en el grupo expusieron sus ideas y las explicaron al grupo, y se fueron agrupando en nubes por temáticas que se exponen a continuación:

Transporte público

- Mucha distancia entre las paradas del bus interurbano en la Avenida de la Libertad.
- El autobús que va al Hospital es el interurbano que va a Peñíscola, no hay suficiente frecuencia.
- En la calle María Auxiliadora y Avda. Barcelona hay terrazas que ocupan la banda de aparcamiento. Mal uso de las plazas de carga y descarga, con dobles filas, que impiden el paso del autobús.
- Tarifa única del transporte interurbano, independientemente del trayecto.
- Transporte público saturado en verano.
- En las paradas de autobús de la Avenida de la Libertad aparcan coches y los autobuses no pueden pasar.
- Marquesinas de autobús, sin información de rutas y frecuencias. Falta información en tiempo real
- Impedimento de acceso al transporte con animales.

Aparcamiento

- No hay aparcamientos de ciclomotores, y cuando los hay no se utilizan
- Calles San Francisco y Avenida de la Libertad con muchos vehículos en doble fila, lo que crea retenciones
- Problemas de aparcamiento en el casco. Faltan aparcamientos disuasorios
- Mala señalización de la localización delos parking públicos
- El aparcamiento del puerto está muy congestionado

Tráfico y viario

- Uso masivo del vehículo privado
- Congestión de vehículos y atascos a los accesos a los colegios
- Aglomeración en el centro (Avda. Libertad en horas punta)
- La "barrera" urbana que supone la antigua N-340 (N-340 A)
- Algunas calles fuera del casco con baches y desniveles, mal asfaltadas
- En Casco Urbano y Costa Norte, calles estrechas, con difícil convivencia coche y bici.
- El estado del viario obliga a que la conexión con los municipios vecinos sólo pueda hacer en vehículo privado o transporte público.
- La carretera 232 a Ulldecona se encuentra en mal estado
- Dificultad para acceder al centro urbano desde el exterior. Mala señalización e información en el viario
- Sentidos de circulación complicados y no señalizados
- Dificultad para atravesar la ciudad de norte a sur

Grupo de trabajo modos de transporte no motorizados. Principales problemas

Participantes:

- Consuelo Extremar de la Asociación de la Vida
- Finar Cantona Brue, Club de la Vida
- Cesar Montes, Informático
- Déborah Fandos, Ecologistas en Acción
- Javier Sorti, Arquitecto
- Sebastián Fábregas, Asociación de Vecinos de Migjorn
- Jordi Tolosa, Informático
- Antoni Zaragoza Sorti, Independiente
- Isaac

Monitora: Pilar Vega Pindado, gea21, S.L.



Ilustración 27. Trabajo colectivo del grupo de trabajo de modos de transporte no motorizados. Fuente: Elaboración propia.

Después de una breve presentación individual, se explicó el objetivo y el método de funcionamiento del grupo de trabajo. Se realizó la elección de una persona para que ejerciera las tareas de portavocía, siendo elegida por unanimidad Déborah Fandos.

En este grupo se trataba de diseñar la movilidad de Vinaròs en 2030 profundizando en los desplazamientos no motorizados. Durante un pequeño tiempo de reflexión individual cada uno de los participantes señalo cinco problemas a los que se enfrentaban peatones y ciclistas en la ciudad. Se pasó a una puesta en común y a un debate que permitió sumar las problemáticas y agruparlas por áreas temáticas.

Entre los principales problemas analizados destacan los siguientes:

Mala calidad ambiental para los peatones y ciclistas debido a:

- Humo producido por los vehículos a motor.
- Ruido producido por los vehículos a motor.
- Mayor ruido en las calles estrechas del centro de la ciudad.
- Mal uso del patinete en el espacio público.
- Exceso de vados en las aceras.
- Poca cobertura de espacio en las zonas de tráfico.
- Embotellamientos en la avenida de la Libertad en horario escolar en algunos colegios.
- Embotellamientos al final de la calle Sant Sebastián.
- Despilfarro del espacio público; prioridad del coche.
- Preferencia en la circulación del coche siempre.

- Problema en el acceso a los colegios (concentración coches a la entrada y a la salida).
- Aparcamiento en doble fila en la calzada.

Movilidad ciclista:

- El Passeig está muy ocupado, las bicicletas circulan entre los viandantes.
- Incumplimiento de la normativa por parte de algunos ciclistas.
- Discontinuidad de los itinerarios ciclistas.
- Red ciclista desconectada.
- Inseguridad al circular en bici por la calle Sant Francesc.
- Dificultad para subir/bajar la bici desde casa; ausencia de espacios reservados para la bicicleta.
- Inseguridad del estacionamiento de bicicletas.
- Falta de red ciclista.
- Falta de carril bici y arbolado en las principales avenidas.

Ausencia de infraestructura no motorizada:

- Ejes motorizados como el de la costa Nord no cuentan con espacios ciclistas ni peatonales lo que genera situaciones de peligro.
- Peligro en la movilidad no motorizada en el eje de la costa norte-sur.
- Elevada velocidad de los coches en ciertos ejes viarios que ocasionan peligro e inseguridad para los usuarios de la movilidad activa.
- Falta de seguridad en las carreteras de la costa para los viandantes y ciclistas.
- Molestias del trafico al caminar.
- Problemas de convivencia bicis/coches, falta de respeto de los coches a las bicis.
- Falta de seguridad peatonal en la carretera de la costa.
- Prioridad del coche siempre.

Localización de equipamientos y servicios:

- Ubicación de los equipamientos y servicios alejados de las zonas residenciales.
- Mal acceso a la ciudad deportiva.
- Los equipamientos deportivos están a las afueras, se puede ir a pie.
- Mala accesibilidad peatonal al transporte público.

Puesta en común

Una vez expuestos los problemas, estos fueron priorizados de una forma consensuada en ambos grupos, eligiéndose los 5 o 6 problemas que se consideraban prioritarios, que fueron:

Problemas prioritarios	
Grupo Transporte motorizado	Grupo Transporte no motorizado
1. Carretera de la costa norte en mal estado. 2. Transporte público ineficiente. 3. Barrera de la N-340. 4. Mala señalización en el viario urbano. 5. Indisciplina de aparcamiento en las principales vías. 6. Uso masivo del coche.	1. El coche: el amo del espacio público. 2. Baja calidad ambiental de los itinerarios peatonales. 3. Falta una red ciclista (aparcamiento e itinerarios) 4. Inseguridad en el aparcamiento de bicis. 5. Ausencia de conexiones no motorizadas entre el centro y la zonas norte y sur.

Tabla 1. Problemas prioritarios detectados por los grupos del taller de futuro "La movilidad de Vinaròs en 2020 – 2030" en la fase de diagnóstico. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 28. Trabajo colectivo de reflexión de los problemas en los dos grupos. Fuente: Elaboración propia.

6.3.3.2 Segunda sesión de trabajo. Propuestas de futuro

En esta sesión de trabajo se propuso a los/las participantes que pensasen en medidas y propuestas concretas con el objetivo de resolver los problemas que dificultan la movilidad en Vinaròs e impiden llegar al escenario de movilidad sostenible en el 2030.

Asimismo, se planteó la idoneidad de jerarquizar estas propuestas entre las necesarias a corto plazo y a largo plazo.

Las primeras serían aquellas más urgentes, y que deberían realizarse en los primeros años de vigencia del PMUS (2019-2022). Las propuestas a largo plazo, serían aquellas que, a pesar de su importancia, podrán aplazarse a un medio-largo plazo, es decir, realizarse a partir del año 2023 hasta el 2027.

Grupo de trabajo modos de transporte motorizados. Propuestas de futuro

Propuestas a corto plazo (menor o igual a 2 años):

- Más paradas de autobús en la Avenida de la Libertad.
- Señalización del acceso al Parking del Paseo.
- Restringir el tráfico en los accesos a los colegios en determinadas franjas horarias.
- Paneles informativos en tiempo real en las paradas de los autobuses.
- Aplicación móvil de información en tiempo real de las frecuencias de los autobuses.
- Señalización y mapa de las posibilidades de aparcamiento en Vinaròs.
- Arbolado y arreglo del firme del Puerto Viejo al Faro.
- Árboles de sombra en la zona Costa Sur.
- Urbanizar el entorno de la N-340 y permeabilizarla.
- Cambiar la tarifa de autobús, hacerla más flexible dependiendo del trayecto.
- Quitar las terrazas de la calzada en la calle Sant Francesc.
- Peatonalizar las calles Socorro y Arcipreste Bono los fines de semana.
- Control policial de la indisciplina de los vehículos en doble fila.
- Aumento de la frecuencia del transporte público.
- Unidireccionalidad en Costa Norte y añadir un gran carril bici y peatonal.
- Instalar puntos de recarga eléctrica de vehículos.
- Habilitar más estacionamientos de motos.

Propuestas a medio-largo plazo (mayor de 2 años):

- "Vinaròs Central", control de accesos al centro los fines de semana para vehículos más contaminantes.
- Limitar el acceso de vehículos a motor en determinadas zonas de la Costa Norte.
- Adecuar la CN-238 a Ulldecona.
- Creación de supermanzanas para organizar la movilidad.
- Habilitar parkings disuasorios permanentes.

Grupo de trabajo modos de transporte no motorizados. Propuestas de futuro

Propuestas a corto plazo (menor o igual a 2 años):

- Educación en movilidad sostenible. fomentar la educación desde pequeños en movilidad sostenible. si se introduce este tema en los niños se introduce en las familias y en todos los hogares. (+)
- La gente está acostumbrada a ir sin tanto coche.
- Campaña de concienciación de los conductores; menor velocidad y prioridad a peatones.
- Dirección única en zona sur.
- Señalización de recorridos peatonales.
- Ubicación de aparcamientos claros.
- Quitar un carril bici, pero que se le asigne a la bicicleta
- Adecuación de los carriles bici a las necesidades de la movilidad
- Ayudas a la movilidad sostenible
- Aparcamientos de bicicletas seguros automáticos o con personal (+): parking vigilados.
- Aparcamientos ciclistas seguros repartidos por la ciudad
- Sentido único en las calles desde Plaza de los Tres Reyes, y en Plaza Jovellanos
- Limitar la velocidad a 30, en todo el casco urbano. Áreas 30 km-h
- Limitar la velocidad en todo el pueblo
- Plantar arbolado urbano donde se pueda, y en la zona sur
- Ampliación de las zonas peatonales en el casco histórico
- peatonalizar las calles estrechas y reestructurar la circulación del coche, crear itinerarios contemplativos
- Ampliación aceras en País Valencia, San Pascual, y Socorro.
- Adecuación de la red ciclista
- Conectar con itinerarios ciclistas y/o peatonales los parkings disuasorios
- Reducción de la velocidad
- Seguridad estacionamiento bicicletas
- Plantación de árboles autóctonos a lo largo del Paseo de la Costa Sur
- Acceso a equipamientos comerciales accesible
- Políticas activas. Subvencionar o fomentar la utilización del transporte público o la compra de vehículos sostenibles como las bicicletas
- Seguridad para peatones y ciclistas en la carretera costa norte y sur con sentido único.
- Zona ciclista: Costa Norte
- Establecer un sentido de circulación en costa norte y dejar un carril para la circulación de bicicletas y peatones.
- Zona norte dirección única
- Costa norte carril bici segregado e itinerario peatonal.

Propuestas a largo plazo (mayor 2 años):

- Ampliación de aceras (llars)
- Hacer una pasarela peatonal barranco Aiguadoliva
- Contar con una red ciclista
- La red ciclista debe disponer de carriles segregados
- Apoyar la movilidad activa mediante subvenciones
- Implantar zonas urbanas libres de coches
- Ampliación de las zonas sin coches actuales
- Mejorar la calidad de itinerarios peatonales
- Implantar áreas de coexistencia
- restricción en el acceso al casco urbano de la ciudad del trafico motorizado, permitiendo el acceso a residentes, carga y descarga y vehículos de emergencias

- planeamiento urbanístico sensible a mejorar la circulación verde
- prohibir los vehículos contaminantes en las zonas más pobladas
- Limitar la circulación en el centro a residentes
- mejora de la calidad ambiental (ruido, contaminación de combustibles fósiles.)
- Configurar una red ciclista agradable
- Las bicicletas deberán tener un espacio específico de circulación, y que no obliguen a los ciclistas que retengan que ir por delante de los coches.
- Vía litoral ciclista
- Que los perros vayan atados y que limpien las cacas
- Tratamiento de itinerarios agradables para las personas (sombra, arbolado, señalética…)
- Hacer calzadas únicas, diseño integral del espacio urbano progresivamente.

Una vez expuestas las principales propuestas, como en el taller anterior, se seleccionaron de una forma consensuada cuáles se consideraban más prioritarias, tanto en el corto como en el medio-largo plazo.

Los resultados fueron los siguientes:

Propuestas prioritarias	
Grupo Transporte motorizado	Grupo Transporte no motorizado
CORTO PLAZO 1. Más paradas de autobús, mejor acondicionadas y mejor información del servicio. 2. Mejor información y señalización de los accesos en la ciudad en general y de los aparcamientos en particular. 3. Acondicionar, urbanizar y permeabilizar la N-340 A. 4. Peatonalizar la calle Socorro y Arcipreste Bono en fin de semana. MEDIO-LARGO PLAZO 5. "Vinaròs Central", área central de acceso restringido en fin de semana. 6. Habilitar aparcamientos disuasorios.	CORTO PLAZO 1. Reducción de la velocidad en la zona urbana a 30 km/h, asegurando su cumplimiento. 2. Priorizar el uso del espacio público para peatones y ciclistas. Por ejemplo, en costa norte. 3. Peatonalizar calles estrechas. 4. Red ciclista en todo el municipio. 5. Mejora de los itinerarios peatonales. 6. Educación en movilidad sostenible al conjunto de la sociedad.

Tabla 2. Propuestas prioritarias efectuadas por los grupos del taller de futuro "La movilidad de Vinaròs en 2020 – 2030". Fuente: Elaboración propia.

(*) El grupo de reflexión sobre el transporte no motorizado, realizó una primera fase de priorización de las propuestas seleccionando 8 medidas que deberían aplicarse a corto plazo y 6 a largo plazo, tal y como se recoge en el siguiente cuadro. Sin embargo, en el momento de priorizar consideraron que todas las propuestas seleccionadas debían acometerse a corto plazo.

Corto plazo	Largo plazo
- Priorizar el espacio público para peatones y ciclistas. como ocurre si en ciertas calles se deja la dirección única y el otro carril se destina a la movilidad ciclista o peatonal; siempre que la DG Carreteras lo permita - Educación en movilidad sostenible - Plantar arbolado urbano - Reducir a 30 km-h la velocidad en toda la zona urbana y control de su cumplimiento mediante sanción, diseño viario, - Peatonalización de todas las calles estrechas, salvo para vecinos y servicios - Ampliación de zonas peatonales (aceras) - Adecuación de la red ciclistas (incluido el aparcamiento) - Ayudas a la movilidad activa	- Restricción del tráfico en zonas urbanas centrales (ZBE) - Ampliación de aceras - Áreas de coexistencia de tráfico (sin diferencias de altura, y velocidad reducida a 20 km-h) - Red ciclista segregada y con aparcamientos seguros - Mejora de los itinerarios peatonales mediante la incorporación de zonas sombreadas, y mejora de la calidad ambiental en general. - Introducir en el planeamiento urbanístico la sensibilidad de los temas de movilidad activa.

Tabla 3. Periodo de ejecución de las propuestas efectuadas por los grupos del taller de futuro "La movilidad de Vinaròs en 2020 – 2030". Fuente: Elaboración propia.

Plenario. Puesta en común

Una vez jerarquizadas las propuestas por cada uno de los grupos, se nombró un portavoz para cada uno de ellos, que expusiese en el plenario tanto los principales problemas consensuados, como las propuestas jerarquizadas en común.



Ilustración 29. Segundo Plenario del Taller. Puesta en común de resultados y exposición por parte de los portavoces de cada grupo. Fuente: Elaboración propia

Tras la exposición de los portavoces de cada grupo y de la puesta en común, se procedió a la votación de las propuestas de ambos grupos, con el fin de llegar a una toma de decisiones conjunta sobre cuáles deben ser las acciones más prioritarias a llevar a cabo para mejorar la movilidad de Vinaròs.



Ilustración 30. Votación de las propuestas. Fuente: Elaboración propia.

Los resultados fueron los siguientes:

	PROPUESTAS MÁS VOTADAS	Nº votos
1	Más paradas de autobús, mejor acondicionadas y mejor información del servicio.	11
2	Red ciclista en todo el municipio.	10
3	Mejora de los itinerarios peatonales.	9
	"Vinaròs Central", área central de acceso restringido en fin de semana.	6
4	Habilitar aparcamientos disuasorios.	5
5	Priorizar el uso del espacio público para peatones y ciclistas. Por ejemplo, en costa norte.	5
6	Peatonalizar calles estrechas.	5
7	Educación en movilidad sostenible al conjunto de la sociedad.	5
8	Mejor información y señalización de los accesos en la ciudad en general y de los aparcamientos en particular.	4
9	Acondicionar, urbanizar y permeabilizar la N-340 A.	4
10	Peatonalizar la calle Socorro y Arcipreste Bono en fin de semana.	3
11	Reducción de la velocidad en la zona urbana a 30 km /h, asegurando su cumplimiento.	3

Tabla 4. Resultados de la votación de las propuestas. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 31. Recuento de votos y resultados. Fuente: Elaboración propia.

6.3.4 Entrevistas

Operador de transporte urbano

Se han tenido en cuenta las indicaciones e informaciones facilitadas por el operador de transporte urbano, de cara a las propuestas de movilidad.

COCEMFE

Se contó con la participación de Ramón Meseguer (Presidente de COCEMFE Maestrat), con el que se trataron aspectos relacionados con:

- la falta de accesibilidad general en el núcleo histórico y en algunas zonas en particular, como la plaza 1º de Mayo o la plaza del Convento de San Francisco.
- la inaccesibilidad de los locales comerciales y de restauración, una dificultad añadida en la vida cotidiana de las personas con diversidad funcional.
- la necesidad de disponer más habitaciones accesibles en los hoteles y juegos inclusivos en los parques.
- el incumplimiento del ancho libre de obstáculos de 2 metros en aceras y los conflictos con las bicicletas, en especial en el paseo marítimo por su incompatibilidad con el paseo lúdico.

ONCE

Se pudo entrevistar a una usuaria con diversidad funcional visual, habiendo quedado en suspenso otras entrevistas que finalmente no se pudieron llevar a cabo.

Señaló distintos aspectos relacionados con las dificultades que encuentra en uso del espacio urbano:

- las calles peatonales le resultan las más seguras, aunque en ocasiones los ciclistas no respetan los pasos de cebra y no detecta su proximidad por la falta de ruido
- en muchas obras se utilizan vallas o protecciones inadecuadas, donde se engancha el bastón
- algunos pavimentos resbalan y en otros tropieza el bastón
- le parecen poco confortables las soluciones del paseo (escalones, barandillas y bancos)
- necesitaría una zona acotada para el baño que le permitiera orientarse en el mar y a la salida del mismo.

6.4 Etapa 3. Ensayo piloto

El objetivo de esta fase era poner en práctica de forma colaborativa y con medios de bajo coste, la transformación urbana de un espacio estratégicamente elegido por considerar su previsible incidencia positiva en la movilidad y regeneración urbana de su entorno, durante un breve periodo de tiempo. La idea era aprovechar el corte de tráfico para realizar una breve consulta ciudadana in situ a las personas visitantes del lugar sobre la aceptación o no del cambio, para valorar su transformación definitiva en el futuro.

El espacio inicialmente elegido era la Plaza Jovellar, por su centralidad y relación con el ámbito histórico monumental de Vinaròs, junto a la presencia de elementos protegidos como la iglesia Parroquial de la Asunción de María (BIC). La intensa y constante presencia de tráfico en la Calle Sant Cristòfol repercute negativamente en este entorno protegido, anulando además el potencial estancial y de contemplación del paisaje urbano.

No obstante, no se descartan otros emplazamientos, que finalmente decidirá e impulsará el Ayuntamiento desde la Concejalía de Urbanismo en colaboración con la Policía Local y otros agentes implicados.

A fecha del presente documento esta acción no se ha podido realizar todavía por encontrarse en proceso de gestión interna en el Ayuntamiento. Formará parte de las acciones a realizar durante el tercer trimestre de 2019, en el marco de los trabajos del Plan de Regeneración urbana que sigue su curso tras la presentación del PMUS.

Imágenes de referencia de transformación urbana temporal con recuperación de espacio público para la ciudadanía:



Festival Urbano Extramurs en València. Fuente: Asociación Arquitectúria con Distrito008
https://distrito008.es/proyecto-pem_emplaza/

6.5 Etapa 4. Devolución de resultados y conclusiones

Se plantea convocar una nueva sesión durante el mes de diciembre 2019 para devolver a la ciudadanía los resultados y conclusiones obtenidas gracias a sus aportaciones.

6.6 Etapa 5. Evaluación y seguimiento

Finalmente, en marzo 2020 se plantea realizar una última evaluación y seguimiento del Plan de participación ciudadana para comprobar la forma efectiva en que los resultados del mismo se han tenido en cuenta en los documentos finales y siguientes etapas de ejecución de las propuestas planteadas para el municipio.

ANEXO I. ENCUESTAS

ÍNDICE

I ENCUESTAS 3

I.1 INTRODUCCIÓN 3
I.2 OBJETO 3
I.3 MODELO DE ENCUESTA 3
I.3.1 Modelo de la encuesta de verano 3
I.3.2 Modelo de la encuesta realizada por el Plan 4
I.4 RESULTADOS 7
I.4.1 Encuesta de verano. Realizada por el Ayuntamiento 7
I.4.2 Encuesta de la primera fase del plan. Realizada por el equipo del PRUMS 16

I ENCUESTAS

I.1 Introducción

La campaña de encuestas se ha planeado de modo que se vayan definiendo los aspectos de la movilidad con mayor detalle conforme avance el Plan.

Inicialmente, el Ayuntamiento realizó una encuesta durante el verano de 2018 para conocer las pautas de comportamiento respecto a movilidad. Se contó con una participación de 105 encuestados.

Durante la primera fase del PRUMS se ha desarrollado una encuesta que permite conocer la movilidad en el municipio desde un punto de vista global, dicha encuesta ha contado con la participación de 109 encuestados. Las encuestas se han realizado tanto a pie de calle como por medios digitales. La encuesta ha estado disponible en la página web del Ayuntamiento para los ciudadanos durante un periodo de dos semanas (desde el 8 hasta el 25 de marzo).

I.2 Objeto

El objeto de la encuesta es conocer el comportamiento de los ciudadanos en temas de movilidad, además se han introducido aspectos de regeneración urbana.

Por parte del Ayuntamiento se ha realizado la difusión de dicha encuesta en sus principales canales de comunicación como es la página web del Ayuntamiento y en redes sociales.

I.3 Modelo de encuesta

I.3.1 Modelo de la encuesta de verano

ENQUESTA SOBRE MOBILITAT
ENCUESTA SOBRE MOVILIDAD

Ajuntament de Vinaròs

***DADES GENERALS** / DATOS GENERALES*

1. Edat / Edad: 36 Anys / Años
2. Resident a Vinaròs / Residente en Vinaròs: ☒ Tot l'any / Todo el año ☐ Temporal / Temporal
3. Quin és l'origen dels seus desplaçaments més habituals? / ¿Cuál es el origen de sus desplazamientos más habituales?: ☒ Nucli urbà / Casco urbano ☐ Costa nord / Costa norte ☐ Costa sud / Costa sur ☐ Zona Ermita / Zona Ermita
4. Quin és la destinació dels seus desplaçaments més habituals? / ¿Cuál es el destino de sus desplazamientos más habituales?: ☒ Nucli urbà / Casco urbano ☐ Costa nord / Costa norte ☐ Costa sud / Costa sur ☐ Zona Ermita / Zona Ermita

***MOBILITAT** / MOVILIDAD*

1. Com es mou per la ciutat habitualment? / ¿Cómo se mueve por la ciudad habitualmente?: ☐ Cotxe / Coche ☐ Moto / Moto ☐ Bicicleta / Bicicleta ☒ A peu / A pie ☐ Transport públic / Transporte público
2. Valore les infraestructures viàries de la ciutat. / Valore las infraestructuras viarias de la ciudad: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5
3. Av. Fco. José Balada direcció única? / Av. Fco. José balada dirección única?: ☐ Sí ☐ No
   3.1 Si heu marcat SÍ: / Si ha marcado SÍ: ☐ Sentit nucli urbà / Dirección casco urbano ☐ Sentit Alcanar / Dirección Alcanar
4. Av. Fco. Baila / Pau Béjar direcció única? / Av. Fco. Baila / Pau Béjar dirección única?: ☐ Sí ☐ No
   4.1 Si heu marcat SÍ: / Si ha marcado SÍ: ☐ Sentit nucli urbà / Dirección casco urbano ☐ Sentit Benicarló / Dirección Benicarló
5. Utilitza sovint l'antiga n-340? / Utiliza sovint l'antiga n-340?: ☐ 0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☒ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7
   Dies de la setmana que la utilitza / Días de la semana que la utiliza
6. Creu que aquesta via és perillosa? / Cree que esta vía es peligrosa?: ☐ Sí ☒ No
7. Valore els següents aspectes de la n-340: / Valore los siguientes aspectos de la n-340:
   7.1 Accessos a la població / Accesos a la población: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5
   7.2 Densitat de trànsit / Densidad de tráfico: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5
   7.3 Seguretat vial / Seguridad vial: ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☒ 5

***MOBILITAT** / MOVILIDAD*

8. Considera que la ciutadania pot gaudir de les zones per a vianants i transitar-hi amb tranquil·litat?
¿Considera que la ciudadanía puede disfrutar de las zonas para peatones y transitar con tranquilidad?

☒ **Sí, són àmplies i espaioses** *Sí, son amplias y espaciosas*
☐ **No, estan ocupades constantment per activitats comercials** *No, están ocupadas constantemente por actividades comerciales.*

☐ **Sí, a més existeixen activitats per a dinamitzar-les** *Sí, además existen actividades para dinamizarlas*
☐ **No, falten arbres i bancs per a seure** *No, faltan árboles y bancos para sentarse*

9. Considera important reduir la mobilitat en cotxe?
¿Considera importante reducir la movilidad en coche?
☐ Sí ☒ No

10. Crearia més zones de vianants al nucli urbà?
¿Crearía más zonas de peatones en el casco urbano?
☐ Sí ☒ No

***TRANSPORT PÚBLIC** / TRANSPORTE PÚBLICO*

1. Utilitza el transport públic?
¿Utiliza el transporte público?
☒ 0 ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ 7

Dies de la setmana que l'utilitza
Días de la semana que lo utiliza

2. Com valora el transport públic a vinaròs?
¿Cómo valora el transporte público en vinaròs?

2.1 Horaris Horarios	☐ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☒ 5	
2.2 Qualitat, comoditat del parc mòbil Calidad, comodidad del parque móvil	☒ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
2.3 Mobiliari de les parades Mobiliario de las paradas	☒ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
2.4 Preu Precio	☒ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
2.5 Accés a la informació Acceso a la información	☒ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	

3. Què milloraria?
¿Qué mejoraría?

***TRANSPORT PRIVAT** / TRANSPORTE PRIVADO*

2.1 Valore l'oferta d'aparcament al nucli urbà Valore la oferta de aparcamiento en el casco urbano	☒ 1	☐ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	
2.2 Valore el carril bici a Vinaròs Valore el carril bici en Vinaròs	☐ 1	☐ 2	☒ 3	☐ 4	☐ 5	
2.3 Si hi hagués més carril bici, l'utilitzaria? Si hubiera más carril bici, ¿lo utilizaría?	☐ 1	☐ 2	☒ 3	☐ 4	☐ 5	
2.4 Valore l'aparcament per a bicicletes Valore el aparcamiento para bicicletas	☐ 1	☐ 2	☒ 3	☐ 4	☐ 5	
2.5 Valore la seguretat d'anar en bicicleta pel municipi Valore la seguridad de ir en bicicleta por el municipio	☐ 1	☒ 2	☐ 3	☐ 4	☐ 5	

***PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE** / PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE*

I.3.2 Modelo de la encuesta realizada por el Plan

ENCUESTA MOVILIDAD

PLAN DE REGENERACIÓN URBANA Y MOVILIDAD SOSTENIBLE DE VINARÒS (PRUMS)

*Obligatorio

1. **Dirección de correo electrónico** *

2. **Género** *
Marca solo un óvalo.
- Mujer
- Hombre

3. **Edad. ¿A qué franja de edad pertenece?** *
Marca solo un óvalo.
- 0-15 años
- 16-35 años
- 36-65 años
- 65 años o más

4. **¿A qué grupo de población pertenece?**
Selecciona todos los que correspondan.
- Residente (Empadronado en Vinaròs)
- Segunda residencia
- Visitante habitual - profesional
- Asociación

5. **Ocupación**
Marca solo un óvalo.
- Estudiante
- Trabajador/a en activo
- Desempleado/a
- Jubilado/a
- Otro

6. **¿Dispone de modo de transporte propio?**
Selecciona todos los que correspondan.
- Coche
- Moto
- Bici
- Vehículo Movilidad Personal
- No dispone

Desplazamientos

7. **¿Cuantos desplazamientos realiza al día? Se deben contar todos los desplazamientos. Ida y vuelta se contabiliza como 2 desplazamientos.** *
Marca solo un óvalo.

- ◯ 2
- ◯ 3
- ◯ 4
- ◯ 5 o más

8. **Sobre el principal desplazamiento que realiza, indicar el motivo. En filas indicar el origen y en columnas el destino. Rellenar solo 1 desplazamiento.**
Marca solo un óvalo por fila.

	Hogar	Trabajo	Compras	Estudios	Deportes	Centro de salud/hospital	Otros
Hogar	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Trabajo	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Compras	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Estudios	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Deportes	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Centro de salud/hospital	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Otros	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯

9. **A partir de la zonificación de la imagen, indique en las filas el origen de su viaje y en las columnas el destino. Rellenar solo 1 desplazamiento.**
Marca solo un óvalo por fila.

	Casco Histórico	Casco urbano	Ensanche	Costa Norte	Costa Sur	Hospital, Institutos, Mª Aux	Otros Vinaròs	Otros municipios
Centro Histórico	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Casco urbano	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Ensanche	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Costa Norte	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Costa Sur	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Hospital, Institutos, Mª Aux	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Otros Vinaròs	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Otros municipios	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯	◯

Imagen sin leyenda

10. **Distancia del trayecto**
Marca solo un óvalo.

- ◯ Menor a 1,5 km
- ◯ Entre 1,5 km y 5 km
- ◯ Entre 5 km y 10 km
- ◯ Entre 10 km y 25 km
- ◯ > 25 km

11. **Duración del trayecto (Expresar en minutos)**
Marca solo un óvalo.

- ◯ Menor a 10 minutos
- ◯ Entre 10 y 20 minutos
- ◯ Entre 20 y 30 minutos
- ◯ > 30 minutos

12. **Medio de transporte habitual en el desplazamiento principal** *
Marca solo un óvalo.

- ◯ A pié
- ◯ Coche / Moto
- ◯ Transporte público (bus/tren)
- ◯ Bicicleta
- ◯ Combinado
- ◯ Otro: _____

13. **¿Qué problemas de movilidad ha detectado en el municipio?** *
Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Circulación vehículos
- ☐ Tránsito de peatones
- ☐ Circulación de bicicletas
- ☐ Transporte público
- ☐ Accesibilidad
- ☐ Estacionamiento

Desplazamiento en coche o moto

En caso de que habitualmente realices el desplazamiento en coche/moto

14. **¿Por qué elige este medio de transporte frente a otros?**
Selecciona todos los que correspondan.

- ☐ Es la forma más rápida
- ☐ Es un trayecto agradable
- ☐ Es más económico
- ☐ Dispongo de plaza de aparcamiento en el destino
- ☐ Tengo que realizar varios trayectos a lo largo del día
- ☐ No existe otro modo de desplazamiento

15. **¿Es usted el conductor principal?**
Marca solo un óvalo.

- ◯ Sí, soy el conductor principal y viajo solo.
- ◯ Sí, soy el conductor principal y siempre vienen otros pasajeros conmigo.
- ◯ En ocasiones, puesto que viajo acompañado y alternamos quien conduce.
- ◯ No, soy pasajero.

16. **Evalúe las siguientes preguntas en caso de desplazarse al trabajo en coche o moto:**
Marca solo un óvalo por fila.

	Sí	No	No sabe/No contesta
¿Hay alternativas de transporte público?			
Es más rápido el trayecto en coche o moto			
¿Tiene mala conexión o frecuencia de paso el transporte público?			
Es más barato el trayecto			
Hay carril bici			
¿ Hay alternativa andando?			

17. **¿Encuentra aparcamiento fácilmente?**
Selecciona todos los que correspondan.

- [ ] Sí, siempre hay plazas en la calle
- [ ] Sí, dispongo de plaza propia
- [ ] Sí, aparcamiento regulado - zona azul
- [ ] Algunas veces
- [ ] No

18. **¿Cuánto tiempo dedica a buscar aparcamiento?**
Marca solo un óvalo.

- ◯ Menos de 1 minuto
- ◯ Entre 1 y 3 minutos
- ◯ Entre 3 y 5 minutos
- ◯ > 5 minutos
- ◯ Otro: _____

Fomento de modos activos

19. **En los trayectos a pie, qué aspecto considera interesante mejorar**
Selecciona todos los que correspondan.

- [ ] Seguridad vial
- [ ] Iluminación
- [ ] Anchura de las aceras
- [ ] Accesibilidad (rebajes en pasos de peatones mal ejecutados, el mobiliario urbano obstaculiza el paso en las aceras, etc.)
- [ ] Continuidad de los itinerarios peatonales
- [ ] Sombra
- [ ] Tipo de pavimentos
- [ ] Sensación de inseguridad
- [ ] Velocidad excesiva de los vehículos
- [ ] Ruido de tráfico excesivo

20. **¿Está de acuerdo en peatonalizar más calles del núcleo urbano?**
Marca solo un óvalo.

- ◯ De acuerdo
- ◯ En desacuerdo
- ◯ Tal vez

21. **¿Encuentra necesario mejorar/extender la red peatonal para conectar los principales puntos del municipio?**
Marca solo un óvalo.

- ◯ De acuerdo
- ◯ En desacuerdo
- ◯ Tal vez

22. **¿Cree necesario ampliar y conectar la malla ciclista?**
Marca solo un óvalo.

- ◯ De acuerdo
- ◯ En desacuerdo
- ◯ Tal vez

23. **¿ Estás a favor de que se instalen sistemas de alquiler de bicis?**
Marca solo un óvalo.

- ◯ De acuerdo
- ◯ En desacuerdo
- ◯ Tal vez

24. **¿Cuál es el modo de transporte sostenible que le parece más importante promover?**
Selecciona todos los que correspondan.

- [ ] Movilidad peatonal
- [ ] Movilidad ciclista
- [ ] Transporte público

25. **¿Cuál es la frecuencia de uso del servicio de transporte público?**
Marca solo un óvalo.

- ◯ Más de 1 vez al día
- ◯ Entre 1-5 veces a la semana
- ◯ Al menos 1 vez al mes
- ◯ Nunca

26. **¿Qué medida implantaría para mejorar la movilidad en el municipio?**

_____

27. **¿Hay algún recorrido que prefiera evitar? ¿por qué?**

28. **Movilidad escolar: ¿cómo califica los itinerarios al colegio?**
Selecciona todos los que correspondan.

- [ ] Seguros
- [ ] Inseguros
- [ ] Confortables
- [ ] Incómodos
- [ ] Agradables
- [ ] Desagradables

Movilidad en el centro histórico

A continuación queríamos saber su opinión sobre algunos aspectos del centro histórico de Vinaròs

29. **Califique los siguientes aspectos del centro histórico**
Marca solo un óvalo por fila.

	Muy buena	Buena	Regular	Mala	Muy mala	No contesta
Estado conservación de edificios patrimoniales						
Oferta comercial disponible en el centro						
Estado de la convivencia entre vecinos del centro histórico						
Calidad de las plazas existentes (espacio para peatones, sombra, zonas verdes y de descanso)						
Conexión del paseo marítimo y el puerto						
Oferta de espacios de ocio y cultura disponibles (cine, salas de exposiciones, teatro,...)						
Estado general de las calles (tamaño de las aceras, mobiliario urbano, iluminación...)						

30. **Pensando ahora en actuaciones que podrían llevarse a cabo para mejorar la vida en el centro ¿Cuáles de las siguientes zonas del centro urbano diría usted que precisan de algún tipo de mejora o actuación con mayor urgencia?**
Marca solo un óvalo por fila.

	1º lugar	2º lugar	3º lugar	4º lugar	5º lugar
Zona Puerto- Centro-Sur (Plaza 1º Mayo, Avda. País Valencià, Entorno calle San Francisco)					
Paseo marítimo – Plaza san Antonio y San Agustín					
Centro histórico (C/ Socors, San Cristobal, San Tomàs i Trav. San Agustí)					
Zona Centro-Norte (Carrer del Angel, San Gregorio i avda Jaume I)					
Zona Centro-Oeste (Carrer Pilar, Avda. Libertad, Calle Puente i San Cristobal)					
Otras(indicar prioridad):					

I.4 Resultados

I.4.1 Encuesta de verano. Realizada por el Ayuntamiento

La encuesta de movilidad realizada por el Ayuntamiento en verano de 2018 fue dividida en cuatro bloques que se presentan a continuación:

- Bloque 1. Datos generales
- Bloque 2. Movilidad
- Bloque 3. Transporte público
- Bloque 4. Transporte privado

Se procede a realizar un análisis de los resultados de cada uno de los bloques.

I.4.1.1 Bloque 1. Datos generales

El primer bloque de cuestiones pretende dar a conocer las características de los encuestados.

Edad

La primera cuestión va encaminada a conocer el grupo de edad al que pertenecen los encuestados.

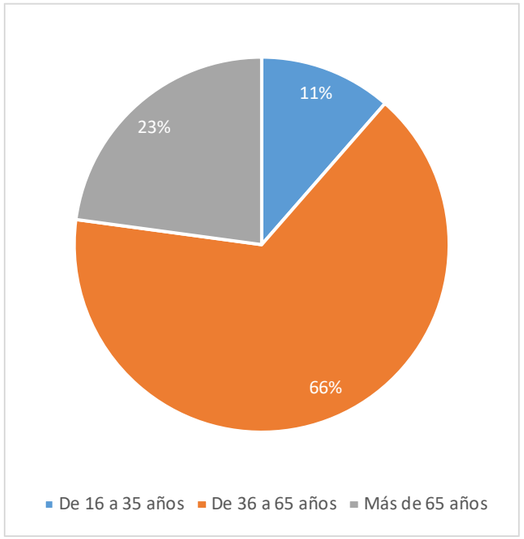


Ilustración 1. Porcentaje de encuestados por edad. Fuente. Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

Lugar de residencia

La segunda pregunta planteaba a los encuestados si eran residentes habituales o temporales.

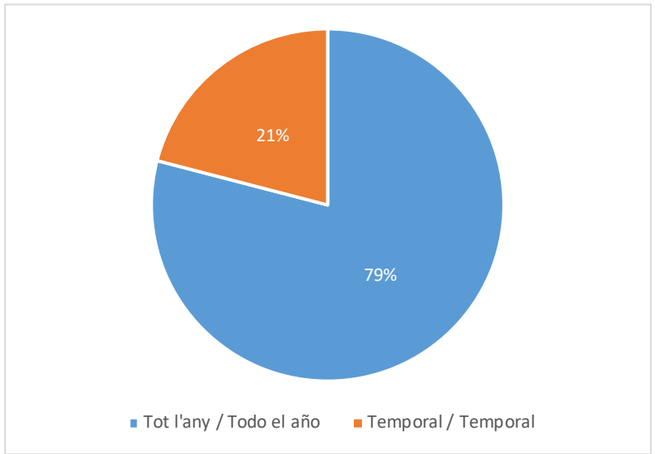


Ilustración 2. Porcentaje de encuestados por residencia. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

Del total de encuestados, un 79% eran residentes habituales mientras que un 21% eran residentes temporales.

I.4.1.2 Bloque 2. Movilidad

Este bloque pretende analizar las características globales de la movilidad en el municipio.

Matriz OD zonal

La última pregunta de este bloque iba encaminada a analizar el origen y el destino de los desplazamientos efectuados por los encuestados.

Matriz OD	Costa sud / Costa sur	Nucli urbà / Casco urbano	Costa nord / Costa norte	Zona Ermita / Zona Ermita	Origen
Costa sud / Costa sur	6,43%	14,04%	0,58%	0,00%	21,05%
Nucli urbà / Casco urbano	2,92%	31,58%	8,77%	1,17%	44,44%
Costa nord / Costa norte	0,00%	18,71%	14,62%	0,00%	33,33%
Zona Ermita / Zona Ermita	0,00%	0,58%	0,00%	0,58%	1,17%
Destino	9,36%	64,91%	23,98%	1,75%	100,00%

Ilustración 3. Resultados del origen y destino de los desplazamientos. Fuente. Encuestas

Se puede observar que cerca de un 45% de los encuestados tiene como origen de sus desplazamientos el núcleo urbano de Vinaròs y que, de estos, un 75% no se trasladan a otra zona. Ello supone que un 32% de los desplazamientos totales efectuados en el municipio se realizan internamente en esta zona. El resto de usuarios que parten de esta zona se desplazan generalmente hacia la Costa Norte, siendo los desplazamientos hacia la Costa Sur o hacia la Ermita prácticamente despreciables.

Otro aspecto a resaltar es que un 33% de los encuestados tienen como origen la Costa Norte del municipio. De estos, el 56% se mueve internamente en la zona y el 44% restante se desplaza hacia el centro. Ninguno de los encuestados en Costa Norte suele dirigirse a la Costa Sur o a la Ermita.

El 21% de los encuestados proceden de Costa Sur. De aquí, 2/3 suele dirigirse hacia el núcleo urbano y el tercio restante suele moverse internamente en la zona. El desplazamiento hacia Costa Norte desde aquí es residual.

Por último, la movilidad desde y hacia la Ermita es prácticamente residual.

Estos resultados se ilustran en la siguiente figura:

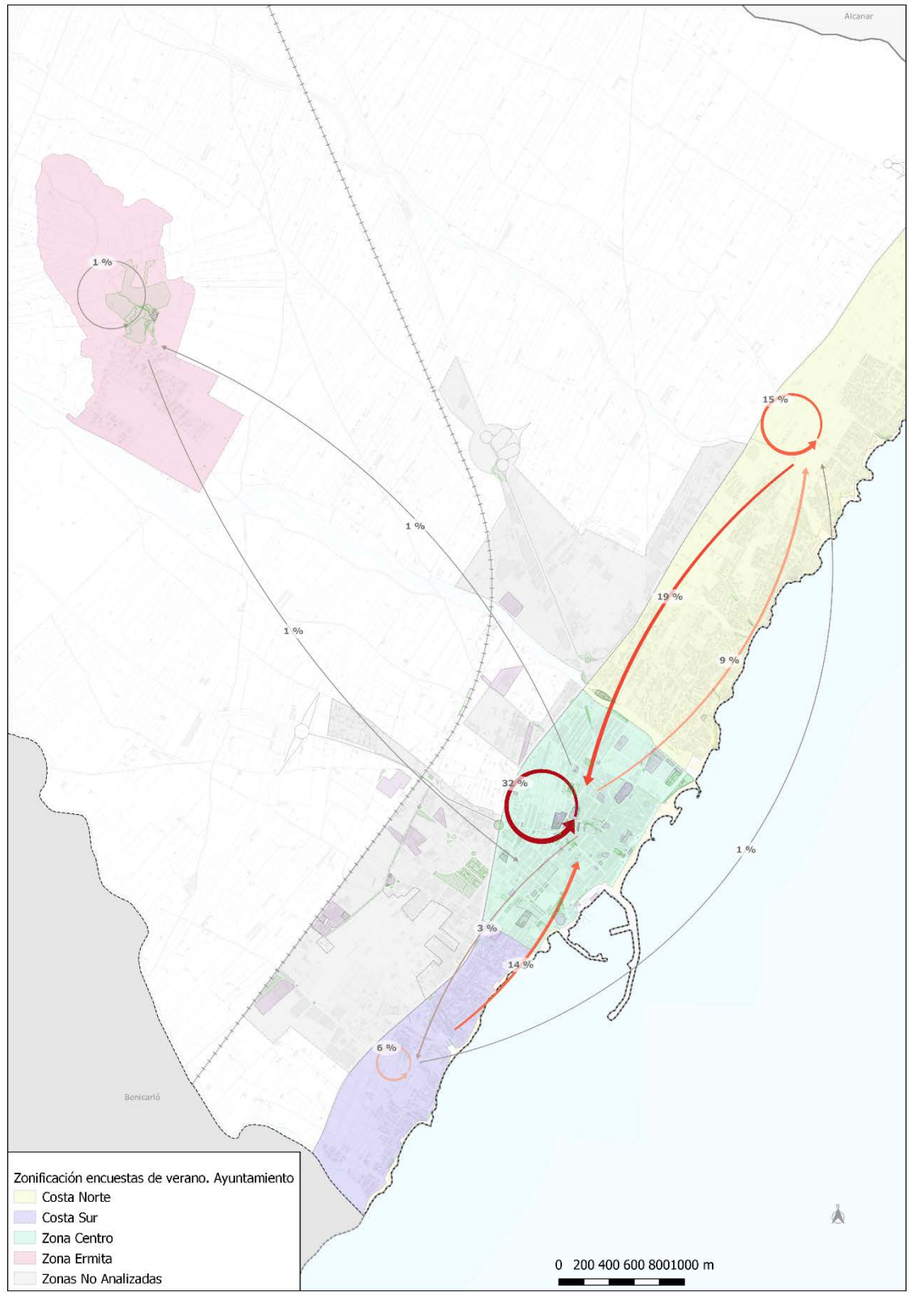


Ilustración 4. Representación gráfica de los datos resultantes de la matriz Origen/Destino. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados obtenidos en la Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs.

Reparto modal

Se ha llevado a cabo un estudio del reparto modal, preguntando a los encuestados por el medio de transporte habitual para realizar sus desplazamientos. Las respuestas obtenidas son las siguientes:

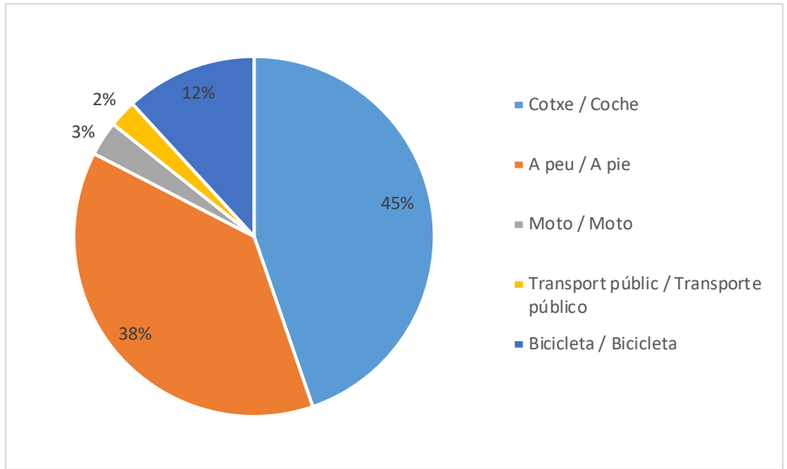


Ilustración 5. Resultados del modo de transporte. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

Tres aspectos resaltan de la figura anterior: El primero, que más de la mitad de los desplazamientos efectuados por los encuestados se realiza vehículo privado. El segundo, que los modos activos (movilidad peatonal y ciclista) representa el 50% de los desplazamientos. Por último, comentar que el uso del transporte público es muy limitado por parte de los encuestados (solo un 2% del total se desplazan en este medio).

Valoración de las infraestructuras viarias de la ciudad

Se cuestiona también por la calidad de la infraestructura viaria en el municipio.

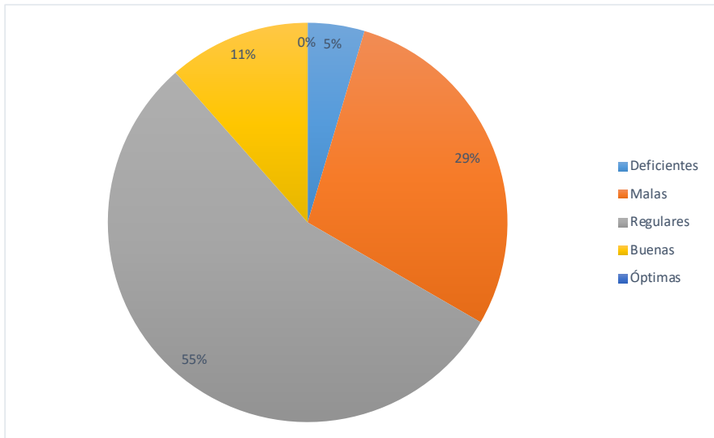


Ilustración 6. Resultados del modo de transporte. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

La valoración que los usuarios realizan de la infraestructura viaria no es positiva, pues un 34% la valora como mala o muy mala, un 56% como regular y solo un 11% como buena.

Reordenación de tráfico. ¿A favor de limitar la circulación en la Av. Francisco José Balada a un único sentido?

El eje que une el núcleo urbano del municipio con el Norte, en ambos sentidos, es la Av. Francisco José Balada. La encuesta plantea la posibilidad de limitar la circulación en dicha avenida a un único sentido.

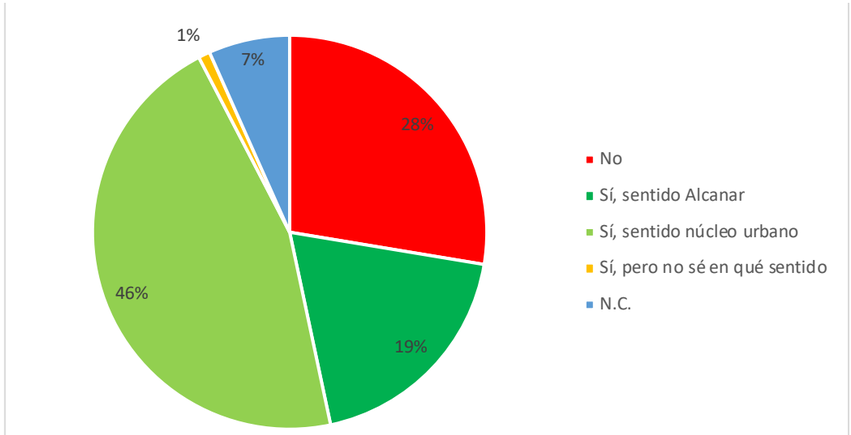


Ilustración 7. Resultados para limitar la circulación de la Av. Francisco José Balada de un único sentido. Fuente. Encuestas

Ante esta cuestión, dos tercios de los encuestados respondieron afirmativamente. De estos, un 70% considera que el sentido de circulación debería ser hacia Alcanar.

Reordenación de tráfico. ¿A favor de limitar la circulación en la Av. Pau Béjar y en la Av. Francisco José Baila de un único sentido?

El eje que une el núcleo urbano del municipio con la Costa Sur, en ambos sentidos, está formado por las vías Av. Pau Béjar y Av. Francisco José Baila. La encuesta plantea la posibilidad de limitar la circulación en dicho eje a un único sentido.

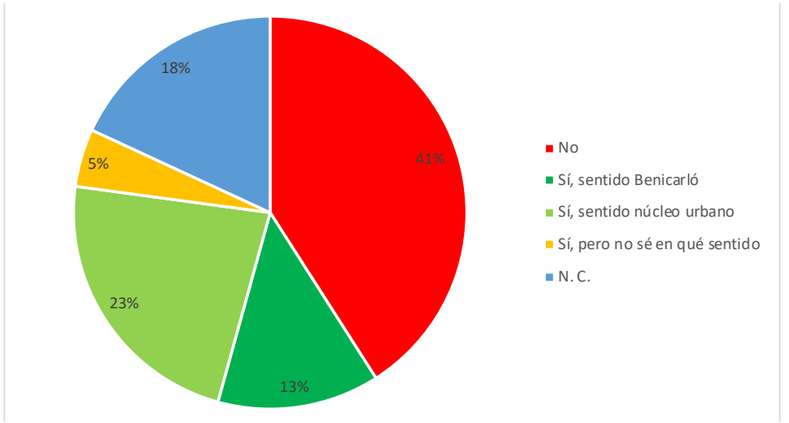


Ilustración 8. Resultados para limitar la Av. Francisco José Baila y la Av. Pau Béjar a un único sentido de circulación. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

En esta zona existen más discrepancias. Si bien un 18% de los encuestados no contestaron a esta pregunta, del resto la mitad se declinó a favor de la medida y la otra mitad en contra. En relación al sentido de circulación preferente, el 56% de los participantes que respondió afirmativamente prefieren circular en sentido Costa Sur – Núcleo urbano, un 31% lo haría en sentido opuesto y el resto no sabe cuál sería su sentido preferente.

Pautas de movilidad. Grado de uso de la N-340a

Se analiza también el número de días que los encuestados utilizan la N-340ª.

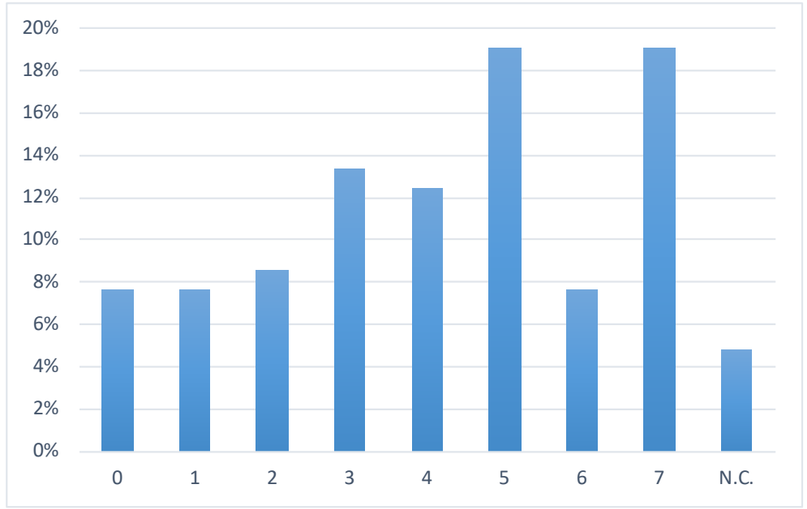


Ilustración 9. Número de días de uso de la N-340a. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

Los resultados ilustran que esta vía es utilizada con mucha frecuencia, pues aproximadamente un 70% de los encuestados la utilizan 3 o más días, llegando un 45% del total a usarla 5 o más días a la semana.

Seguridad Vial. ¿Es peligrosa la N-340a?

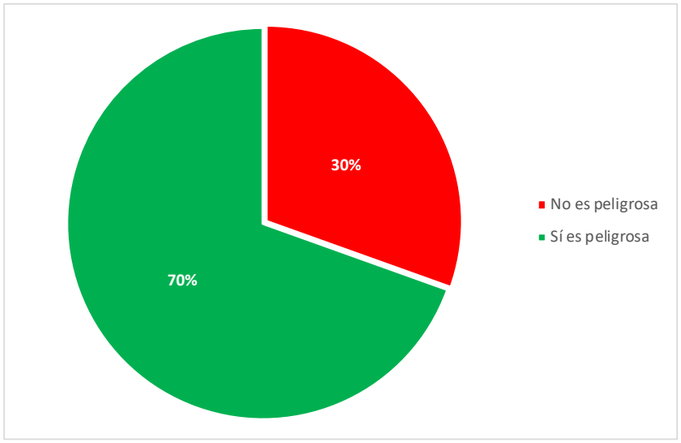


Ilustración 10. Percepción de la peligrosidad de la N-340a. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

A la cuestión de si es peligrosa la N-340a, el 70% de los encuestados opina que sí.

Valoración de los accesos desde la N-340a

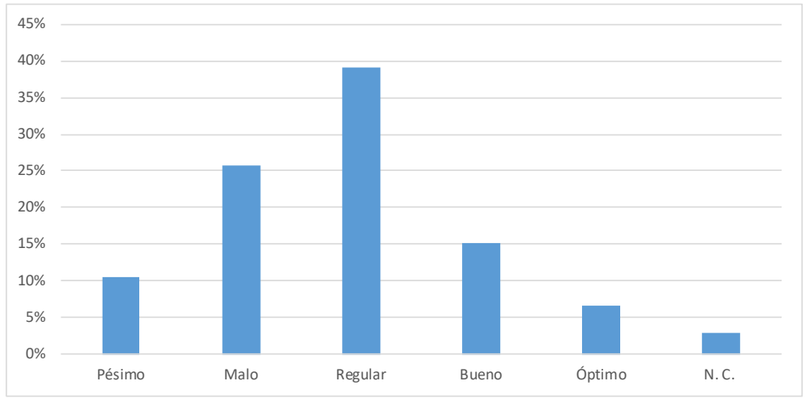


Ilustración 11. Valoración de los accesos a la población desde la N-340a. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

La valoración que los encuestados hacen de los accesos a la vía no es demasiado positiva. Cerca de un 35% piensa que estos son pésimos o malos, un 40% piensa que son regulares un poco más del 20% opina que son buenos u óptimos.

Valoración de la densidad de tráfico de la N-340a

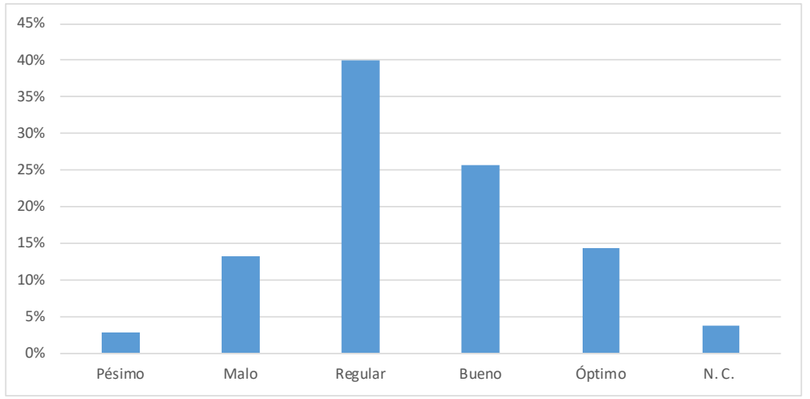


Ilustración 12. Valoración de la densidad de tráfico en la N-340a. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

Existe diversidad de opiniones a la hora de valorar la densidad del tráfico en la N-340a. Como se observa, solo un 15% opina que esta es mala o pésima, un 40% piensa que es regular y cerca de otro 40% piensa que esta es buena u óptima. El 5% restante de los encuestados no llevó a cabo valoración alguna.

Valoración de la seguridad vial en la N-340a

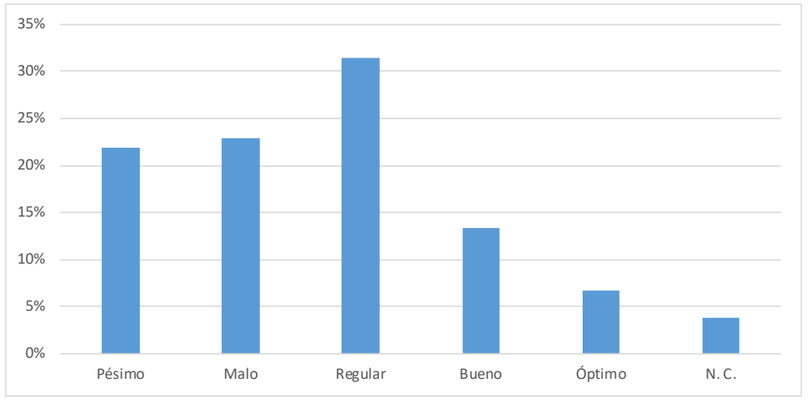


Ilustración 13. Valoración de la seguridad vial en la N-340a. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

La valoración de la seguridad vial en la N-340a es negativa, ya que cerca de un 50% de los encuestados opinan que es pésima o mala, algo más del 30% piensa que es regular y solo un 20% cree que es buena u óptima.

Percepción sobre zonas peatonales. ¿Cree que la ciudadanía puede disfrutar de zonas para viandantes?

Se analiza también la percepción que los ciudadanos tienen de las vías peatonales

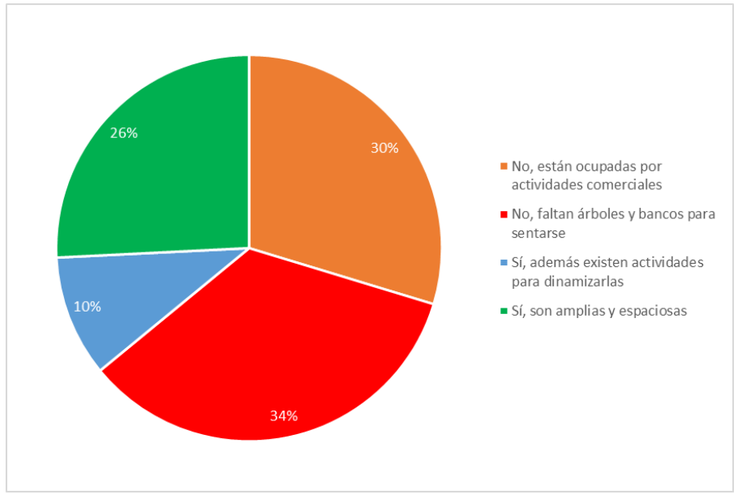


Ilustración 14. Valoración de la percepción sobre zonas peatonales. Fuente. Encuestas

Cerca de un 40% de los encuestados no valoró el estado de las zonas peatonales del municipio. De los encuestados que sí respondieron a la pregunta, un 64% opina que las zonas para viandantes no son adecuadas por faltar árboles y bancos para sentarse o por estar ocupadas por actividades comerciales. El 36% de los encuestados restante realiza una valoración positiva de las vías peatonales.

¿Considera importante reducir la movilidad en coche?

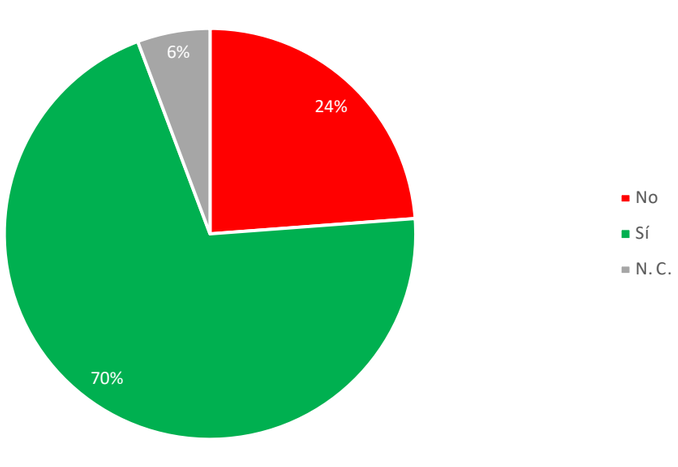


Ilustración 15. Valoración sobre la importancia de reducir el uso del vehículo privado. Fuente. Encuestas

El 70% de los encuestados del municipio estaría de acuerdo en reducir la movilidad en coche.

¿Crearía más zonas de peatones en el casco urbano?

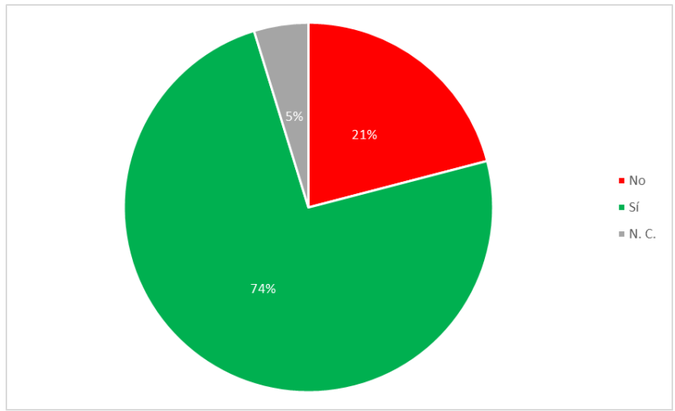


Ilustración 16. Valoración sobre la implantación de más zonas peatonales en el casco urbano. Fuente. Encuestas

Un 75% de los encuestados crearía más zonas para peatones en el casco urbano.

Conclusiones Bloque 2

Los usuarios de la encuesta opinan que la infraestructura viaria en el municipio es regular, que la N-340a es peligrosa, que sus accesos no son adecuados y que la densidad del tráfico es aceptable. Por otro lado, la mayoría de los encuestados ven como positiva la alternativa de limitar el tráfico a un único sentido de circulación hacia la Costa Norte a lo largo de la Av. Francisco José Balada mientras que tienen dudas acerca de la limitación del tráfico en el eje que une el núcleo urbano con la Costa Sur. También se opina que es necesario reducir el uso del coche como medio de transporte. Respecto a la infraestructura peatonal, se opina que esta es deficiente y que es necesario crear más zonas peatonales en el casco urbano.

I.4.1.3 Bloque 3. Transporte público

El tercer bloque de preguntas pretende conocer la valoración de los encuestados hacia el transporte público del municipio.

Nº de días de utilización del transporte público por semana

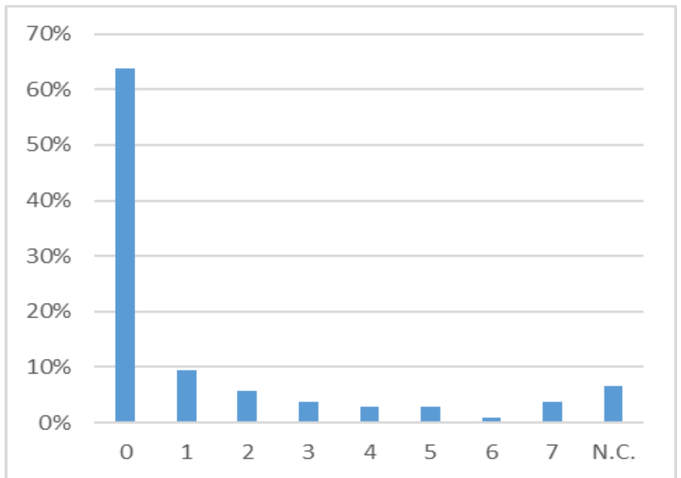


Ilustración 17. Nº de días a la semana que los encuestados utilizan el transporte público en Vinaròs. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

Se puede observar que cerca de un 65% de los encuestados no utiliza nunca el transporte público urbano en Vinaròs.

Valoración de los horarios del transporte público urbano

Esta cuestión solo fue respondida por un 47% de los encuestados, pues muchos de ellos desconocían las características del servicio.

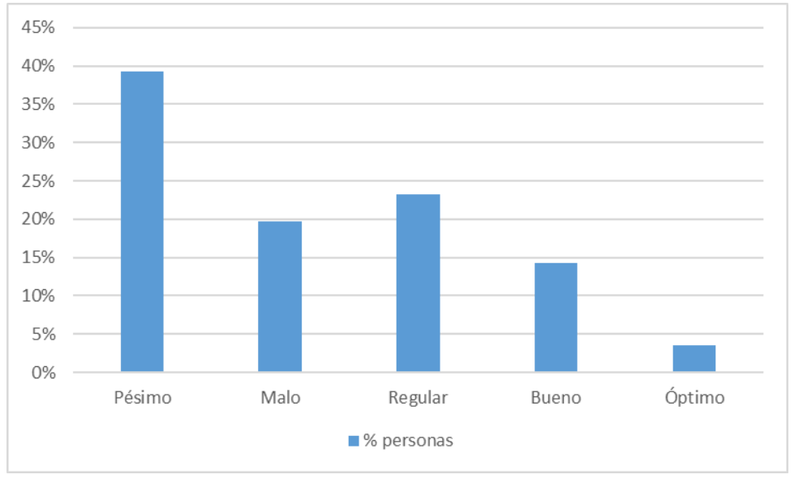


Ilustración 18. Valoración de los horarios del transporte público. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

La estadística anterior muestra como cerca de un 60% de los encuestados que respondieron a esta cuestión valora como malos o pésimos los horarios del transporte público urbano. Por el contrario, solo un 18% de los encuestados opina que los horarios del servicio son buenos u óptimos.

Valoración de la calidad y comodidad del parque móvil

Esta cuestión fue respondida por un 45% de los encuestados.

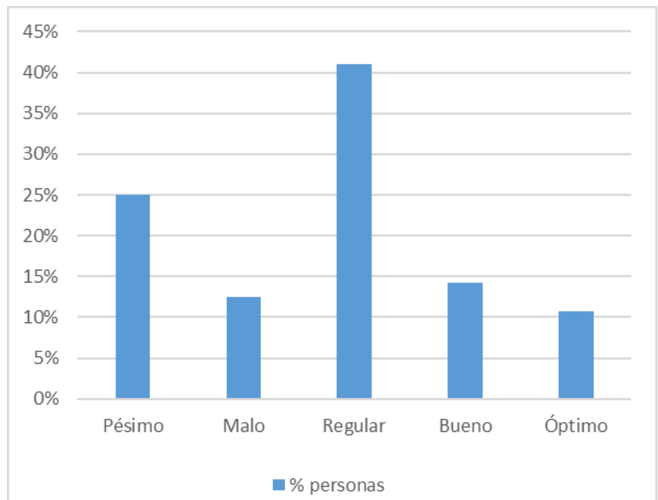


Ilustración 19. Valoración de la calidad y comodidad del parque móvil. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs.

Un 38% de los encuestados opinan que el parque móvil es malo, un 41% opinan que este es regular mientras que un 25% piensan que este es bueno u óptimo.

Valoración del mobiliario de las paradas

Nuevamente, esta cuestión fue respondida por un número reducido de encuestados (solo un 44%). Los resultados de la encuesta fueron los siguientes:

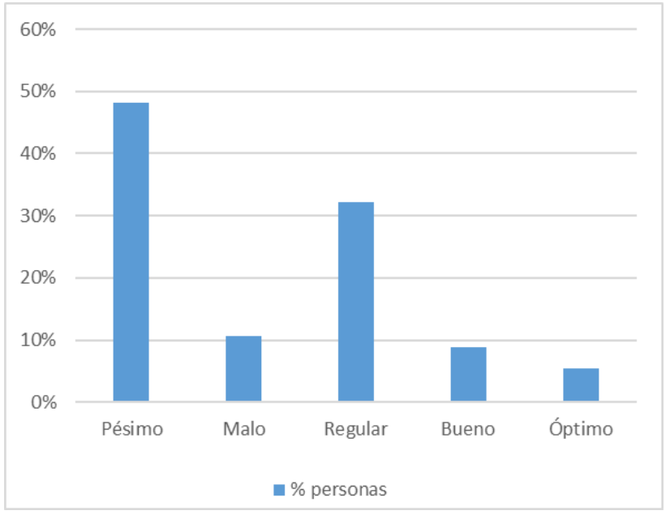


Ilustración 20. Valoración de las paradas del transporte público. Fuente: Encuesta de verano del Ayuntamiento de Vinaròs

Los encuestados opinan que el estado de las paradas es malo o pésimo en cerca de un 60% de los casos. Solo un 14% de los encuestados que contestaron a esta cuestión opina que el estado de las paradas es bueno u óptimo.

Valoración del precio del transporte público

Solo el 47% de los encuestados respondió a esta pregunta, siendo el resultado el mostrado en la siguiente gráfica:

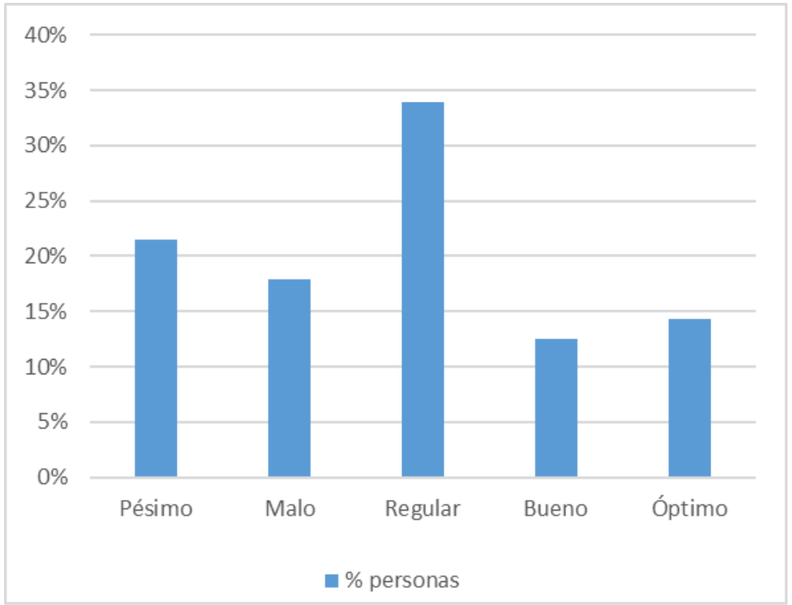


Ilustración 21. Valoración del precio del título de viaje del transporte público. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs

Existe discrepancia a la hora de valorar el precio del título de viaje del transporte público en Vinaròs. De los encuestados que respondieron a esta cuestión, un 39% realiza una valoración pésima o mala del precio del ticket de transporte público, un 34% lo valora como regular, mientras que un 27% lo valora como bueno u óptimo.

Valoración del acceso a la información

Nuevamente, solo un 47% de los encuestados respondió a esta cuestión. Sus respuestas e muestran en la siguiente figura:

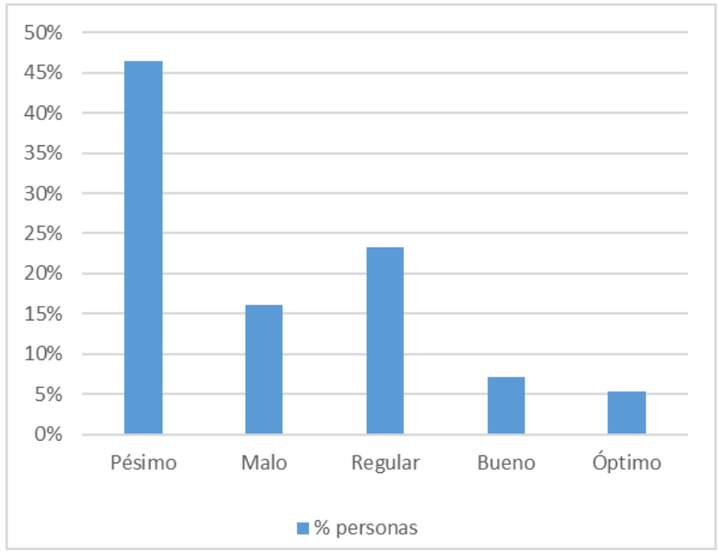


Ilustración 22. Valoración del acceso a la información. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs

La valoración que realizan los encuestados del acceso a la información es, por norma, general, negativa, pues hasta un 62% opina que este es malo o pésimo.

Propuesta de mejoras para el transporte público urbano

A la cuestión abierta que plantea los aspectos a mejorar del transporte público urbano, los encuestados respondieron lo siguiente:

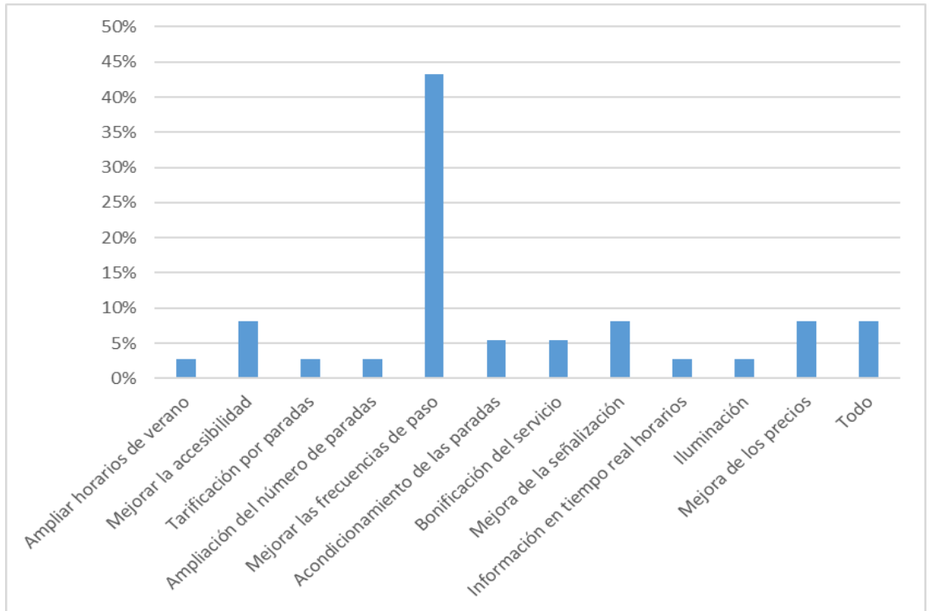


Ilustración 23. Aspectos a mejorar en relación al transporte público en Vinaròs. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs.

Se puede observar que entre un 40% y un 45% de los encuestados desearía que se mejorasen las frecuencias de paso del transporte público urbano. Otros aspectos que se consideran importantes a mejorar por parte de los encuestados son la accesibilidad y el acondicionamiento de las paradas (13% entre ambos), la señalización de las mismas (8%), los precios del título de viaje (8%). Existen otras propuestas como ampliar los horarios de servicio en verano, la tarificación por paradas, la ampliación del número de paradas, la bonificación del servicio, la mejora en iluminación o el acceso a la información en tiempo real a los horarios de paso que han sido nombradas por el 5% o menos del 5% de los encuestados.

Conclusiones Bloque 3

En conclusión, se puede observar que el transporte público se utiliza muy poco en Vinaròs. Por otro lado, parece claro que los usuarios hacen una valoración negativa del servicio de transporte público urbano, considerando las frecuencias de paso como escasas, el parque móvil como inadecuado, el mobiliario de las paradas negativo y el acceso a la información deficiente. Como prioritario, parece que los usuarios opten por un aumento de las frecuencias de paso y del estado y accesibilidad de las paradas frente a las posibles mejoras en información de los tiempos de paso.

I.4.1.4 Bloque 4. Transporte privado

El cuarto bloque habla del transporte privado.

Valoración de la oferta de aparcamiento en el núcleo urbano

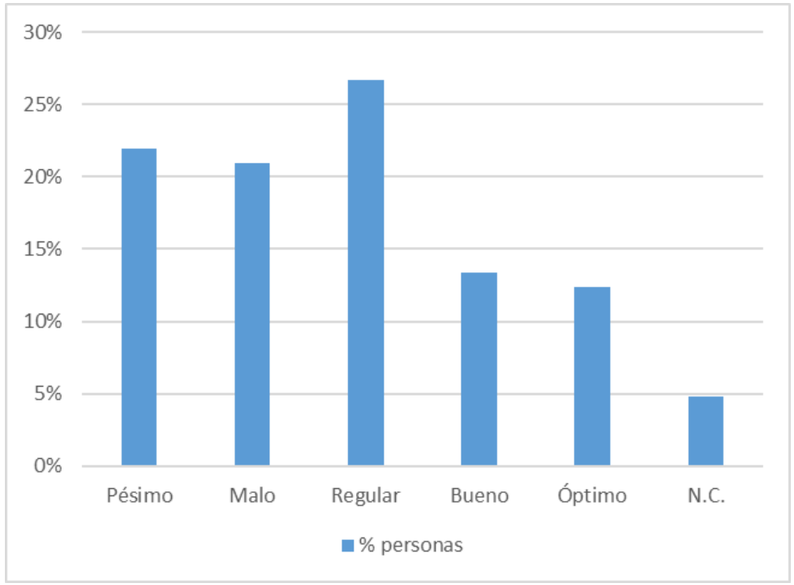


Ilustración 24. Valoración de la oferta de aparcamiento en el núcleo urbano. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs

Se puede observar que un 43% de los encuestados valora como pésima o mala la oferta de estacionamiento en el núcleo urbano de Vinaròs. El 27% de los encuestados valoró la oferta de estacionamiento como regular. Por último, un 25% de los encuestados opinó que la oferta era buena u óptima. Solo un 5% de los encuestados no respondió a esta pregunta.

Valoración del carril bici

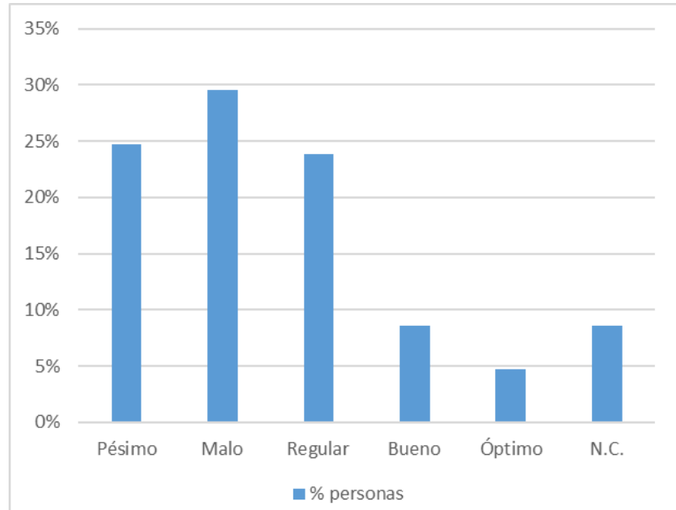


Ilustración 25. Valoración de los carriles bici de Vinaròs. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs

La mayor parte de los encuestados (55%) opina que los carriles bici del municipio como pésimos o malos. Un 24% de los encuestados realiza los valora como regular, mientras que solo un 14% opina que estos son buenos u óptimos.

Utilización del carril bici en caso de ampliación de la longitud de la infraestructura

En la encuesta de verano se planteó la posible utilización del carril bici en caso de que se incrementase la longitud de la infraestructura. La respuesta de los encuestados fue la siguiente:

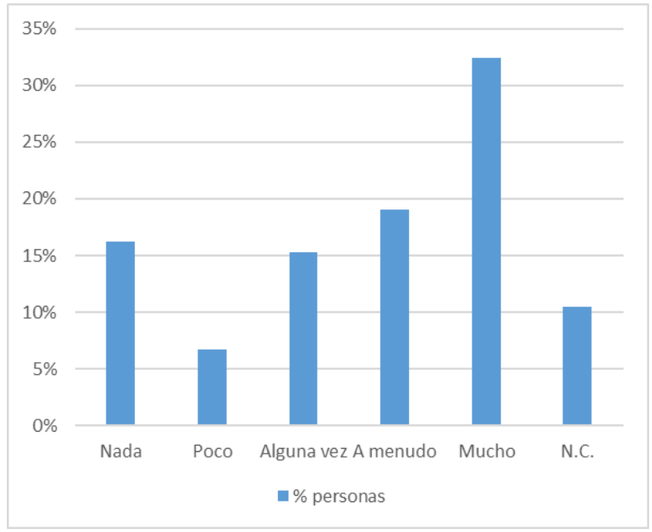


Ilustración 26. Utilización de la bicicleta en caso de ampliación de la infraestructura. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs

Como se observa, la mayor parte de los encuestados opina que más de un 50% de los encuestados utilizaría esta infraestructura de forma frecuente (a menudo o mucho) en caso de ampliarse la longitud de la infraestructura ciclista, un 15% la utilizaría alguna vez, un 7% poco y un 16% no la utilizaría nunca. Un 10% de los encuestados no contestó a esta pregunta.

Valoración del aparcamiento de las bicicletas

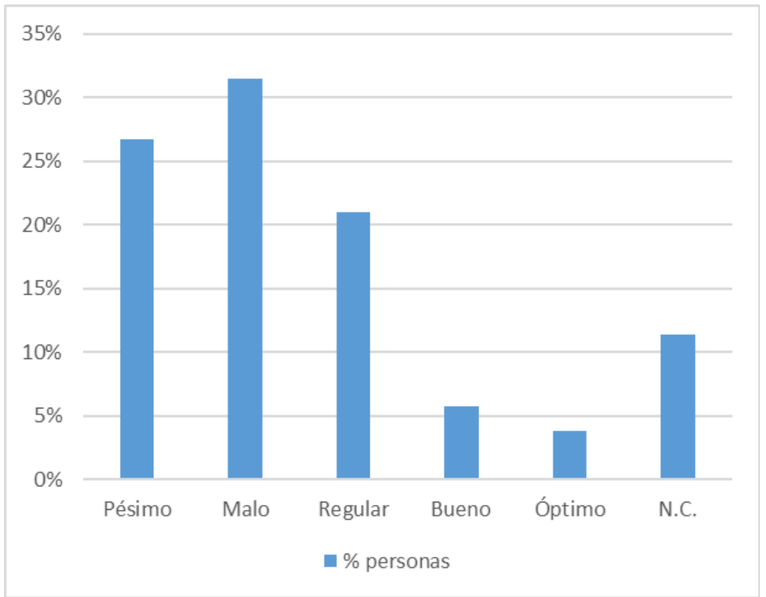


Ilustración 27. Utilización de la bicicleta en caso de ampliación de la infraestructura. Fuente: Encuesta de verano de Vinaròs

El aparcamiento de las bicicletas fue valorado malo o pésimo por hasta un 58% de los encuestados. Solo un 10% lo consideró bueno u óptimo.

Seguridad de la circulación en bicicleta por el municipio

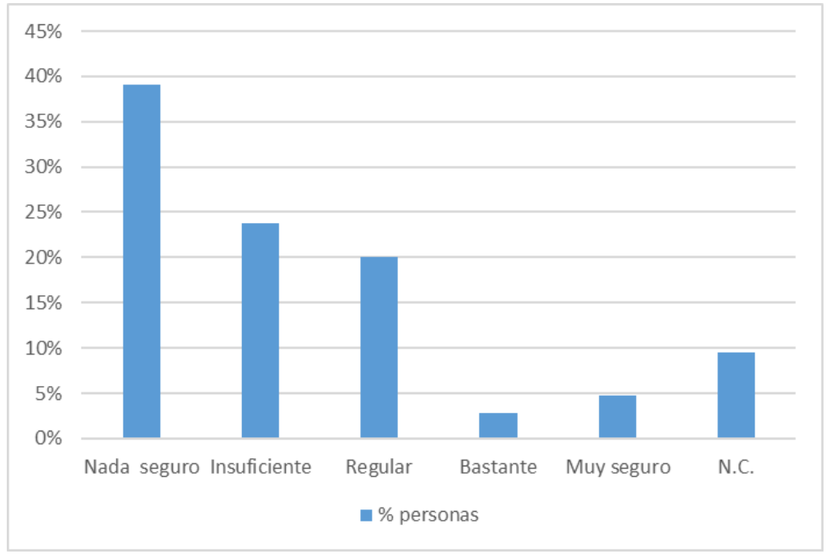


Ilustración 28. Utilización de la bicicleta en caso de ampliación de la infraestructura

Cerca del 75% de los encuestados realizó una valoración negativa de la seguridad en los desplazamientos en bicicleta. Solo un 8% consideró que la seguridad para desplazarse en bicicleta por el municipio era buena u óptima.

Conclusiones Bloque 4

En conclusión, la percepción que se tiene de la oferta de estacionamiento es difusa, pues, aunque son mayoría los encuestados que opinan que esta es inadecuada, muchos también piensan que la oferta es buena u óptima. Por otro lado, en relación con la movilidad en bicicleta, decir que la mayor parte de los usuarios opinan que la infraestructura de carriles bici es mala, que esta debería ser ampliada y que no se dispone de suficientes puntos para el aparcamiento de las bicicletas. Además, también se opina que la movilidad en bicicleta es insegura en el municipio

I.4.2 Encuesta de la primera fase del plan. Realizada por el equipo del PRUMS

Ya se ha comentado anteriormente que el equipo encargado de redactar el Plan de Regeneración Urbana y Movilidad Sostenible de Vinaròs (PRUMS) ha realizado también una encuesta con objeto de conocer algunos aspectos del plan. La presente encuesta se ha dividido en un total de 4 bloques, que se citan a continuación:

- Bloque 1. Características de los encuestados
- Bloque 2. Características de los desplazamientos
- Bloque 3. Desplazamientos realizados en coche o moto
- Bloque 4. Modos activos

- Bloque 5. Calificación de aspectos del centro histórico.

Se muestran los resultados de las encuestas. Se ha dividido la encuesta por bloques:

I.4.2.1 Bloque 1. Características de los encuestados

El primer bloque de preguntas está encaminado a conocer las características de los encuestados.

Género

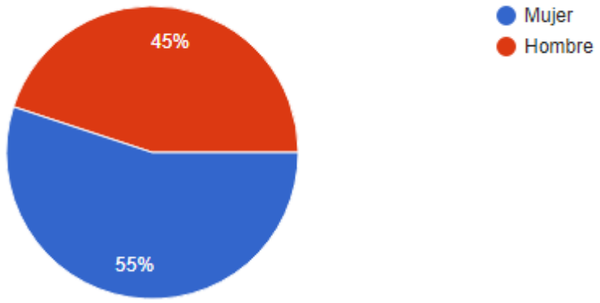


Ilustración 29. Porcentaje de encuestados por género. Fuente. Encuestas

Grupo de edad

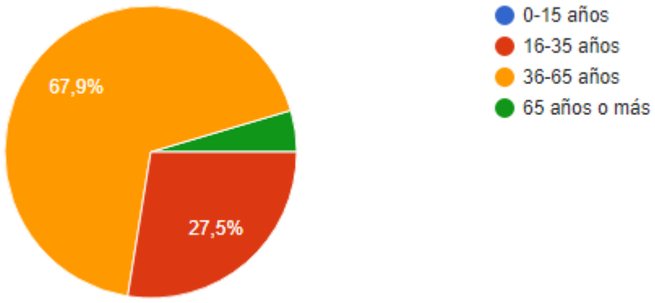


Ilustración 30. Porcentaje de encuestados por grupo de edad. Fuente. Encuestas

Ocupación

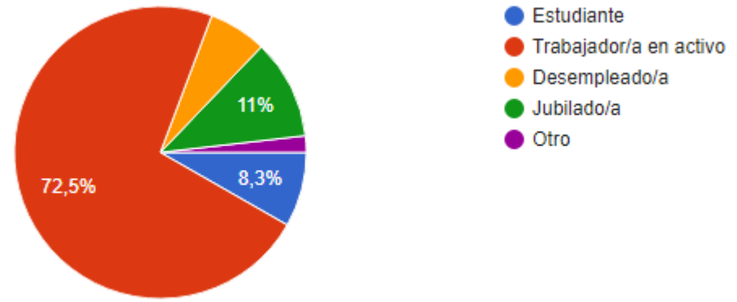


Ilustración 31. Porcentaje de encuestados por ocupación. Fuente. Encuestas

Grupo de población al que pertenece

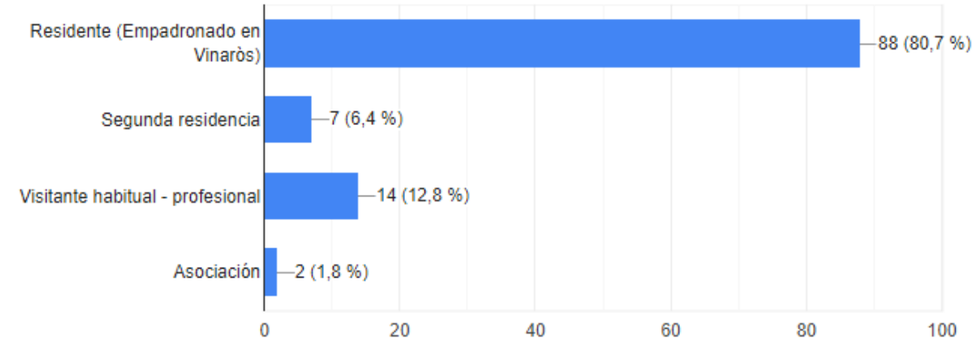


Ilustración 32. Porcentaje de encuestados por grupo de población. Fuente. Encuestas

Modo de transporte habitual

La última pregunta del primer bloque trata de dar respuesta al tipo de modo de transporte del que disponen los encuestados. Las respuestas se muestran en la siguiente gráfica:

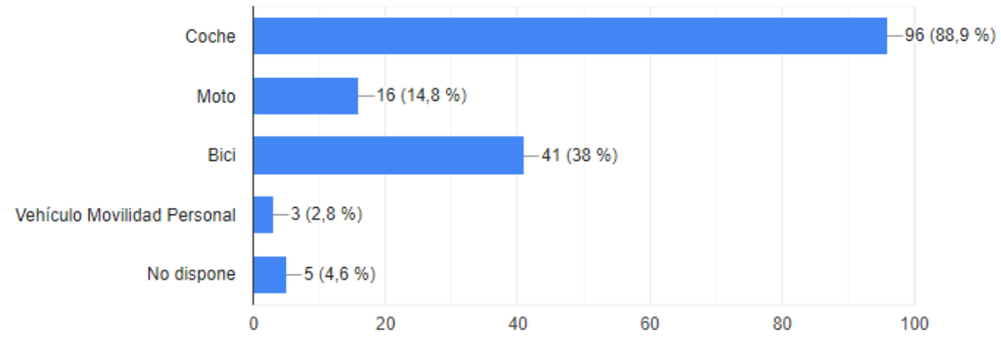


Ilustración 33. Modo de transporte de los encuestados. Fuente: Encuestas

De este primer bloque destaca que el 72% de los encuestados son trabajadores y que más de un 80% son residentes en Vinaròs. Además, sobre el modo de transporte de los encuestados, el 90% de los encuestados dispone de coche y destaca que un 40% de encuestados disponen de Bicicleta o Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

I.4.2.2 Bloque 2. Características de los desplazamientos

El segundo bloque de preguntas tiene por objetivo conocer el número, tipo y duración de los desplazamientos.

Otro aspecto importante a conocer es el motivo de los viajes y conocer la matriz origen-destino de dichos desplazamientos.

Número de desplazamientos

En primer lugar, se analiza el número de desplazamientos realizados por los encuestados, contabilizándose ida y vuelta como 2 desplazamientos.

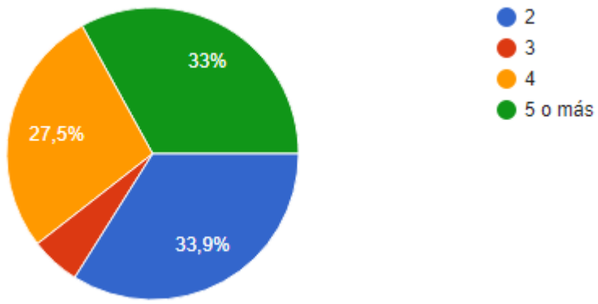


Ilustración 34. Número de desplazamientos. Fuente: Encuestas

Según los datos de la encuesta, el número medio de desplazamientos se sitúa en 3,6 desplazamientos al día, superior a los 2,4 desplazamientos al día de media en la Comunidad Valenciana.

Motivo de desplazamiento

Matriz motivo desplazamiento	Hogar	Trabajo	Compras	Estudios	Deportes	Centro de salud/hospital	Otros	Origen
Hogar	6.59%	21.32%	4.65%	1.55%	0.78%	0.78%	1.16%	36.82%
Trabajo	15.89%	5.43%	0.78%	0.39%	0.00%	0.00%	0.78%	23.26%
Compras	10.85%	0.78%	3.10%	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%	14.73%
Estudios	3.49%	0.78%	0.39%	0.78%	0.00%	0.00%	0.00%	5.43%
Deportes	4.26%	0.39%	1.16%	0.00%	0.78%	0.00%	0.39%	6.98%
Centro de salud/hospital	4.26%	1.16%	0.78%	0.00%	0.00%	0.39%	0.00%	6.59%
Otros	2.71%	1.16%	0.78%	0.00%	0.00%	0.00%	1.55%	6.20%
Destino	48.06%	31.01%	11.63%	2.71%	1.55%	1.16%	3.88%	100.00%

Tabla 1. Motivo de desplazamientos. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

La mayor parte de los desplazamientos se producen con origen y destino en el trabajo, seguido del hogar y, en menor medida, compras.

Distribución interna de los desplazamientos

Se analiza el origen y el destino de los principales desplazamientos según la zonificación propuesta.

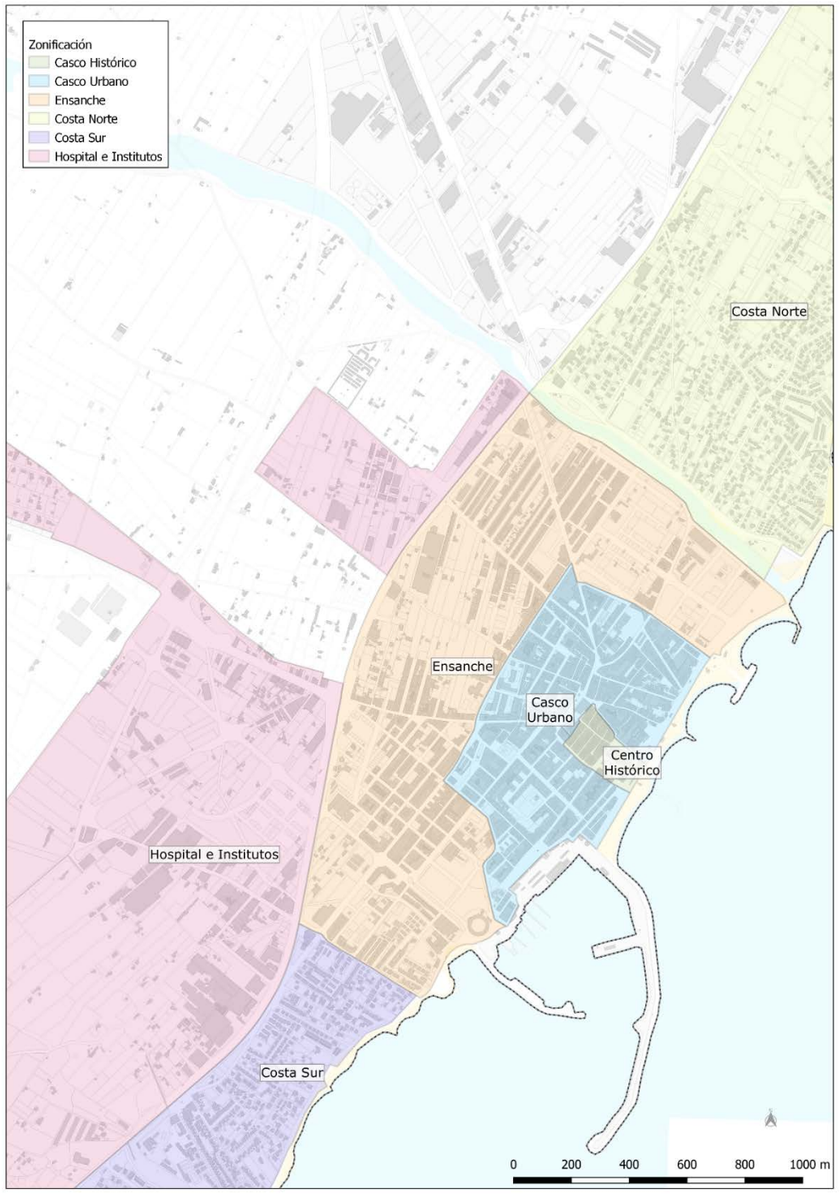


Ilustración 35. Zonificación propuesta. Fuente. Elaboración propia

Respecto a los desplazamientos internos, se obtiene la siguiente matriz origen/destino:

Matriz Zonal	Casco Histórico	Casco Urbano	Ensanche	Costa Norte	Costa Sur	Hospital, Inistitutos, Mª Aux.	Otros Vinaròs	Otros Municipios	Origen
Casco Histórico	6.22%	5.78%	2.22%	3.56%	0.44%	0.00%	0.00%	1.33%	19.56%
Casco Urbano	8.89%	4.44%	1.33%	2.22%	0.44%	2.22%	0.44%	0.89%	20.89%
Ensanche	3.56%	2.22%	1.33%	1.78%	0.00%	1.33%	0.00%	0.00%	10.22%
Costa Norte	4.44%	5.33%	1.33%	0.00%	1.33%	1.33%	0.44%	0.89%	15.11%
Costa Sur	3.11%	1.33%	0.44%	1.33%	0.00%	0.44%	0.44%	0.44%	7.56%
Hospital, Inistitutos, Mª Aux.	1.78%	3.56%	0.44%	0.44%	0.00%	0.89%	0.44%	0.89%	8.44%
Otros Vinaròs	1.33%	2.22%	0.89%	0.44%	0.44%	0.44%	1.33%	0.89%	8.00%
Otros Municipios	4.44%	1.78%	1.78%	0.89%	0.00%	0.44%	0.44%	0.44%	10.22%
Destino	33.78%	26.67%	9.78%	10.67%	2.67%	7.11%	3.56%	5.78%	100.00%

Tabla 2. Matriz origen/destino. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

Distancia del trayecto

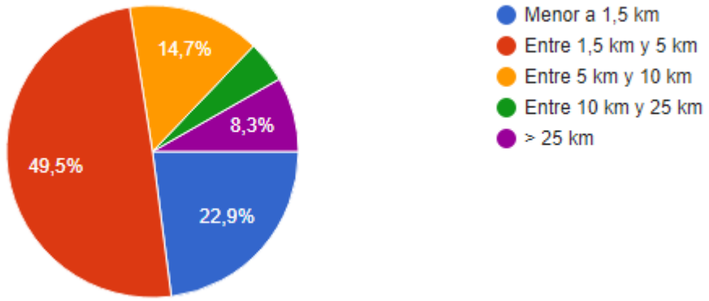


Ilustración 36. Distancia del trayecto

Cabe destacar que la mayor parte de desplazamientos son trayectos cortos que tienen unas distancias entre 1,5 y 5km o trayectos muy cortos, con distancias menores a los 1,5km.

Se entiende que son trayectos realizables a pie aquellos que cubren distancias inferiores a 1,5km. Esto supondría un 22,9% de los trayectos realizados por los encuestados. Por otra parte, el rango de desplazamientos entre los 1,5km y los 5 km acapara el 49,5% de los desplazamientos en el municipio de Vinaròs. Cabe decir que estas distancias corresponden a desplazamientos potencialmente realizables mediante medios de movilidad activa distintos del desplazamiento peatonal (bicicleta o vehículos de movilidad personal). En conjunto, el ratio de desplazamientos potenciales a realizar mediante modos blandos asciende al 72,4%.

Se considera que los desplazamientos que cubren distancias entre 5 km y 10 km son aptos para el transporte público. También se entiende que la mitad de los desplazamientos entre 10 km y 25 km son potencialmente realizables mediante algún medio de transporte público. En conjunto, pues, se entiende que el 17,0% de todos los desplazamientos podrían ser realizados por algún medio de transporte colectivo, lo que indica un total de potenciales desplazamientos sostenibles es del 89,4%.

Reparto modal

El reparto modal de los desplazamientos es el siguiente:

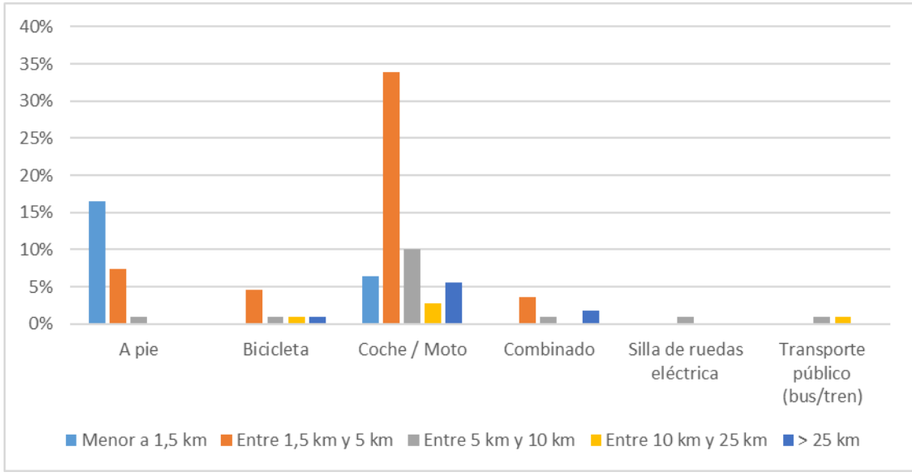


Ilustración 37. Reparto modal de los desplazamientos. Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

La gráfica anterior muestra que, si bien los desplazamientos realizados a pie son prácticamente los esperados a raíz de las conclusiones extraídas de la cuestión anterior, no existen prácticamente desplazamientos en bicicleta o en otros medios de transporte público urbano. Estos medios han sido sustituidos en su mayoría por el coche o la motocicleta.

Analizando en mayor profundidad los desplazamientos con una distancia menor a 1,5km, se obtiene la siguiente gráfica:

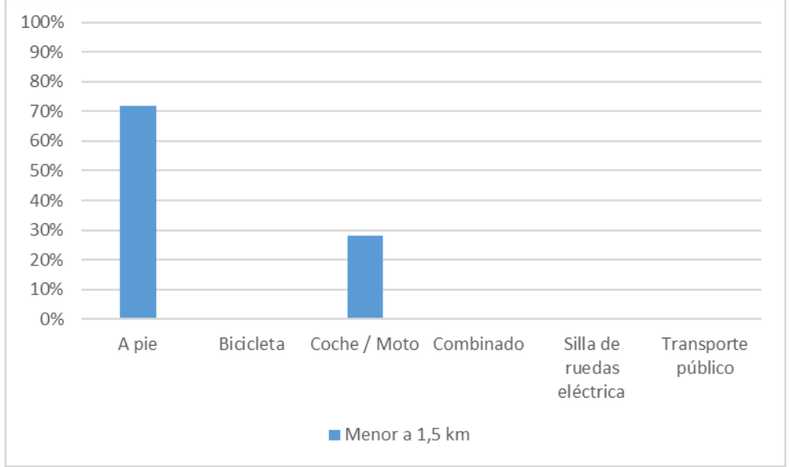


Ilustración 38. Reparto modal de los desplazamientos con distancias de trayecto menor de 1,5km. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

Se observa que hay un gran porcentaje de desplazamientos que se realizan a pie, como es normal para distancias cortas. Por otra parte, todavía queda un porcentaje significativo (28%) de desplazamientos que se realizan en modos motorizados y que deberían ser reemplazados por algún modo de movilidad activa.

El análisis de los desplazamientos efectuados para distancias comprendidas entre 1,5 y 5km se observa en la siguiente figura:

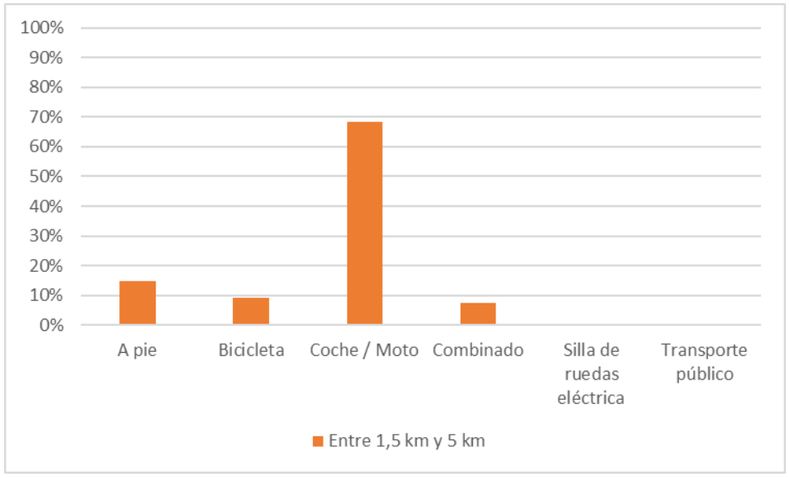


Ilustración 39. Reparto modal de los desplazamientos con distancias de trayecto entre 1,5-5km. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

Observamos que, en este rango de distancia, el porcentaje de desplazamientos motorizados es de cerca del 70%, superando al poco más del 20% realizado por medio de modos activos. Destaca muy negativamente el porcentaje de usuarios de bicicleta, que es inferior a un 10% en distancias que podrían ser perfectamente cubiertas por este medio de transporte.

El motivo puede deberse a una mala infraestructura y accesibilidad para modos activos.

Por último, se obtiene también la siguiente gráfica en relación a los desplazamientos que se realizan en vehículo privado:

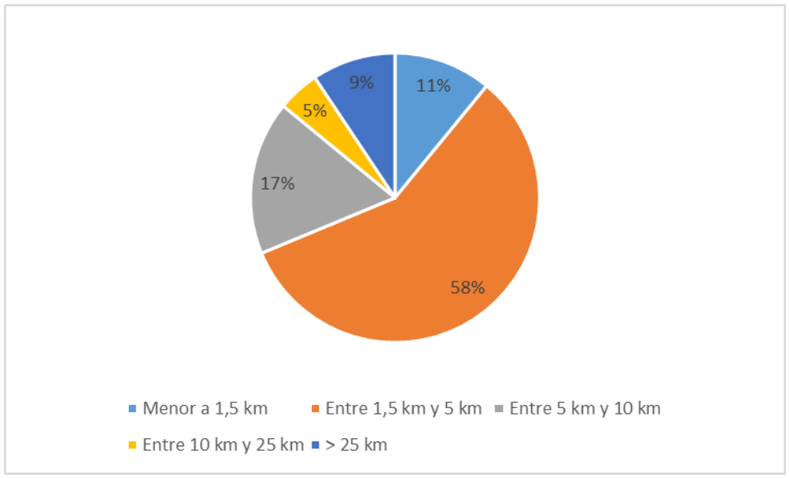


Ilustración 40. Distribución de los desplazamientos efectuados en coche o moto. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

De aquí se desprende que cerca de un 70% de los desplazamientos efectuados con el vehículo privado podría ser reemplazado por algún modo activo (a pie o bicicleta) de movilidad. Por su parte, cerca de un 20% de los desplazamientos son potencialmente reemplazables por el transporte público de superficie. En consecuencia, solo un 10% de los desplazamientos efectuados en vehículo privado son indispensablemente realizados con el mismo, existiendo, pues, un elevado potencial de mejora para tratar de reducir la utilización de dicho modo de transporte.

Duración del trayecto

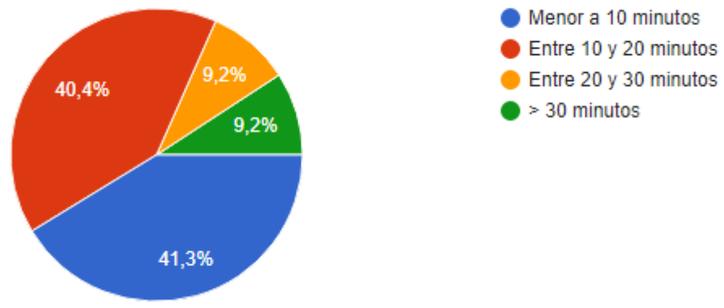


Ilustración 41. Duración del trayecto. Fuente: Encuestas

Del análisis de la duración del trayecto destaca que el 81,7% de los encuestados realiza el desplazamiento con una duración menor o igual a 20 minutos.

Medio habitual de desplazamiento

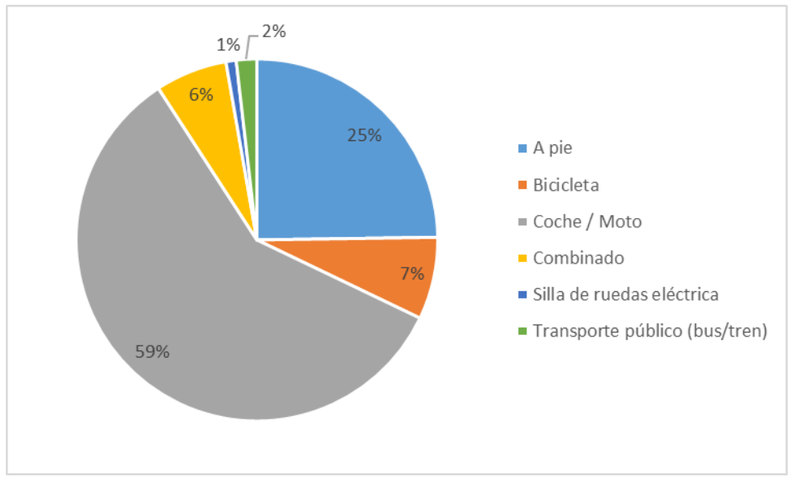


Ilustración 42. Reparto modal. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos de las encuestas

Del medio habitual de desplazamiento, obtenemos un reparto modal típico de ciudades donde se prioriza el uso de los modos motorizados, ya que cerca del 60% de los encuestados opta por el coche a la hora de desplazarse.

Problemas de movilidad detectados en el municipio

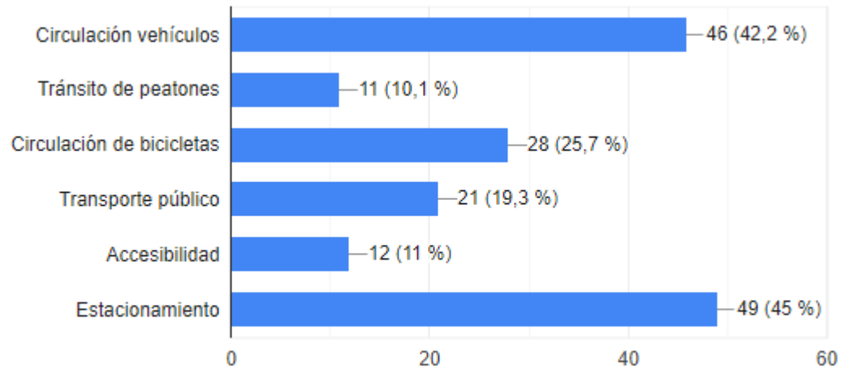


Ilustración 43. Problemas de movilidad detectados en el municipio. Fuente: Encuestas

Los encuestados opinan que el principal problema en el municipio es la falta de estacionamiento (45% de los encuestados) pero, en contraposición, un 42% opina que la circulación de vehículos es excesiva. Por otro lado, un 26% de los encuestados opina que la circulación de bicicletas es un problema y un 20% que el transporte público es deficiente. Solo un 11% piensa que existen problemas de accesibilidad y un 10% opina que los peatones son un problema.

Conclusiones Bloque 2

Del análisis de la movilidad general se desprende que cerca de un 90% de los desplazamientos efectuados en coche privado podrían ser reemplazados por medios de transporte sostenible (modos activos o medios de transporte público). Ello habla del fuerte potencial de mejora de la movilidad interior del municipio.

Por otro lado, destaca también que muchos de los encuestados opinan que las plazas de estacionamiento son limitadas. En contraposición, muchos opinan que la circulación de vehículos por el núcleo urbano también es excesiva.

I.4.2.3 Bloque 3. Desplazamientos realizados en coche o moto

El tercer bloque tiene por objeto analizar los desplazamientos realizados en coche o moto.

¿Por qué elige este modo de transporte frente a otros?

La primera cuestión trata de analizar los motivos por los que se prefiere la utilización del coche frente a otros medios de transporte.

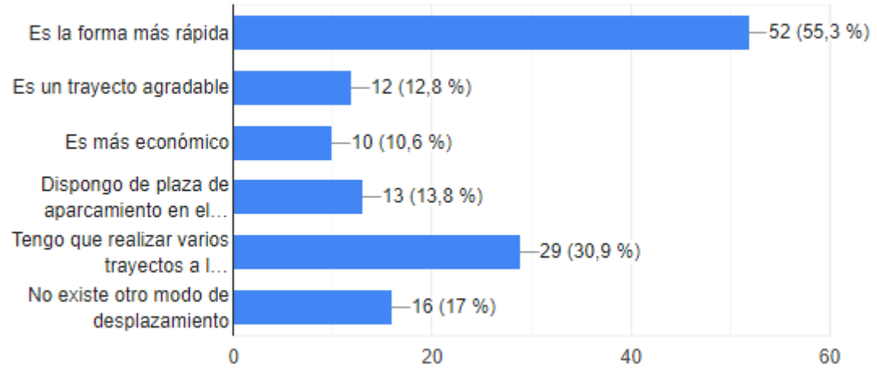


Ilustración 44. Desplazamiento en coche o moto. Motivo de preferencia frente a otros medios de transporte. Fuente: Encuestas

Se observa que la mayor parte de usuarios opina que es la forma más rápida de desplazarse (55%). Además, un 30% de usuarios justifican su utilización debido a la necesidad de realizar varios trayectos al día. Por otro lado, un 17% de los encuestados opina que no existe otro modo de desplazamiento.

¿Es usted el conductor principal?

Posteriormente, se analiza la utilización del vehículo privado como conductor principal. Las respuestas se ilustran a continuación:

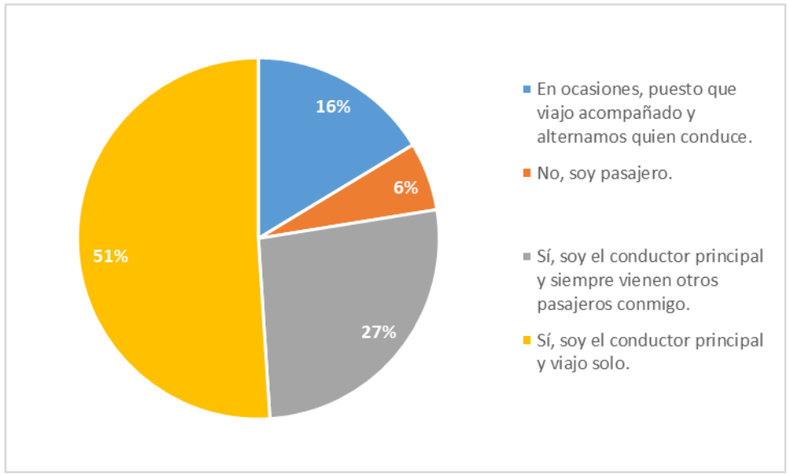


Ilustración 45. Desplazamiento en coche o moto. Motivo de preferencia frente a otros medios de transporte. Fuente: Encuestas

Alternativas de transporte público

A la pregunta de si existen alternativas de transporte público, se ha obtenido la siguiente respuesta:

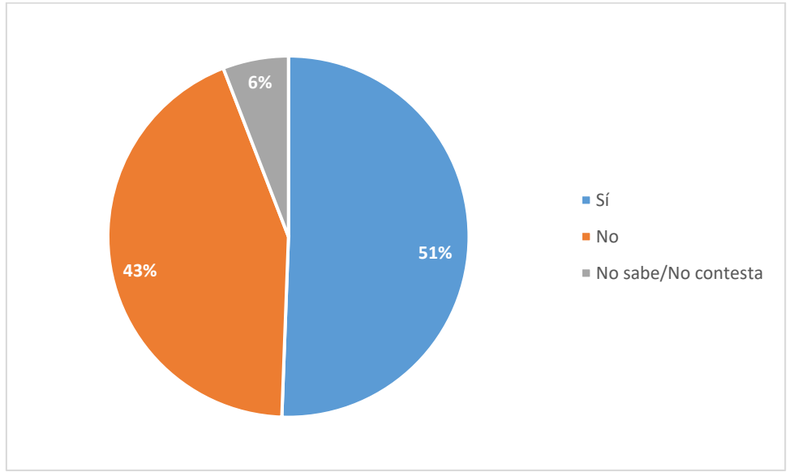


Ilustración 46. Desplazamiento en coche o moto. Valoración de la existencia de una alternativa de transporte público. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

En el 51% de los casos, existe una alternativa de transporte público a la utilización de un modo de transporte privado. En el 43% de los casos, por otro lado, no existe dicha alternativa.

Se ha llevado a cabo un análisis de las distancias de desplazamiento de los usuarios que entienden que existe una alternativa de transporte público para su desplazamiento:

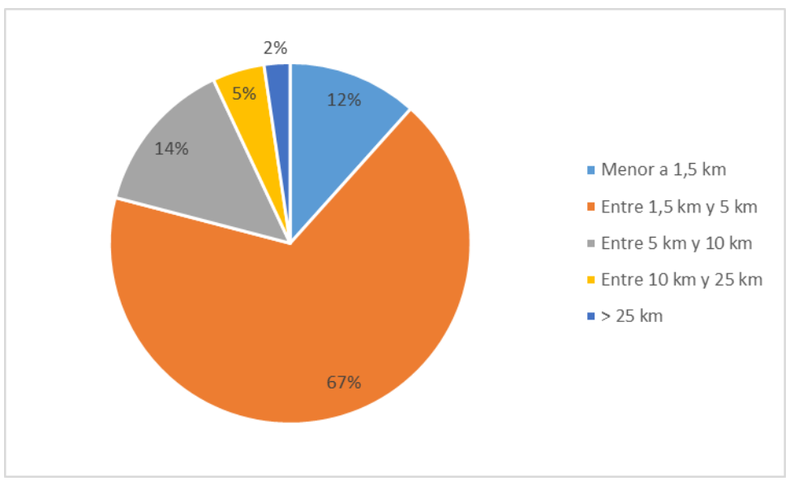


Ilustración 47. Desplazamiento en coche o moto. Distancia de desplazamiento por parte de los usuarios que entienden que existe una alternativa de transporte público para sus desplazamientos. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Se observa que la mayor parte de los encuestados para los cuales existe una alternativa de transporte público en su desplazamiento principal se encuentran ubicados a una distancia inferior a 10km (93%).

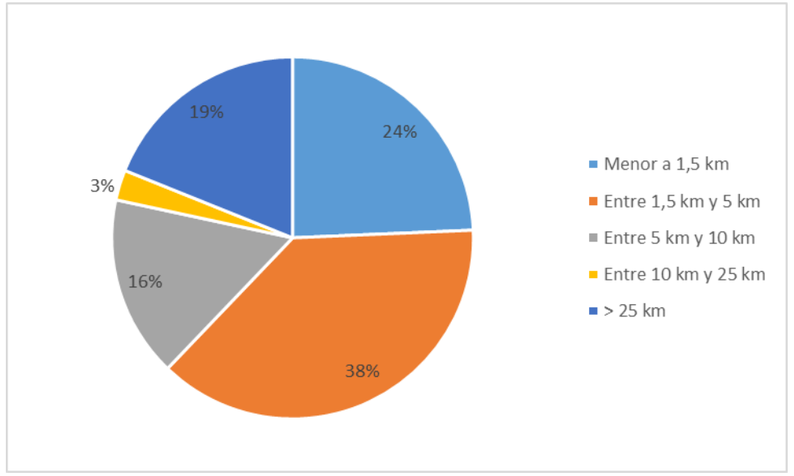


Ilustración 48. Desplazamiento en coche o moto. Distancia de desplazamiento por parte de los usuarios que entienden que existe una alternativa de transporte público para sus desplazamientos. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

El 78% de los encuestados que respondieron que no existía una alternativa de transporte público al medio privado realiza desplazamientos inferiores a 10km. Esta distancia se considera óptima para ser cubierta por medio de transporte público.

Rapidez frente al resto de alternativas

A la pregunta de si el coche es más rápido que el resto de alternativas, se ha obtenido la siguiente respuesta por parte de los encuestados:

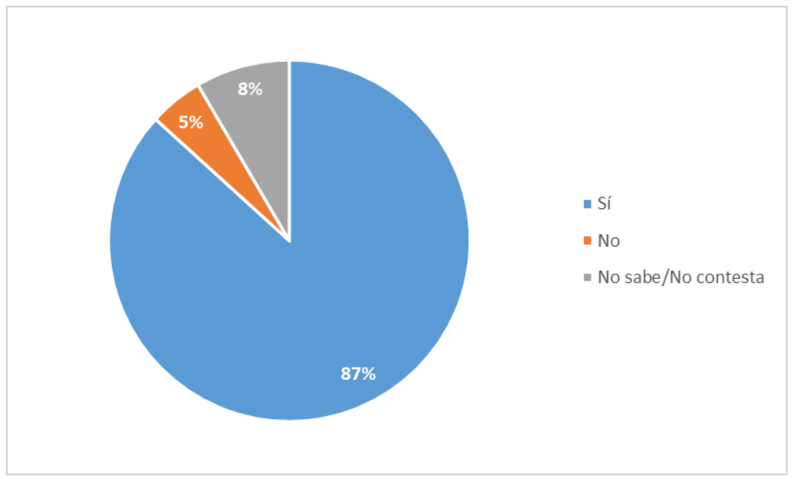


Ilustración 49. Desplazamiento en coche o moto. Respuesta a la cuestión respecto a si el coche o la moto son las alternativas de transporte más rápidas para el trayecto principal. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Los encuestados opinan que el coche es más rápido que los medios de transporte alternativos.

Calidad de la conexión del transporte público

A la pregunta de si el transporte público presente una mala conexión, se ha obtenido la siguiente respuesta:

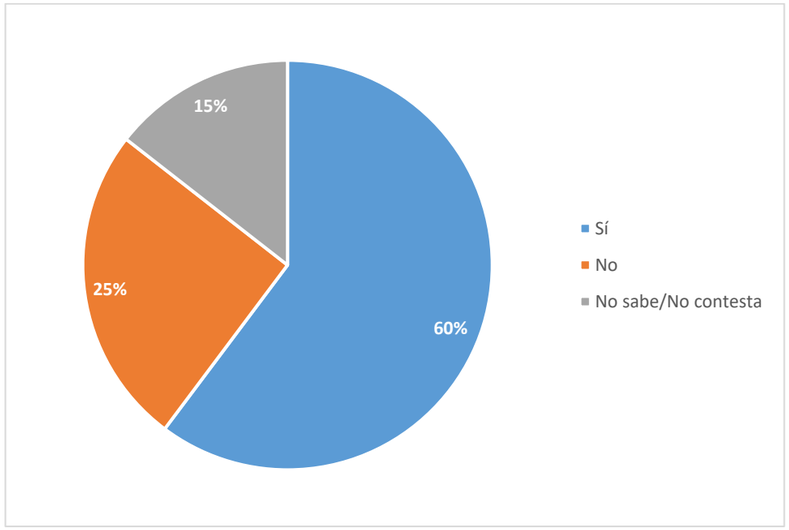


Ilustración 50. Desplazamiento en coche o moto. Respuesta a la cuestión que plantea si el transporte público es malo. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

La mayor parte de los encuestados opina que la calidad del transporte público es mala. Solo un 25% opina que la calidad es adecuada.

Precio del trayecto en comparación con otros medios de transporte

La siguiente cuestión que se plantea es si el encuestado cree que el trayecto es más barato en coche en relación al resto de medios de transporte. La respuesta de los encuestados fue:

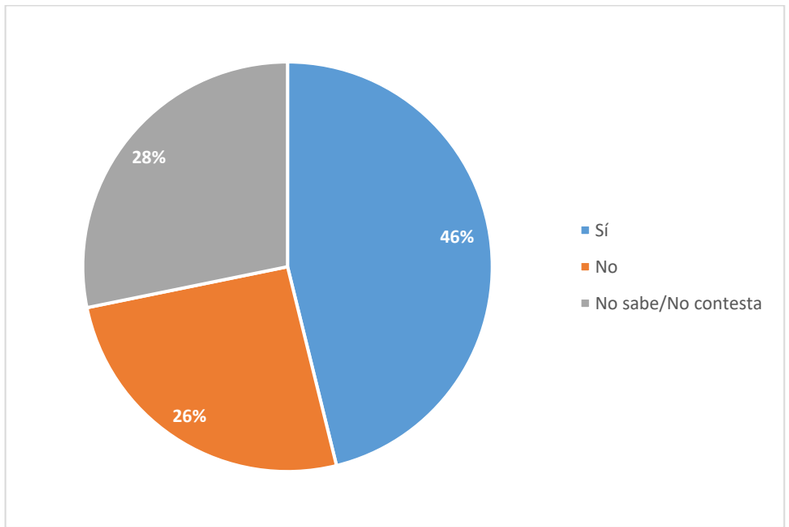


Ilustración 51. Desplazamiento en coche o moto. Respuesta a la cuestión que plantea si el coche es el medio de transporte más barato en el desplazamiento principal. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Los encuestados opinan que el desplazamiento en coche/moto es más barato que en el resto de medios de transporte.

Existencia de carril bici hasta el lugar de destino

Posteriormente, se plantea si existe carril bici hasta el lugar de destino del desplazamiento principal. Los resultados que muestra la encuesta son los siguientes:

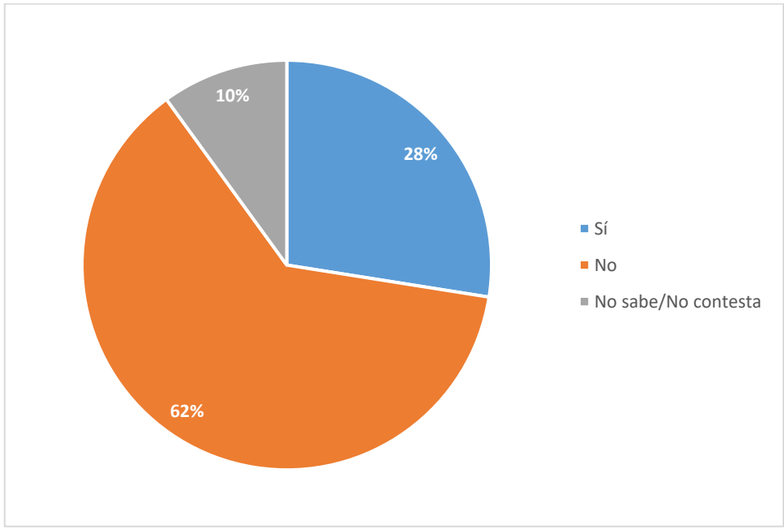


Ilustración 52. Desplazamiento en coche o moto. Respuesta a la cuestión que plantea existen carriles bici hasta el lugar del desplazamiento habitual. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Un 62% de los encuestados que respondieron a esta pregunta contestó negativamente.

Alternativa a pie

También se plantea si existe una alternativa a pie al recorrido principal. La respuesta de los encuetados fue:

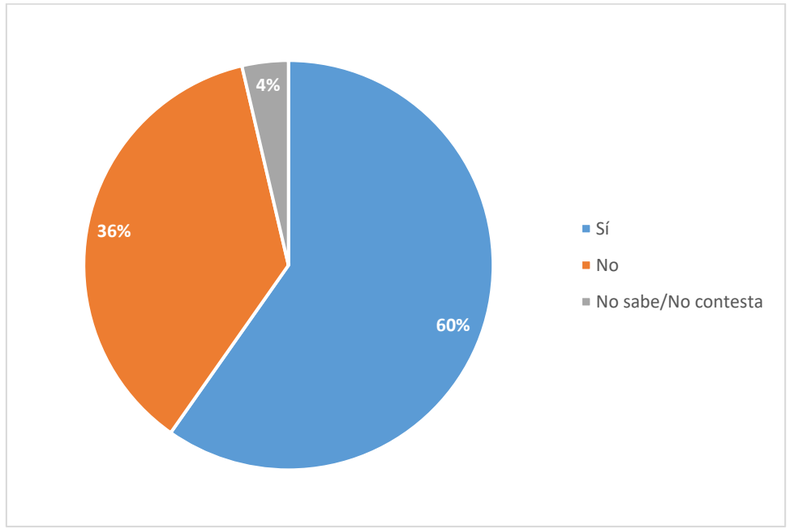


Ilustración 53. Desplazamiento en coche o moto. Respuesta a la cuestión que plantea si existe una alternativa real andando hasta el destino principal. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Un 60% de los encuestados opina que sí que existe una alternativa para desplazarse a pie hasta el lugar de destino. De estos, un 20% se encuentran a menos de 1,5 km del destino y un 67% a una distancia entre 1,5 y 5km. Ello se ilustra en la siguiente imagen:

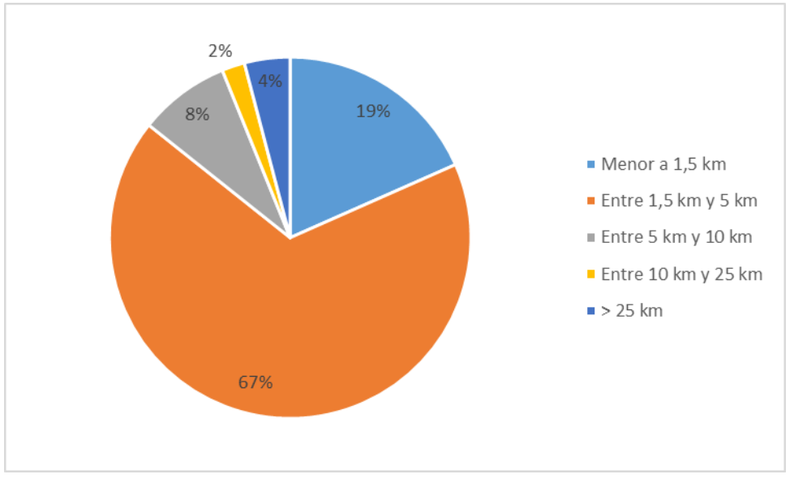


Ilustración 54. Desplazamiento en coche o moto. Distancia hasta el destino en desplazamiento principal de los encuestados que entienden que existe una alternativa para la movilidad a pie. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

De los usuarios que opinan que no existe una alternativa para la movilidad a pie, un 17% se realizan su desplazamiento principal en distancias inferiores a 1,5km, mientras que un 33% a distancias entre 1,5km y 5km. Esto se observa a continuación:

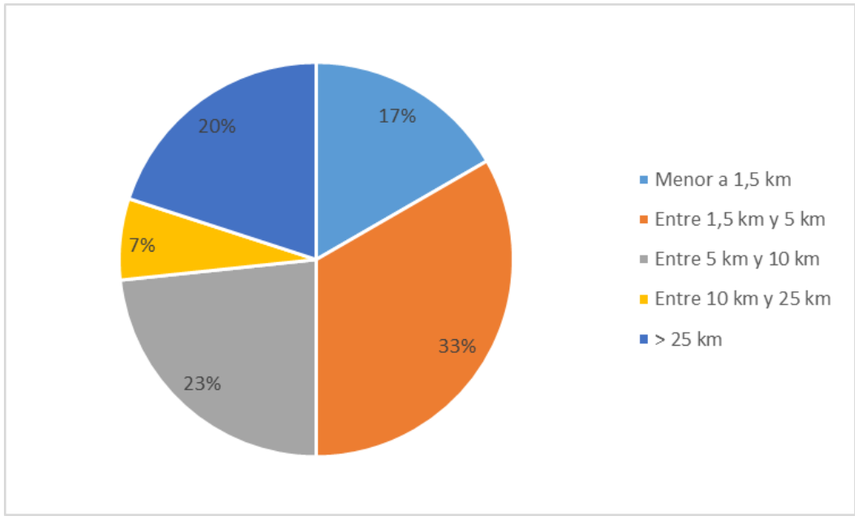


Ilustración 55. Desplazamiento en coche o moto. Distancia hasta el destino en desplazamiento principal de los encuestados que entienden que no existe una alternativa para la movilidad a pie. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Facilidad de estacionamiento

Posteriormente, se plantea si es fácil encontrar aparcamiento. Se obtienen las siguientes respuestas:

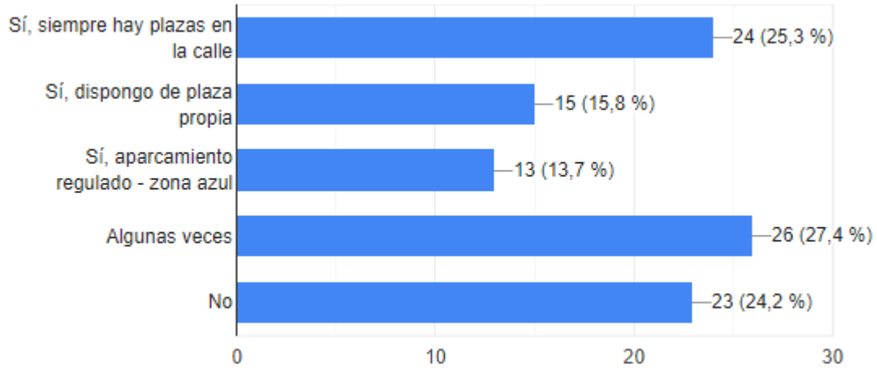


Ilustración 56. Desplazamiento en coche o moto. Facilidad para encontrar aparcamiento. Fuente: Encuestas

De la gráfica anterior se desprende que el 55% de los encuestados opina que es fácil encontrar aparcamiento, un 27% opina que solo es fácil a veces y un 25% opina que esta tarea es difícil. Los porcentajes son superiores al 100% pues existía la posibilidad de elección múltiple.

Tiempo invertido en el estacionamiento

También se plantea el tiempo que cada persona invierte en encontrar aparcamiento. Las respuestas obtenidas son:

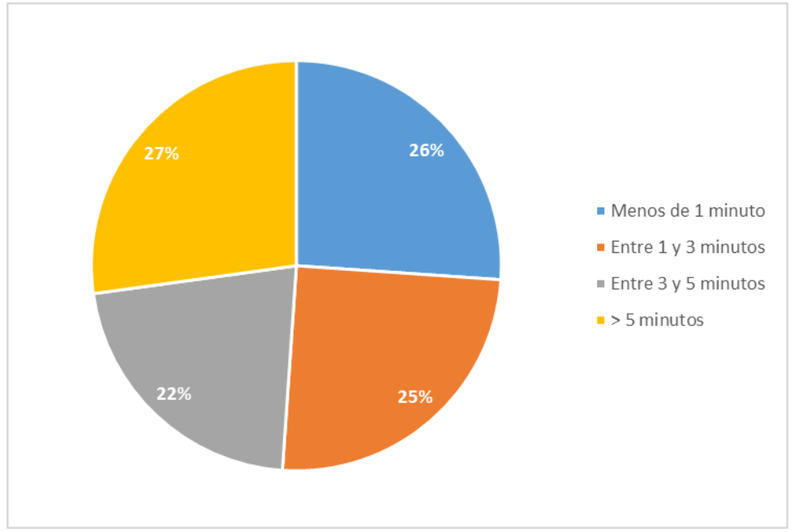


Ilustración 57. Desplazamiento en coche o moto. Tiempo invertido en estacionamiento. Fuente: Encuestas

El 73% de los encuestados necesitan menos de 5 minutos para encontrar un lugar para estacionar su vehículo.

Conclusiones Bloque 3.

La mayor parte de los encuestados que utiliza el transporte privado frente a otras alternativas por entender que es el medio más rápido. Además, en la mitad de los desplazamientos no existe una alternativa de transporte público. Por otro lado, también entienden que el transporte privado es más barato que el resto de alternativas existentes en el municipio. En relación a la movilidad por medio de modos activos, decir que se considera que, la infraestructura ciclista está poco desarrollada. Por otro lado, los encuestados opinan que, generalmente, existe una alternativa para la movilidad a pie por el municipio. Sin embargo, un 17% de los encuestados que opina que la infraestructura peatonal es deficiente se encuentra a menos de 1,5km de su destino. Ello implica que, potencialmente, este usuario realizará su trayecto en otro medio de transporte. Por otro lado, entendemos que la encuesta ofrece buenos datos en cuanto a la valoración del estacionamiento, pues la mayor parte de los encuestados responden que es fácil encontrar aparcamiento en la mayoría de las ocasiones.

I.4.2.4 Bloque 4. Modos activos

El presente bloque plantea cuestiones encaminadas a conocer las impresiones de los encuestados en relación con la movilidad mediante modos activos (a pie o en bicicleta).

Identificación del aspecto prioritario a mejorar en los desplazamientos peatonales

La primera cuestión trata de identificar los aspectos prioritarios a mejorar en los desplazamientos peatonales.

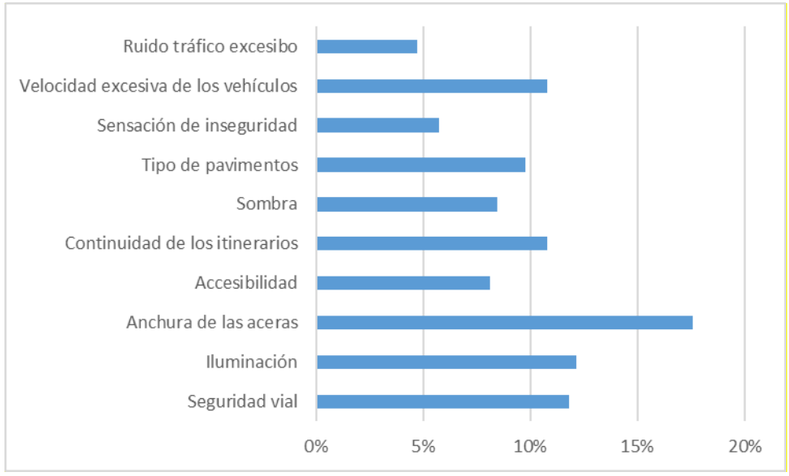


Ilustración 58. Identificación del aspecto prioritario a mejorar en los desplazamientos peatonales. Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de las encuestas

Aquí se puede observar que la mayor parte de los usuarios considera que la anchura de las vías es el principal problema en los desplazamientos peatonales, seguido de la iluminación, la seguridad vial, la velocidad excesiva de los vehículos y la continuidad de los itinerarios peatonales

Preferencia por peatonalizar más calles en el núcleo urbano

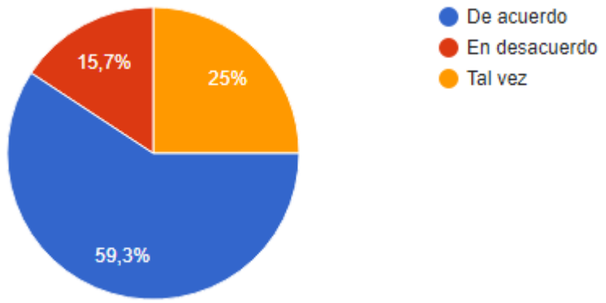


Ilustración 59. Porcentaje de encuestados según su preferencia para peatonalizar más calles en el núcleo urbano. Fuente. Encuestas

Cuestionados acerca de la posibilidad de peatonalizar más calles del municipio, un 60% de los encuestados respondió afirmativamente, un 25% consideraron que tal vez sería adecuado y un 16% de los encuestados estaba en desacuerdo.

Necesidad para mejorar / extender la red peatonal

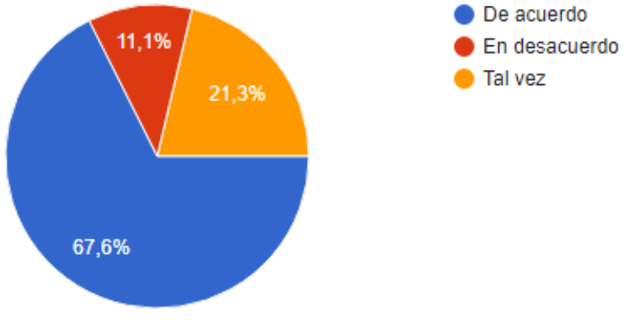


Ilustración 60. Porcentaje de encuestados que están de acuerdo en extender la red peatonal en el municipio. Fuente. Encuestas

Las respuestas dadas ante la posibilidad de extender la red peatonal fueron positivas, pues un 68% de los encuestados está de acuerdo con esta medida. Solo un 11% de los encuestados se opone a una posible extensión de la red peatonal

Necesidad para conectar / ampliar la malla ciclista

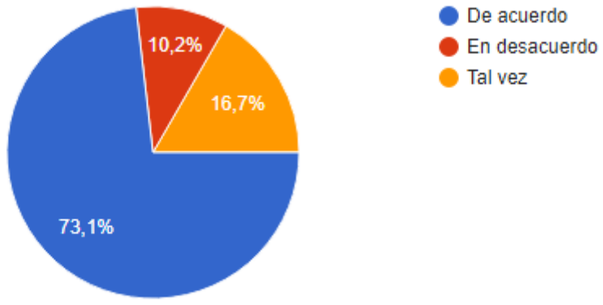


Ilustración 61. Porcentaje de encuestados que están de acuerdo en conectar/ampliar la malla ciclista. Fuente. Encuestas

En relación con la infraestructura ciclista, el 73% de los encuestados ve necesaria su ampliación. Solo un 10% de los encuestados no contemplan dicha ampliación con buenos ojos.

Instalación de sistemas de alquiler de bicis

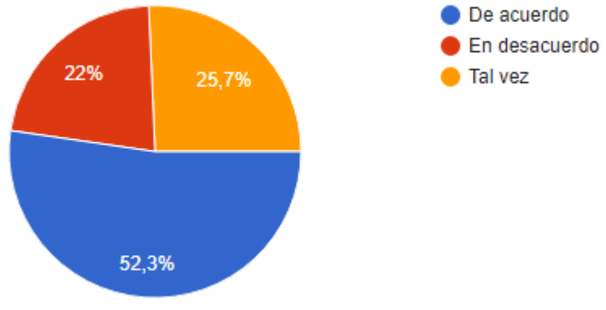


Ilustración 62. Porcentaje de encuestados que están de acuerdo en instalar puntos de préstamo de bicicletas. Fuente. Encuestas

El 52% de los encuestados estaría de acuerdo en instalar sistemas de alquiler de bicicletas en el municipio. A esta medida, se opone un 22% de los mismos. El 26% de los encuestados dudan.

Modo de movilidad sostenible a promover

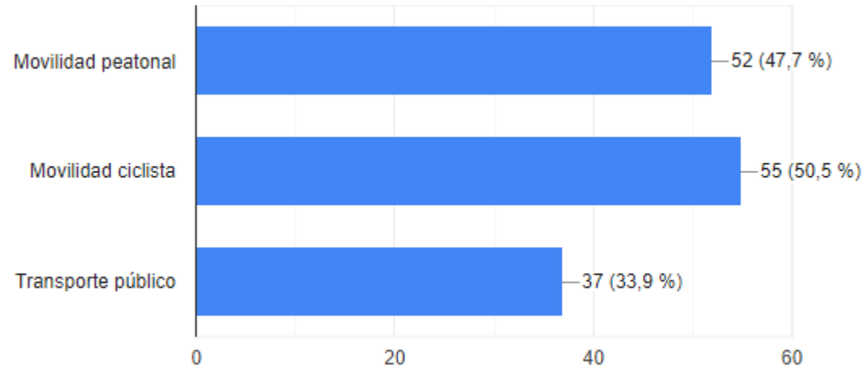


Ilustración 63. Modo de movilidad sostenible a promover. Fuente: Encuestas

En cuanto a la movilidad sostenible a promover, la mayor parte de los encuestados opta por la infraestructura de modos activos (ciclista y peatonal), aunque también consideran necesario implantar medidas para la mejora del transporte público.

Frecuencia de uso del transporte público



Ilustración 64. Frecuencia de uso del transporte público. Fuente. Encuestas

La utilización del transporte público en el municipio es prácticamente nula, pues un 68% de los encuestados no utiliza nunca este medio de transporte. Solo un 10% de los encuestados utiliza este servicio al menos un día a la semana.

Medida a implantar para mejorar la movilidad en el municipio

Se plantea abiertamente la cuestión acerca de las medidas a implantar para la mejora de la movilidad en el municipio.

De aquí, la mayor parte de las respuestas obtenidas proponían la mejora de la infraestructura ciclista (31%), seguidas de propuestas para la mejora de la infraestructura peatonal (18%). Ello es indicativo de la voluntad de potenciar la movilidad activa por parte de la población. También se proponen otros medios de movilidad alternativos y sostenibles como los VMP. Un 10% de los encuestados proponía mejorar el servicio de transporte público urbano, destacando entre las medidas concretas la mejora de la conexión de la rede con la estación de tren y el hospital.

Un 9% de las respuestas guardaban relación con el estacionamiento. En este sentido, se propone mayor estacionamiento, limitar la zona azul y aumentar el parking para residentes en algunas zonas. También se propone más parking en la Costa Norte.

Algunos usuarios también proponen disminuir la velocidad de circulación en el centro del municipio llegando incluso a plantear la restricción de la misma en algunos puntos. Un encuestado también propone la colocación de un radar en la zona norte para limitar la velocidad de los vehículos que circulan en dicha zona.

Recorridos a evitar y motivos

Se cuestiona también abiertamente si existen recorridos a evitar. A esta cuestión, se obtienen las siguientes respuestas:

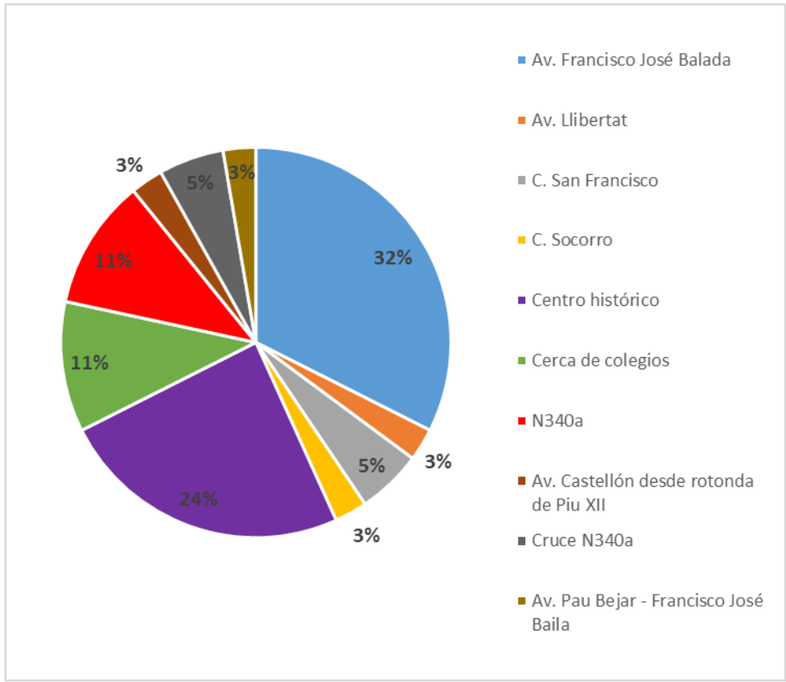


Ilustración 65. Calificación del Estado de conservación de los edificios patrimoniales. Fuente: Elaboración propia a partir de resultados de las encuestas

Se observa que la mayor parte de los encuestados consideran la Av. Francisco José Balada como insegura. Muchas de las respuestas recogidas indican que ello es debido, principalmente, a la estrechez o nula existencia de la acera.

Muchos encuestados también opinan que la movilidad por el centro histórico es un caos, pues no existe dotación de espacio para la bicicleta y el tráfico es elevado.

La N-340a se menciona negativamente por dos aspectos; el primero por la ausencia de infraestructura peatonal y el segundo por los cruces. Del túnel existente al final de la C. Mare de Déu del Pilar se indica que es inseguro y no tiene iluminación.

También menciona una gran parte de los encuestados que cerca de los colegios los itinerarios no son seguros.

Otras vías consideradas inseguras son la Av. Castellón, la C. San Francisco, la Av. Libertad y el eje formado por la Av. Pau Béjar y Francisco José Baila.

Calificación rutas escolares

A la cuestión de "*¿cómo calificaría los itinerarios al colegio?"* los encuestados respondieron:

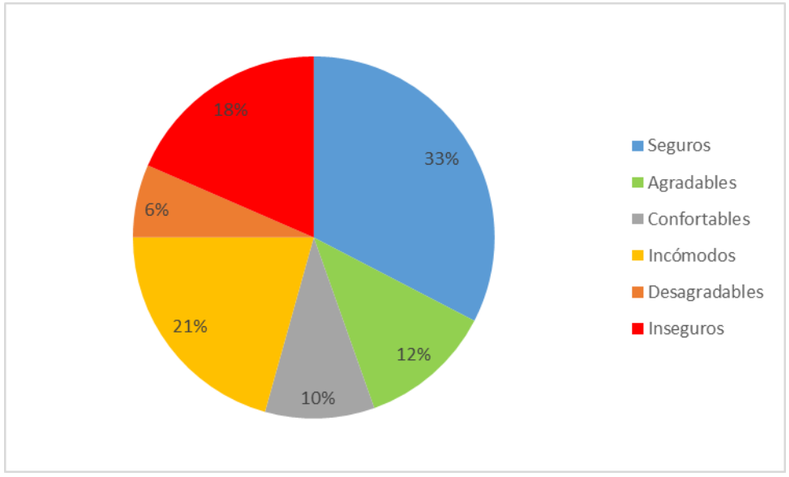


Ilustración 66. Calificación de las rutas escolares. Fuente: Elaboración propia a partir de resultados de las encuestas

La calificación de las rutas escolares resulta muy divergente, ya que un 55% de los encuestados las considera seguras, confortables o agradables, y un 45% entiende que se trata de rutas incómodas, desagradables o inseguras.

Conclusiones Bloque 4

Se observa que la mayor parte de la población se encuentra a favor de promover los modos de transporte sostenible en el municipio, aunque la mejora de los modos activos (peatonal y ciclista) es prioritaria a la mejora del transporte público. En relación a la movilidad peatonal, los encuestados están mayoritariamente de acuerdo en peatonalizar más zonas del núcleo urbano del municipio y en extender las dimensiones de la red. Por su parte, en relación a la movilidad ciclista, se considera necesario conectar la malla ciclista. Además, un gran volumen de encuestados estaría de acuerdo en instalar sistemas de alquiler de bicicletas.

Otro aspecto reseñable es que la utilización del transporte público en el municipio es muy limitada.

Por último, decir que la opinión en relación a las rutas escolares es dispersa, ya que prácticamente la mitad de la población opina que son seguras, agradables o confortables, y la otra mitad opina lo opuesto.

I.4.2.5 Bloque 5. Calificación de aspectos centro histórico

Estado de conservación de los edificios patrimoniales

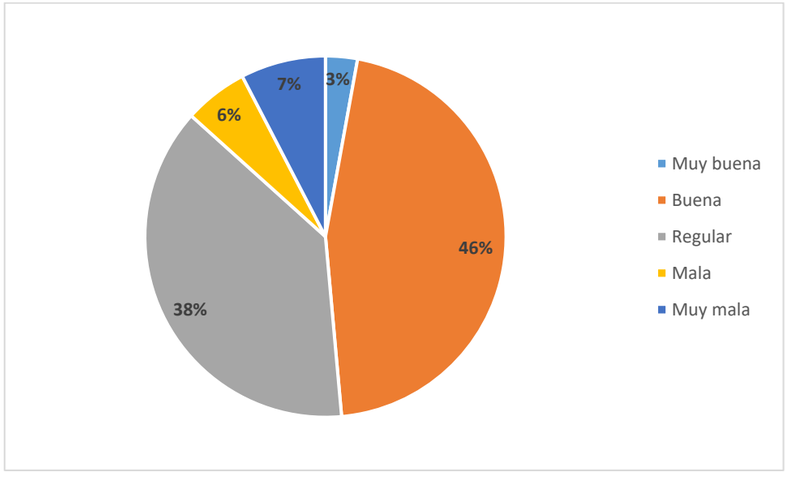


Ilustración 67. Calificación del Estado de conservación de los edificios patrimoniales. Fuente: Elaboración propia a partir de resultados de las encuestas

Se observa que un 49% de los encuestados opina que los edificios patrimoniales se encuentran en buen estado de conservación. Frente a esta opinión, solo un 13% opina que estos se encuentran en mal estado.

Oferta comercial disponible en centro histórico

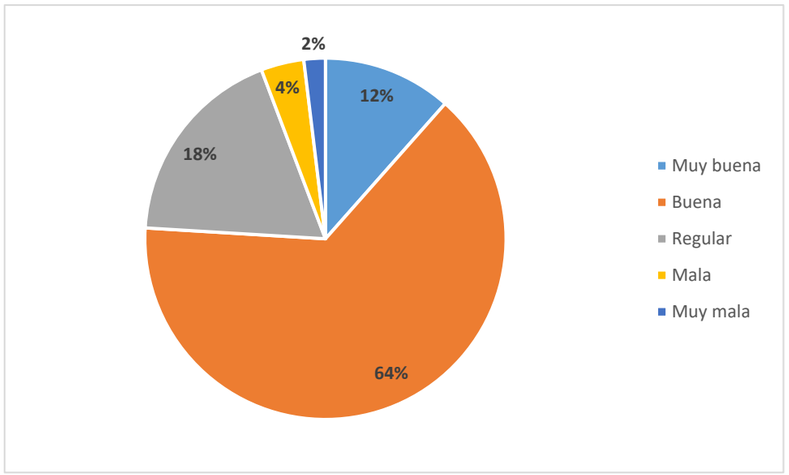


Ilustración 68. Calificación de la oferta comercial disponible en el centro histórico. Fuente: Encuestas

La calificación de la oferta comercial disponible en el centro histórico es positiva, pues un 76% de los encuestados la califican como buena o muy buena. Solo un 6% de los mismos opinan negativamente acerca de la misma.

Estado de convivencia

Se cuestiona posteriormente acerca del estado de la convivencia entre los vecinos del centro histórico. La respuesta se muestra en la siguiente gráfica:

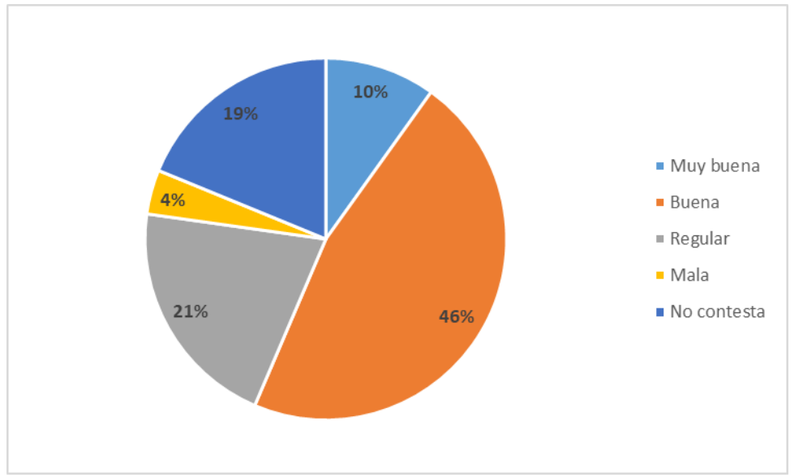


Ilustración 69. Calificación del estado de convivencia. Fuente: Encuestas

De la figura anterior se desprende que el 56% opina que es adecuada. La califican como mala solo un 4% de los encuestados, sin embargo, un 19% prefiere no contestar. El 21% opina que esta es regular.

Calidad de las plazas (espacio para peatones, sombra, zonas verdes y de descanso)

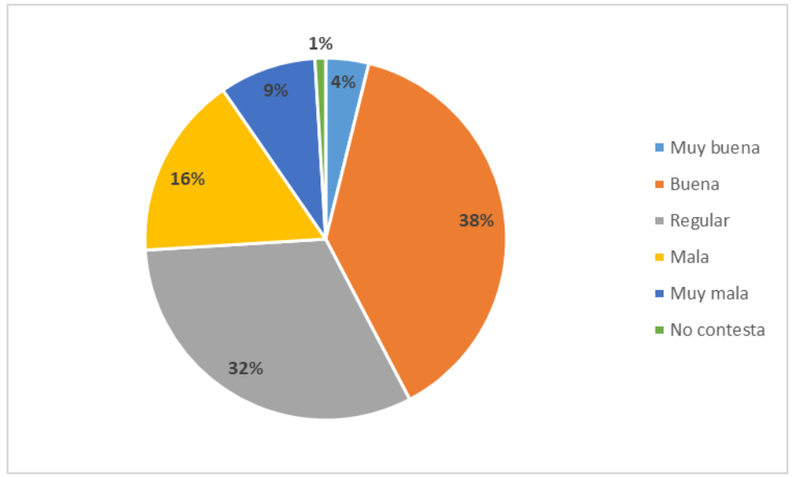


Ilustración 70. Calificación de la calidad de las plazas. Fuente: Encuestas

Cuestionados acerca de la calidad de las plazas del municipio, un 42% de los encuestados opina que la calidad es buena o muy buena, mientras que un 25% piensa que es mala o muy mala.

Conexión del paseo marítimo y el puerto

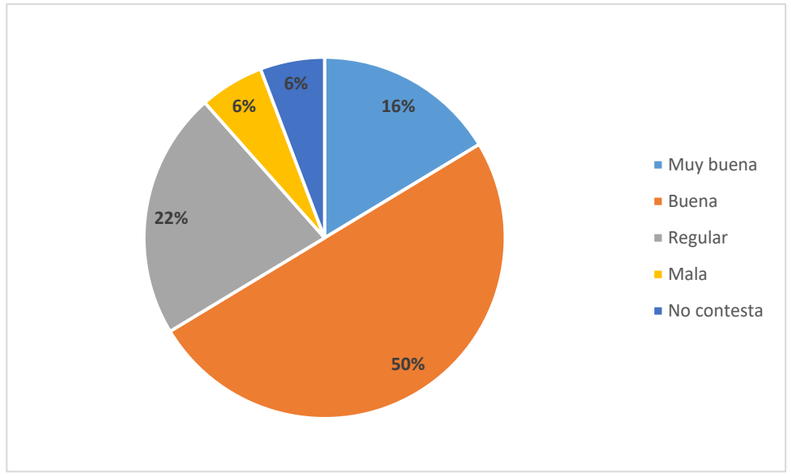


Ilustración 71. Calificación de la conexión del paseo marítimo y el puerto. Fuente: Encuestas.

La conexión entre el paseo marítimo y el puerto se considera buena o muy buena por un 66% de los encuestados. Solo un 12% de los mismos considera que esta es mala.

Oferta de ocio y cultura

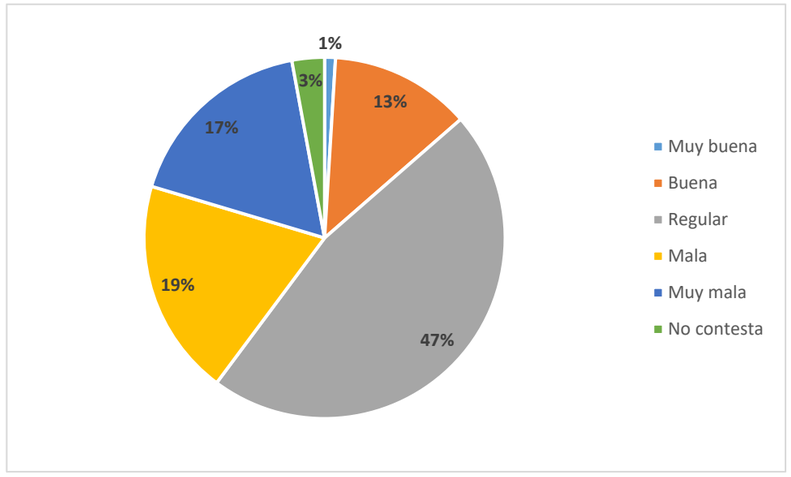


Ilustración 72. Calificación de la oferta de ocio y cultura. Fuente: Encuestas.

La oferta de ocio y cultura no es valorada positivamente por la población. Hasta un 36% de los encuestados opinan que es mala o muy mala, mientras que solo un 14% la considera buena o muy buena. Un 47% de los encuestados entienden que dicha oferta es regular. Se entiende, pues, que este aspecto es mejorable.

Estado general de las calles

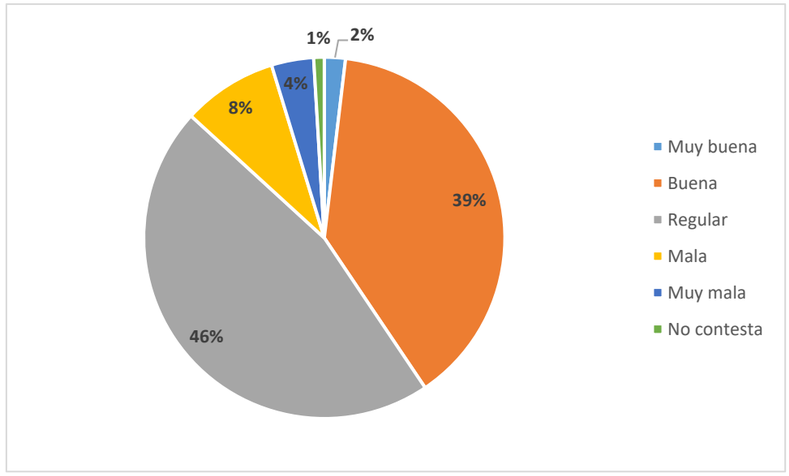


Ilustración 73. Valoración del estado general de las calles. Fuente: Encuestas

La valoración del estado general de las calles del centro histórico es dispar. Un 41% hace una valoración positiva del mismo, un 46% opina que el estado de las mismas es regular y un 12% opina que el estado es malo o muy malo.

Prioridad de zona a mejorar

Se ha cuestionado acerca de las zonas prioritarias a mejorar. Los encuestados han respondido en las siguientes líneas:

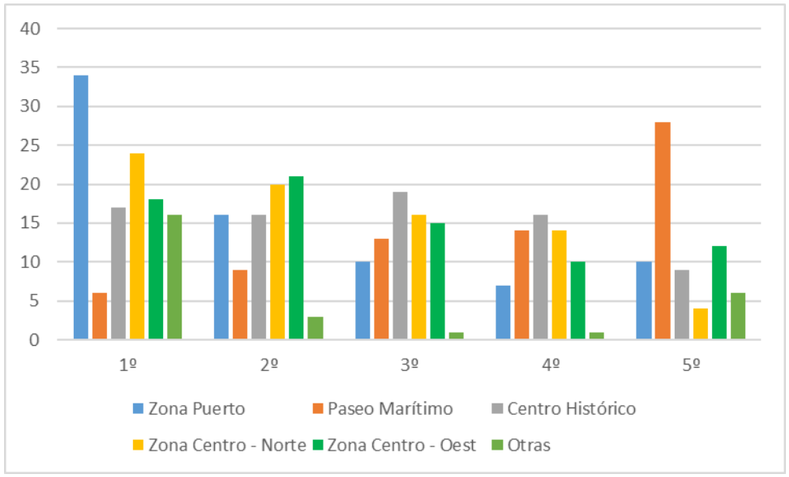


Ilustración 74. Prioridad de zonas a mejorar. Fuente: Encuestas

Se observa que la zona del puerto es la que se prefiere mejorar en primer lugar, mientras que la Zona Centro – Norte sería la segunda en cuanto a prioridad. En tercer lugar, se sitúa la zona Centro – Oeste, seguida por otras zonas y, por último, el Paseo Marítimo.

Conclusiones Bloque 5

Como conclusiones comentar que el estado de los edificios patrimoniales del municipio se considera, en general, adecuado; la oferta comercial es buena pero la oferta de ocio y cultural resulta deficiente. Por otro lado, el estado de convivencia se valora positivamente en un 56% de los casos. La calidad de las plazas genera opiniones dispares, aunque mayoritariamente positivas, mientras que la conexión de la infraestructura portuaria con el paseo marítimo se entiende como buena. El estado general de las calles, por su parte, genera dudas, aunque también es valorado positivamente en más ocasiones que negativamente. Por último, la zona prioritaria a mejorar del centro histórico es el Puerto, seguido del Centro – Norte y posteriormente del Centro – Oeste. Se prioriza también otras zonas a la mejora del paseo marítimo, pues se entiende que su estado es adecuado.