

CONSELLERIA D'AGRICULTURA. MEDI AMBIENT,  
CANVI CLIMÀTIC I DESENVOLUPAMENT RURAL  
Direcció General de Medi Natural i d'Avaluació Ambiental  
**Servei d'Avaluació Ambiental Estratègica**  
CIUTAT ADMINISTRATIVA 9 D'OCTUBRE-TORRE 1  
C/Democràcia, 77 – 46018 València

**Nº INF: 12.838-2019**

**S. Ref: 81/2019-EAE**

**ASUNTO: Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS) de Vinaròs**

## OBJETO

Con fecha 5 de noviembre de 2019, tiene entrada en este Servicio de Planificación escrito de ese Servicio de Evaluación Ambiental Estratégica notificando el inicio del proceso de evaluación ambiental de acuerdo a la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat Valenciana, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP) y solicitando informe sobre los efectos sobre el medio ambiente derivados del plan propuesto.

## SITUACIÓN ACTUAL Y SITUACIÓN PROPUESTA

El término municipal de Vinaròs está situado al norte de la provincia de Castellón y colindante por el norte con la provincia de Tarragona, en la comarca de El Baix Maestrat. Cuenta con 28.438 habitantes (INE 2018) y tiene una superficie de 96,40 km<sup>2</sup>.

Las Unidades Urbanas en que se ha dividido el término municipal de Vinaròs a efectos de analizar la movilidad son:

- Costa norte. Representa la zona delimitada por el río Servol al sur, el límite con la provincia de Tarragona al norte, la N-340a al oeste y el mar al este.
- Zona centro. Delimitada al norte por el río Servol, por el oeste con la N-430a, por el este por el mar y por el sur por la calle Santaella.
- Costa sur. Delimitada la norte por la zona cetnro, al oeste por la N-340a, al sur por el término municipal de Benicarló y al este por el mar.
- Desarrollos al oeste de la N-340a. Esta zona aglutina al resto de zonas del término municipal y que se localizan al oeste de la N-340a.

Los objetivos generales del PMUS de Vinaròs son los siguientes:

- Reducir la circulación de vehículos en el entramado urbano.
- Impulso de la movilidad activa mediante la implantación de vías peatonales y ciclistas.
- Aumento de la participación del transporte público.
- Protección y aumento de la calidad urbana, en particular de las áreas más sensibles, como el Centro Histórico.
- Mejorar la seguridad de los desplazamientos.
- Regular la Distribución Urbana de Mercancías disminuyendo el perjuicio al resto del espacio público.
- Mejorar la accesibilidad

- Reducir emisiones contaminantes, ruido y consumo energético.
- Introducir el uso de las nuevas tecnologías a la movilidad.

Las propuestas incluidas en el PMUS para mejorar la movilidad del municipio se resumen a continuación:

1. Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación (JRV)
2. Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos (MA)
3. Mejorar y potenciar el transporte público. Plan de transporte colectivo (TPU)
4. Plan del fomento de la intermodalidad (INT)
5. Distribución urbana de mercancías y sistema logístico (DUM)
6. Plan de estacionamiento (PE)
7. Eficiencia Energética, movilidad sostenible y medio ambiente. Plan de implantación del vehículo eléctrico (EE)
8. Seguridad vial (SV)
9. Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad (PAR)
10. Accesibilidad (ACC)

## **EFFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE**

### **1. Incompatibilidad con la legislación vigente**

Según la documentación presentada, el "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vinaròs" es COMPATIBLE con la legislación sectorial vigente de carreteras y urbanismo en materia de red estructural viaria y de transporte, siempre que se realicen los estudios y modificaciones que se indican en el siguiente apartado.

### **2. Efectos previsibles y estudios necesarios.**

En el término municipal de Vinaròs se localizan las siguientes infraestructuras de transporte de titularidad autonómica:

- Carretera CV-11 perteneciente a la red Básica
- Carretera CV-102 perteneciente a la red Local

Respecto a las propuestas del PMUS y que pueden tener efectos previsibles en materias competencia de este Servicio de Planificación:

- El primer grupo de medidas propuesto se corresponde con la jerarquización y reordenación viaria. Este bloque se divide en tres bloques correspondientes a la temporalidad de su ejecución: a corto plazo, medio plazo y largo plazo.

A corto plazo se propone *“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 supermanzanas y sobre ella se realizarán actuaciones para la potenciación de los usos activos en el interior”* y definir la Red Estructural Motorizada (REM) como aquella por la que se debe ordenar el tráfico motorizado.

A medio plazo la Red REM se amplía con la apertura del último tramo de la Av. Madrid que permite definir un nuevo eje de salida desde el centro urbano hacia la N340a. En la zona de la costa se indica *“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 desplazamientos”.*

A largo plazo, en la costa y asociado al desarrollo del Plan General se prevé una nueva jerarquía viaria basada en un modelo de peine en el que la N-340a actuará como eje vertebrador de toda la costa. También a largo plazo, se incluye la actuación denominada “JRV02. Recuperación y reordenación viaria de la N-340a” y en la descripción de esta actuación en el PMUS se indica *“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”.*

Este grupo de medidas de la Red REM del PMUS se basa, desde la fase inicial, en la transferencia de la N-340a al Ayuntamiento y su transformación en un bulevar con rotondas que permitan su integración en la red viaria municipal y su función como ronda urbana. Este Servicio de Planificación considera que la propuesta de reconversión de la N-340a en bulevar urbano es muy adecuada. Sin embargo, hasta que esa transferencia, prevista en el PMUS a largo plazo, y adecuación de la N-340a se realice, parece poco probable poder habilitar la propuesta de la Red REM en el corto plazo, y derivado de ello la peatonalización o limitaciones a la circulación en el viario que actualmente realiza esas funciones.

Los viales conectores de la costa con la N-340a no se definen concretamente aunque todos discurren por suelos urbanos o urbanizables ya que la N-340a delimita esta tipología de suelos a lo largo de toda la costa del término municipal de Vinaròs.

En la documentación aportada se adjuntan esquema de la red viaria, pero no se incorporan planos con la red arterial y red colectora prevista, tampoco se analiza si la nueva definición viaria supone la modificación de la red estructural del planeamiento vigente.

- En el segundo grupo correspondiente a Fomentar la movilidad activa, se proponen una serie de actuaciones encaminadas a mejorar los itinerarios ciclistas y peatonales. El desarrollo de gran parte de esta red ciclo-peatonal está condicionada por la modificación de la red viaria.

Se propone también itinerarios ciclistas en los polígonos industriales existentes, en el polígono industrial Planes Altes se propone una red ciclista que discurre por todo el viario del dicho polígono y se propone el cruce de la carretera CV-102 en dos puntos. Este polígono industrial está ubicado en el extremo norte del término municipal junto a los municipios de San Jordi y Ulldecona, a una distancia de aproximadamente 19 kilómetros del casco urbano de Vinaròs. Se observa que la red ciclista propuesta no conecta con un itinerario que permita la conexión con los núcleos urbanos cercanos y con Vinaròs. En el texto se indica que en las proximidades discurre el itinerario Eurovelo EV-08 pero no se ha previsto la conexión con el mismo. También indicar que prever dos cruces en la CV-102 con una separación entre ellos de 250 metros se considera excesivo.

En los planos también se ha grafiado un carril bici que parece coincide con el trazado de la CV-11 en el paso sobre el ferrocarril y conexión con la N-238, afectando a las zonas de servidumbre de la CV-11.

En la documentación se hace referencia al itinerario Eurovelo pero no se ha grafiado en los planos ni descrito en el texto.

- En el tercer grupo, Mejorar y potenciar el transporte público, se propone una nueva ubicación para la 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 bulevard Baix Maestrat (antigua N-340a), en la intersección con María Auxiliadora y en una porción de suelo de uso dotacional”*.

También se propone modificar los servicios de las líneas de autobús interurbanas así como la unificación de tarifas entre los distintos modos de transporte.

- En el PMUS no se ha analizado la repercusión que las medidas propuestas tienen respecto al acceso a centros de gran demanda de movilidad como son el Hospital Comarcal de Vinaròs, Juzgados, Estación de Autobuses, Institutos y espacios deportivos.
- En las fichas de descripción de las actuaciones se indican los organismos implicados, y en varias de ellas se hace referencia a la Generalitat Valenciana y al concesionario del transporte interurbano, sin especificar si la implicación es a efectos de autorizaciones, inversión económica, etc.

### **3. Criterios sectoriales a considerar en la redacción del Plan.**

Normativa vigente en la materia.

## **CONCLUSIONES**

En contestación a la consulta sobre el alcance de la evaluación ambiental en el "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vinaròs", este Servicio de Planificación considera que en lo correspondiente a las competencias de este Servicio (afección a infraestructuras de titularidad autonómica y red estructural viaria), se han de tener en cuenta los siguientes condicionantes en la redacción del PMUS definitivo:

- Análisis de la incidencia y viabilidad de la peatonalización o adopción de limitaciones a la circulación en el viario si estas medidas se realizan antes que la N-340a forme parte del viario urbano y su reurbanización y adecuación esté realizada.
- Justificación que la nueva red viaria no incide negativamente en el acceso al Hospital Comarcal de Vinaròs, Juzgados y Estación de Autobuses, así como cualquier otro foco de gran demanda de movilidad.
- En el estudio de la capacidad y funcionalidad de la red viaria principal se deberán considerar los desarrollos previstos en el planeamiento vigente. Así por ejemplo, junto a la zona en la que se propone la nueva estación de autobuses, se ubica una zona clasificada como ZUR-Industrial y otra ZUR-Terciario con el mismo viario principal.

- Los cambios en la red estructural/primaria viaria del planeamiento vigente requerirán modificar la figura urbanística correspondiente.
- Cualquier actuación en las zonas de servidumbre (dominio público y protección) de las carreteras de titularidad autonómica tendrá que ser autorizada por el Servicio Territorial de Obras Públicas de Castellón.
- Adecuación de los cruces ciclistas previstos en la carretera CV-102 a las características de la carretera, solo se podrá establecer un único cruce y a distinto nivel, o modificar los accesos viarios actuales al polígono industrial de modo que el carril bici pueda ir adosado a una zona de parada del tráfico viario, como sería una rotonda. Debe conectarse esta malla ciclista con el itinerario Eurovelo EV-08.
- Deben incluirse en la red de vías ciclistas, las propuestas en la Red de Itinerarios No Motorizados de la Comunitat Valenciana (XINM) y Eurovelo EV-08.
- Corresponde a la Subdirección General de Movilidad la redacción de los proyectos y ejecución de las obras de infraestructuras de transporte de titularidad autonómica. Los presupuestos disponibles por la Subdirección General de Movilidad son los fijados para cada programa anualmente en los presupuestos de la Generalitat, por lo que la inversión necesaria para el desarrollo de infraestructuras previstas en el PMUS de Vinaròs NO representan compromiso de financiación a cargo de la Subdirección.
- El servicio competente para informar sobre el transporte público interurbano es el Servicio de Gestión del Transporte Público, de la Subdirección General de Transporte, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad.

Lo que se comunica para su conocimiento y a los efectos oportunos.

Valencia,  
El Servicio de Planificación