DOCUMENTO II PROPUESTAS

ÍNDICE

0 FINES Y OBJETIVOS ESPECÍFICOS 1

1 MODELO DE MOVILIDAD. LÍNEAS ESTRATÉGICAS 1

1.1 PLAN JRV. JERARQUIZACIÓN Y REORDENACIÓN VIARIA 2
1.1.1 JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas .3
1.1.2 JRV02. Recuperación y reordenación viaria de carreteras del Estado 7
1.1.3 JRV03. Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización 13
1.2 PLAN MA: PLAN DE FOMENTO DE LOS MODOS ACTIVOS 19
1.2.1 MA01. Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales 20
1.2.2 MA02. Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclistas 31
1.2.3 MA03. Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas 36
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 42
1.2.7 MA07. Itinerarios peatonales principales 43
1.2.8 Síntesis de las actuaciones propuestas sobre la red peatonal 55
1.2.9 Síntesis de las actuaciones sobre la red ciclista 58
1.3 PLAN TP. PLAN DE TRANSPORTE COLECTIVO 70
1.3.1 TPU01. Reestructuración del servicio de transporte público urbano 71
1.3.2 TPU02. Tarificación unificada para los servicios de transporte público 79
1.3.3 TPU03. Mejora de las paradas de autobús urbano 79
1.3.4 TPU04. Sistema de ayuda a la explotación (SAE) 81
1.3.5 TPU05. Reestructuración del servicio a partir de la nueva parada central 81
1.3.6 TPU06. Transporte público urbano a demanda 83
1.3.7 TPU07. Medidas de protección para la mujer 83
1.3.8 TPU08. Rediseño de la línea de transporte público interurbano 83
1.3.9 Análisis de la cobertura en los diferentes estadios 84
1.4 PLAN INT. FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD. PLAN DEL FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD 86
1.4.1 INT01. Fomento de áreas urbanas de intermodalidad – intercambiadores de transporte 88
1.4.2 INT02. Red de estacionamiento de bicicletas en los conectores de transporte público urbano e interurbano 89
1.4.3 INT03. Áreas de estacionamiento junto a nodos de intermodalidad primarios 89
1.4.4 INT04. Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico en intercambiadores modales 89
1.4.5 INT05. Fomento del intercambio modal mediante el título único de viaje 90
1.5 PLAN DUM. DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS Y SISTEMA LOGÍSTICO 92
1.5.1 DUM01. Medidas de mejora de la actividad logística 93
1.5.2 DUM02. Distribución urbana de mercancías 94
1.6 PLAN PE. PLAN DE ESTACIONAMIENTO 100
1.6.1 PE01. Identificación de las principales bolsas de aparcamiento y señalización de sus accesos 101
1.6.2 PE02. Reestructuración del estacionamiento como consecuencia del desarrollo de la ciudad. Propuesta de aparcamientos disuasorios 102
1.6.3 PE03. Creación de zona verde para residentes y comerciantes y revisión de la zona azul 106
1.6.4 PE04. Reestructuración de las bolsas de aparcamiento de Costa norte y Costa sur 106
1.6.5 PE05. Áreas de alta movilidad. Bolsas de aparcamiento para el intercambio modal 107
1.6.6 Análisis del estacionamiento tras implementación del PMUS 107
1.7 PLAN EE. EFICIENCIA ENERGÉTICA, MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CALIDAD AMBIENTAL 117
1.7.1 EE01. Plan de implantación del vehículo eléctrico (PIVE) 118
1.7.2 EE02. Creación de una plataforma de promoción del vehículo eléctrico 122
1.7.3 EE03. Evaluación ambiental y energética del Plan 122
1.8 PLAN SV. SEGURIDAD VIAL 125
1.8.1 SV01. Reducción de la accidentabilidad en el entramado urbano 126
1.8.2 SV02. Reducción de la accidentabilidad en la red de infraestructuras viarias interurbanas 127
1.9 PLAN PAR. PARTICIPACIÓN Y CONOCIMIENTO EN EL ÁMBITO DE LA MOVILIDAD 128
1.9.1 PAR01. Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible 129
1.9.2 PAR02. Adhesión del municipio al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible" 129
1.10 ACC. ACCESIBILIDAD 131
1.10.1 ACC01. Definición red básica itinerarios accesibles 132
1.10.2 ACC01.4. Intervenciones en viales existentes. Núcleo urbano. Itinerarios secundarios 132
1.10.3 ACC01.5. Intervenciones en espacios libres próximos a equipamientos docentes 132
1.10.4 ACC01.8. Intervenciones en playas 132
1.10.5 ACC02. Adecuación de itinerarios peatonales y elementos urbanos 133
1.10.6 ACC02.1. Sustitución de elementos de urbanización y mobiliario no accesibles 133
1.10.7 ACC02.2. Modificación de la situación de elementos que dificultan el itinerario peatonal 133

2 ANÁLISIS DE AFECCIONES PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL 135

2.1 RED NATURA 2000 135
2.2 INFRAESTRUCTURA VERDE 135
2.2.1 La Infraestructura Verde en el término municipal de Vinaròs: 136

3 EVALUACIÓN DEL PLAN 139

3.1 OBJETO Y METODOLOGÍA 139
3.2 INDICADORES 139
3.2.1 Indicadores de demanda 139
3.2.2 Indicadores de oferta 139
3.2.3 Indicadores pormenorizados por líneas de actuación 139
3.2.4 Obtención de datos. Plan Smartcity 145
3.3 REPARTO MODAL 145
3.3.1 Evaluación de la propuesta de mejora de la red de transporte público 145
3.3.2 Evaluación de la propuesta de mejora de la red peatonal y ciclista 145
3.3.3 Reparto modal en la situación de proyecto 145
3.4 MOVILIDAD POR MODOS 145
3.4.1 Movilidad en vehículo privado 145
3.4.2 Movilidad en transporte público urbano 146
3.4.3 Movilidad en modos activos 146
3.5 MEJORA DE LA CALIDAD AMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO 146
3.5.1 Huella de carbono 146
3.5.2 Determinación del número de viajes y longitud de los trayectos 146
3.5.3 Introducción: datos de partida 147

4 PROGRAMACIÓN TEMPORAL A CORTO Y LARGO PLAZO 150

4.1 PROGRAMACIÓN TEMPORAL 150
4.2 FICHAS RESUMEN DE LAS LÍNEAS DE ACTUACIÓN 179

5 SÍNTESIS Y CONCLUSIONES 245

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. 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 2. Reducir la circulación de vehículos en el entramado urbano a partir de una óptima gestión del tráfico y del estacionamiento.
- 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, las líneas estratégicas del presente plan:

JRV	**Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación**
MA	**Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos**
TP	**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

Para cada línea estratégica, tenemos pues, las siguientes líneas de actuación:

1.1 Plan JRV. Jerarquización y Reordenación viaria

JRV	Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación
MA	Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos
TP	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

- **Reordenación viaria basada en supermanzanas (Actuaciones JRV01 y JRV03).**

  Partiendo de la nueva **estructura viaria basada en supermanzanas** se revisan los sentidos de circulación de las vías en aras de un funcionamiento más eficiente, aumentando la seguridad vial, atemperando la intensidad viaria a la capacidad medioambiental de la vía y su habitabilidad. Especialmente relevante la propuesta de suprimir un sentido de circulación en Costa Norte y Costa Sur que restablece la imprescindible seguridad vial.

  En el casco urbano se revisan los **sentidos de circulación y la sección viaria** mejorando la accesibilidad vecinal y reconduciendo a las vías arteriales el tráfico no local.

- **Bulevar Baix Maestrat. Recuperación de la N-340a y sus enlaces con N-238 y N-232. (Actuación JRV02)**

  Complementario a la reordenación viaria basada en supermanzanas, se propone la reordenación de la N340a para que funcione el nuevo modelo de movilidad. Se proponen distintas actuaciones por fases para convertir la N-340a en el **Bulevar Baix Maestrat**.

1.1.1 JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas



Ilustración 1. Propuesta de división de la N340a en tramos de diseño específico Fuente: PRUMS

Pasamos a enumerar las actuaciones vinculadas a plazos estimados con la idea de proveer un orden inicial que ir adaptando a las diferentes situaciones en los próximos años, teniendo en cuenta que algunos ámbitos en los que coinciden las competencias de varias administraciones deberán coordinarse con éstas. En todo caso cabe aclarar que la regeneración de la actual carretera nacional 340a en la via Baix Maestrat constituye una oportunidad sin precedentes y requiere un estudio en mayor detalle, actualmente este estudio se está realizando en el PRUMS del que el presente PMUS formará parte. Por tanto las propuestas tienen carácter general a falta de una mayor singularización de cada tramo específico atendiendo a sus circunstancias respecto de su gestión urbanística, su desafectación y la capacidad del diseño para integrar soluciones que se deriven del Plan de Arbolado, Plan de Drenaje Sostenible y otros en curso.

1.1.1.1 Actuaciones a corto plazo

JRV01.1 (E1) Red viaria multimodal. Supermanzanas

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.

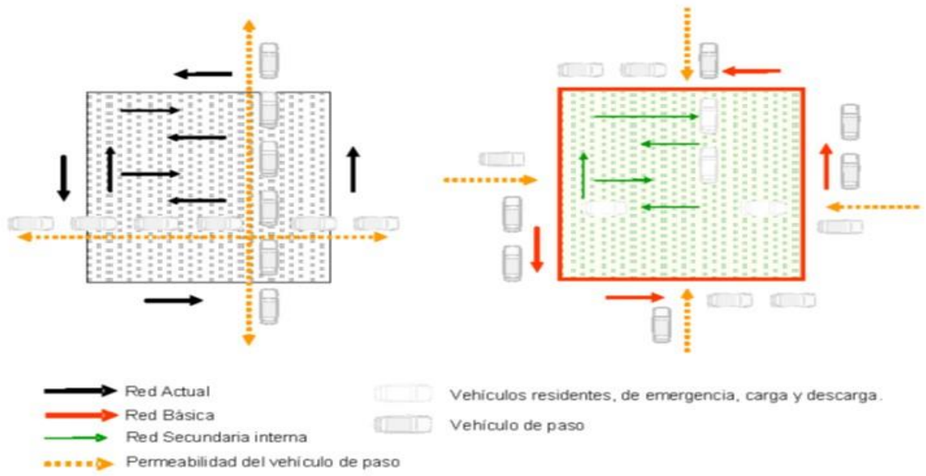


Ilustración 2. Esquema de supermanzanas. Fuente. BCN ecología

De acuerdo con este modelo, las supermanzana quedarán delimitadas por las vías definidas como prioritarias en la jerarquización.

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 para obligar a adaptar la velocidad de circulación a la velocidad del peatón).

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).

Tal como se puede ver en el esquema funcional de las supermanzanas:

- En la primera imagen se observa una cuadrícula que muestra la situación actual de la ciudad, en la que se puede circular por cualquier calle.
- En la imagen central se observa el primer paso para implementar el modelo de supermanzanas, esto es, diferenciar aquellas calles por las que queremos que se realicen desplazamientos (por ejemplo, av. Libertad) para ir de una parte de la ciudad a la otra de las calles que solo queremos que se utilicen como destino final (acceso a nuestra vivienda, por ejemplo, calle Carreró). La implementación de estas medidas solo requiere de señalización para modificar los sentidos de circulación.
- La última imagen pretende mostrar el estado final de la reurbanización paulatina de los viales que contribuirá efectivamente a varios de los objetivos ambientales: calmado de tráfico y menor emisión de gases y reducción de la contaminación acústica, disminución de zonas de aparcamiento con la consecuencia disminución del tráfico de agitación.

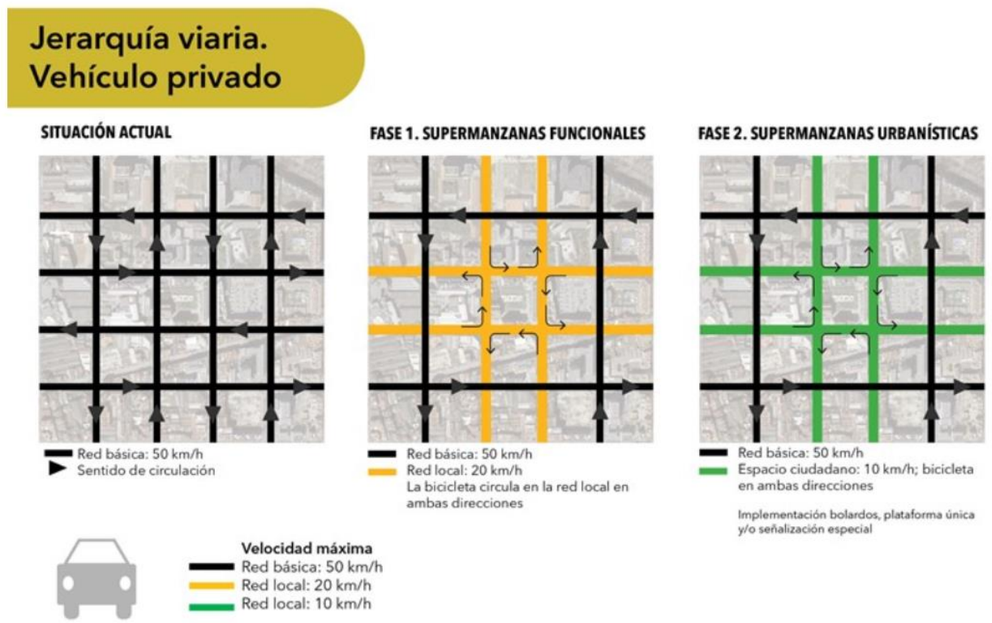


Ilustración 3. Esquema de funcionamiento de las supermanzanas. Fuente. BlogURBS. Supermanzan, la ciudad dentro de la ciudad

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 solo 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, se distinguen 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 las que se indican a continuación:

JRV01.1-1 (E1) Supermanzana Anillo Central

Se propone como actuación piloto la implementación de la supermanzana anillo central. En el interior del 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 delimitará el casco histórico.

En una primera fase se propone la ejecución de la supermanzana de una parte del casco histórico, denominada Anillo Central.

Esta medida supone la adecuación del anillo interior que forman calle Puente, San Cristóbal y calle Pilar para configurar la primera supermanzana del municipio. El funcionamiento de la supermanzana, se basa en una nueva configuración de los sentidos de las calles interiores con la que se pretende penalizar el paso, limitando la velocidad a 30km/h en una primera instancia para llegar a los 10km/h en estadios finales. De esta manera, las vías interiores de las supermanzanas se convertirán en lugar de origen o destino de desplazamientos, pero no en itinerarios de paso. Las vías o tramos de vías del Anillo Central en las que se propone una modificación del sentido son: C. de la Mare de Déu; C. Nueva en el tramo comprendido entre C. Santa Marta y C. Pont; C. Santa Marta; C. Carrero entre C. Vila-real y C. Lluís Santa Pau. También se propone que la C. Padre Bover, en el tramo sito frente al Hogar San Sebastián, se libere un carril para ampliar el espacio peatonal. De este modo la circulación en este tramo de la vía pasará a ser de un único sentido. Con esto, la configuración de los sentidos en el interior del Anillo y sus vías adyacentes quedará como sigue:



Ilustración 4. Sentidos de circulación propuestos en el Anillo Central y en vías adyacentes en el corto plazo. Vías con modificaciones en el sentido de circulación o con supresión de un carril de circulación marcadas con fondo amarillo. Fuente: Elaboración propia

Posteriormente, se propone extender este modelo de supermanzanas al resto del municipio, empezando por el casco histórico y ampliando al resto de casco urbano, tal como se describe en el apartado de Actuaciones a medio plazo.

JRV01.2 (E1) 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.).

JRV01.2-1 (E1) Propuesta de jerarquización viaria

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, tal como se explica en la actuación PE01. Identificación de las principales bolsas de aparcamiento y señalización de sus accesos.

El objetivo para este corto plazo es que vías como Pilar, Puente, San Cristóbal o San Francisco vean reducida la intensidad de vehículos que circulan por ellas.



Ilustración 5. Jerarquía viaria propuesta para el escenario de corto plazo. Definición de las vías principales. Fuente: Elaboración propia

1.1.1.2 Actuaciones a medio plazo

JRV01.1 (E2) Red viaria multimodal

JRV01.1-2 (E2) Ampliación de la supermanzana central al Casco Histórico

En el medio plazo se espera que el modelo de supermanzana en el Anillo Central se extienda a todo el ámbito del Casco Histórico.

Este modelo de supermanzana estará ligado al plan de estacionamiento, que limitará el acceso a vecinos, comerciantes y emergencias mediante zona verde. El plan de estacionamiento junto con una buena señalización para el acceso a las bolsas de aparcamiento a través de la red principal, reducirán el número de vehículos que circulan por su interior, mejorando los parámetros de emisiones y contaminación acústica. Este modelo se verá reforzado por la red de modos activos, que mejorará los itinerarios principales para hacerlos más atractivos a peatón y bicicleta.

JRV01.1-3 (E2) Implantación progresiva del resto de supermanzanas

Es de esperar que el modelo de supermanzanas se vaya implantando de forma progresiva y que en el medio plazo en el núcleo urbano exista una gran parte del territorio organizado mediante esta zonificación.

En el resto del municipio la expansión del modelo será más lenta y responderá a las necesidades de movilidad. Aunque no es esperable que se alcance una estructura de supermanzanas completa en este periodo, se realiza la siguiente propuesta basada en la jerarquía viaria especificada en el apartado "JRV01.2 (E2) Red estructural motorizada (REM)" que sigue al presente punto.

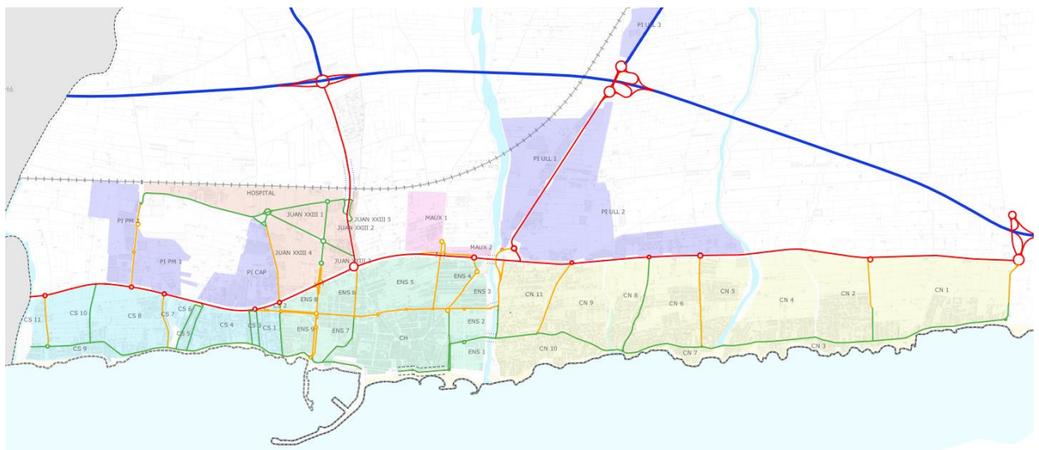


Ilustración 6. Supermanzanas en el municipio de Vinaròs a medio plazo. Fuente: Elaboración propia

JRV01.2 (E2) Red estructural motorizada (REM)

JRV01.2-2 (E2) Reconfiguración de la jerarquía viaria

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. Este objetivo va en línea con las actuaciones propuestas en el corto plazo.

La nueva configuración precisa del desarrollo del Bulevar Baix Maestrat, al menos, de la ejecución de las glorietas propuestas en JRV02. Recuperación y reordenación viaria de carreteras del Estado. El nuevo Bulvevar tiene que convertirse en el vial principal por donde debe circular la movilidad motorizada, apoyándose en los viales interiores del casco urbano para realizar los desplazamientos de aproximación al destino.

En cuanto a actuaciones específicas en el medio plazo, 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.

La red estructural motorizada tendrá acceso directo a las bolsas de aparcamiento. Se reconfigura la zona azul para que quede en el límite del casco histórico, que pasará a ser zona verde para residentes y comerciantes.

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.

Al igual que ocurre en el casco urbano, es conveniente para mejorar la seguridad vial y la movilidad, que se ejecuten las glorietas del Bulevar Baix Maestrat.

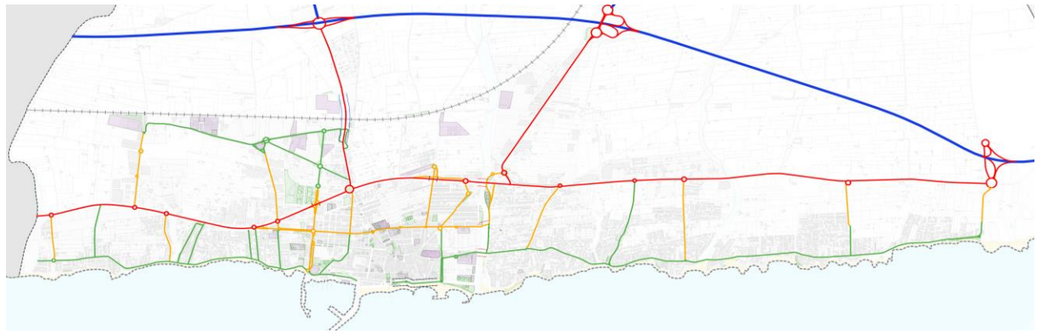


Ilustración 7. Propuesta de la Red REM en el medio plazo en la zona de costas. En rojo la red arterial, en naranja la red colectora y en verde la Red secundaria distribuidora. Fuente. Elaboración propia

1.1.1.3 Actuaciones a largo plazo

JRV01.2 (E3) Red estructural motorizada (REM)

JRV01.2-3 (E3) Modelo de peine para Costa Norte y Costa Sur desde Bulevar

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.

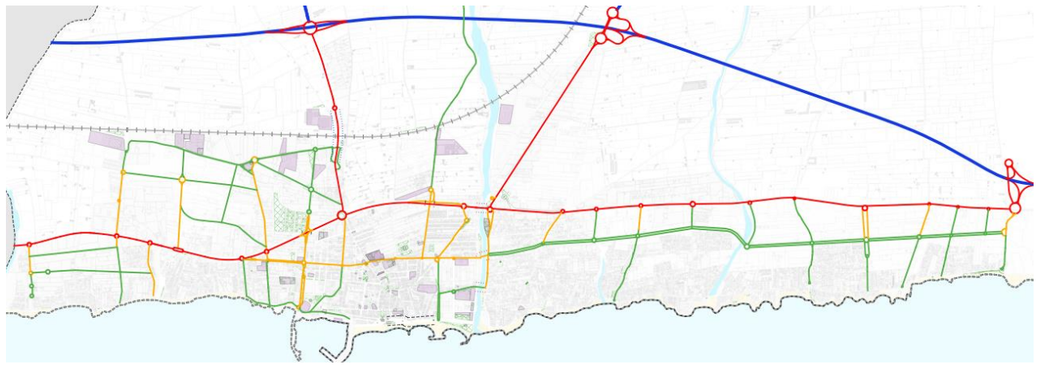


Ilustración 8. Propuesta de la Red REM en el largo plazo. En rojo la red arterial, en naranja la red colectora y en verde la Red secundaria distribuidora. Estructura en peine tanto en Costa Norte como en Costa Sur. Fuente. Elaboración propia

JRV01.2-4 (E3). Configuración definitiva de las supermanzanas

Tras la ejecución de estas actuaciones y en función del nivel de desarrollo del PGOU, la configuración de las supermanzanas quedará como sigue:

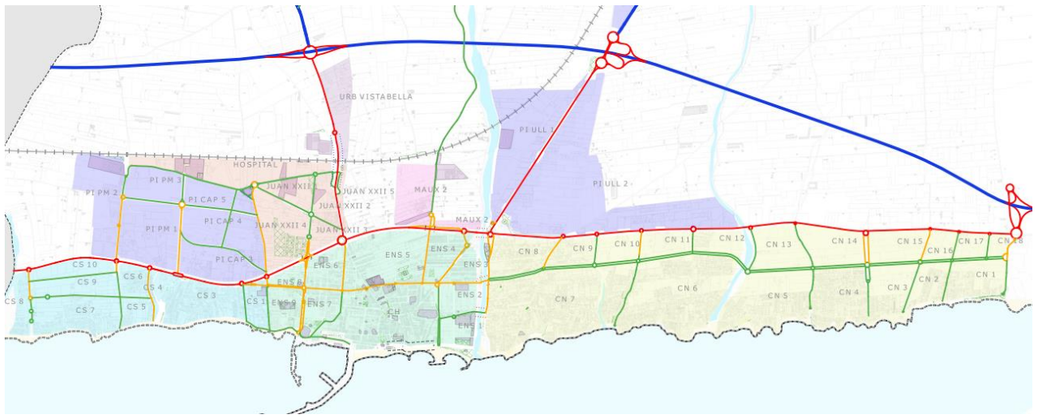


Ilustración 9. Supermanzanas en el municipio de Vinaròs a largo plazo. Fuente: Elaboración propia

Por ser esta la configuración de supermanzanas objetivo, será tomada como referencia en el establecimiento de algunos indicadores objetivo.

1.1.2 JRV02. Recuperación y reordenación viaria de carreteras del Estado

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 antigua N-340 y de sus vías de conexión (N-232 y N-238) con la nueva carretera nacional 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 la N-340a 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, este eje pasará de ser un nexo de unión meramente longitudinal, convirtiéndose en el bulevar Baix Maestrat y 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, un ancho total entre 50 - 60 metros.

Con la recepción de la N-340a también se producirá la recuperación de sus nexos de conexión a la nueva nacional a través de las N-232 y N-238. En consecuencia, también se propone una reordenación de estas vías.

Dado que la gestión de estas vías corresponde en la actualidad al Ministerio de Fomento, todas las actuaciones que deban acometerse sobre ellas deberán ser consensuadas con el citado Ministerio. Cabe decir, que la N-238 tiene licitada la ampliación de la plataforma viaria y reordenación de los accesos entre la AP-7 y la N-340.

Esta actuación será necesaria conforme se vaya consiguiendo la supresión de un sentido de circulación a lo largo de la costa, de modo que, en el caso de Costa Sur, parte de los trayectos hacia el casco urbano se deberán realizar por el Bulevar mientras que en Costa norte se deberán realizar los trayectos desde Casco Urbano hacia Costa.

Se ha analizado el número de desplazamientos realizados actualmente para valorar el nivel de servicio del Bulevar.

Tal como se indica en el documento de diagnóstico, por la avenida Pau Béjar, se producen alrededor de 3.000 desplazamientos diarios, de los cuales 1.000 viajes son de entrada. De estos, una pequeña parte, que son los que realicen los vecinos que viven entre el barranco de Salines y Aiguadoliva, se realizarán por el Bulevar mientras que el resto de desplazamientos se pueden realizar por la vía de servicio del Bulevar. Cabe mencionar, que, en época estival, el número de desplazamientos para este movimiento se duplica.

Respecto de los desplazamientos en Costa Norte, actualmente y tal como se indica en el documento de diagnóstico, se realizan por la Av. Francisco José Balada 7.000 viajes diarios, siendo alrededor de 3.300 viajes de salida del casco hacia Costa Norte, que serán los que se tendrán que realizar por el Bulevar. En verano, el número de desplazamientos en sentido norte casi se duplica, alcanzando los casi 6.000 viajes diarios.

Por último, el tramo de bulevar que atraviesa el casco urbano pasará a convertirse en el principal vial 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 y siendo utilizado actualmente como viales de aproximación a destino final ya que en las inmediaciones de este conector encontramos plazas de aparcamiento libres y de zona azul.

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. Si se aplican las medidas descritas en el PMUS, se limitará el número de desplazamientos tanto en el eje del Paseo como en el eje formado por San Francisco – San Cristóbal – San Gregorio, estimando la reducción entre 3.000-5.000 vehículos diarios.

Una parte de dichos desplazamientos pasarán a realizarse por Av. Libertad y por el Bulevar. Por este motivo, se propone la reestructuración de Av. Libertad para eliminar el estacionamiento (permitiendo carga y descarga y parada) y, por otra parte, 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 considera que para el corto plazo es suficiente con dotar a este tramo de Bulevar de glorietas que mejoren la seguridad vial limitando los giros indirectos junto a una política de señalización de las bolsas de aparcamiento y la revisión de la propuesta de zona azul.

Del análisis de capacidad del bulevar, cabe decir que el tramo sur del Bulevar es el que mayor carga de tráfico lleva como puede observarse en los datos de los aforos del ministerio, que indica que en la Estación de aforo que ha instalado en 2018 (CS-46-2) ubicada junto al acceso al polígono industrial Portal del Mediterráneo se realizan diariamente 15.500 desplazamientos, de los cuales un 3,6% son pesados.

La siguiente estación de aforos (CS-163-2), ubicada entre María Auxiliadora y Av. Barcelona indica que el número de vehículos que circulan por ese tramo se reduce a 10.700 vehículos diarios, con un volumen de pesados de 3,84%.

Por último, la estación de aforos CV-2-1, ubicada junto al acceso a la N-238, indica que el número de vehículos que circulan por ese tramo desciende a 7.200 vehículos diarios, de los cuales un 3,14% son pesados.

Este dato nos indica que una importante parte de la movilidad se realiza entre el Casco y el polígono Portal del mediterráneo, donde se concentran múltiples equipamientos (Hospital, institutos, zona deportiva y la oferta de comercios ubicados en el polígono).

Del análisis de datos para el corto plazo se desprende que con la sección actual de la N340a es suficiente para recoger los desplazamientos que se trasvasan desde la costa y casco urbano, ya que la IMD no llegará a los 20.000 vehículos diarios en el tramo sur-centro, no obstante, sí será necesario adecuar mediante glorietas, así como revisar los conectores tal como se indica en los siguientes puntos del documento.

En el medio-largo plazo, las propuestas versan sobre ejecutar el resto de glorietas que vertebren la movilidad y completar la sección viaria del Bulevar.

En el medio plazo sí que será necesaria la revisión de la sección viaria de la N-340a actual para convertirse en Bulevar. La principal decisión que se deberá tomar estará asociada a asegurar la movilidad tanto en modos activos como motorizada, disponiendo de un eje ciclopeatonal y una sección viaria de al menos dos carriles para cada sentido de circulación en el tramo comprendido entre la N-238 y el polígono Portal del Mediterráneo. Esta nueva sección viaria permitirá mejorar la seguridad vial y la capacidad del Bulevar, estando preparada para albergar el futuro desarrollo de Vinaròs conforme a su Plan General tal como se explica en el siguiente punto.

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 el Bulevar actuará como eje vertebrador de toda la costa. La ejecución de la sección viaria del Bulevar estará asociada al desarrollo de los sectores.

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 Bulevar 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.

1.1.2.1 Actuaciones a corto plazo

JRV02.1 (E1) Ejecución de glorietas en N-340a y adecuación accesos para reordenación del tráfico urbano.

Las actuaciones a corto plazo están previstas para que se ejecuten en los próximos 4 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.

En el resto del viario de la actual N-340a se propone también la conexión mediante glorietas tanto en costa norte como en costa sur. Se trata de actuaciones que mejoren la movilidad y la seguridad vial ya que actualmente los accesos desde la N340a son peligrosos. Entre las principales actuaciones está dotar de una nueva glorieta el acceso a la zona comercial de Portal del Mediterráneo en costa sur o mejorar el enlace de Carretes y Ameradors en costa norte.

La propuesta de nuevas glorietas va en línea con la propuesta de trasladar el tráfico desde el centro urbano al Bulevar, de modo que el modelo de movilidad funcione de manera óptima y se mejore la seguridad vial.

Para alcanzar los objetivos a corto plazo, se proponen las siguientes actuaciones:

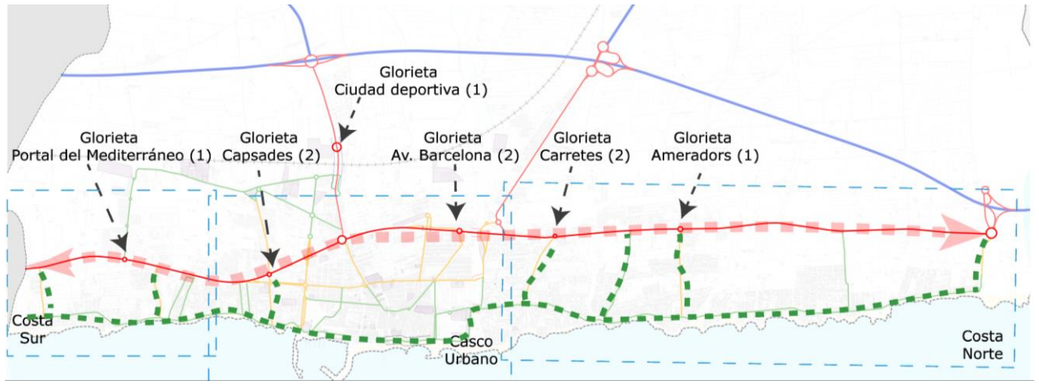


Ilustración 10. Propuesta de glorietas en la red viaria a corto plazo. Fuente. Elaboración propia

JRV02.1-1 (E1) 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 al menos, Ø50 metros.

JRV02.1-2 (E1) 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. El diseño de la rotonda deberá permitir el paso de los vehículos que transportan embarcaciones desde el P.I. de Capsades hasta la zona del puerto.

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 (E1) 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 (E1) 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 (E1) 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.

JRV02.1-6 (E1) Adecuación acceso a N-340a desde C. Saldonar

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 tramo viario que conecta con la antigua nacional solo dispone de un carril. La nueva propuesta consiste en adecuarlo para permitir el acceso en ambos sentidos.

JRV02.1-7 (E1) Adecuación acceso a N-340a desde C. Les Cales

Al igual que ocurre en Saldonar, este conector cuenta con una sección reducida por la que circulan vehículos en ambos sentidos desde la N-340a hasta la zona urbanizada. Se propone, pues, su adecuación viaria para que la circulación segura en ambos sentidos quede garantizada. Por otra parte, desde la Calle Triador U hasta la costa la sección viaria se encuentra limitada por la existencia de parcelas urbanizadas a ambos laterales. Esto impide que la circulación en ambos sentidos sea una alternativa, por lo que se propone que en este tramo de la vía los vehículos solo puedan circular en sentido interior-costa.

JRV02.1-8 (E1) Glorieta de la Ciudad Deportiva

La N-232 tiene, en la actualidad, un carácter muy marcado como infraestructura viaria metropolitana, por lo que pretende suavizarse en dos pasos. En una primera instancia, se pretende la ejecución de medidas de reordenación y pacificación del tráfico mediante la ejecución de sendas rotondas en la Av. Zaragoza, en la intersección con los accesos a Gil de Atrocillo, y en la Ciudad Deportiva.

Paralelamente, se propondrá una reducción de la velocidad de circulación a 50km/h desde la glorieta de la Ciudad Deportiva hasta el enlace con la N-340a.

1.1.2.2 Actuaciones a medio plazo

JRV02.2 (E2) Ejecución bulevar Baix Maestrat. Acondicionamiento del viario en Zona Centro y ejecución glorietas Costa Norte y Costa Sur.

JRV02.2-1 (E2) Acondicionamiento sección viaria en Zona Centro.

En el medio plazo, tal como se ha indicado anteriormente, sí será necesaria la revisión de la sección viaria de la N-340a actual para convertirse en Bulevar. La principal decisión que se deberá tomar estará asociada a asegurar la movilidad tanto en modos activos como motorizada, disponiendo de un eje ciclopeatonal y una sección viaria de al menos dos carriles para cada sentido de circulación en el tramo comprendido entre la N-238 y el polígono Portal del Mediterráneo.

La sección propuesta para dicho tramo consiste en 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 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 tipo para su tramo central, que será revisada en el documento del PRUMS.

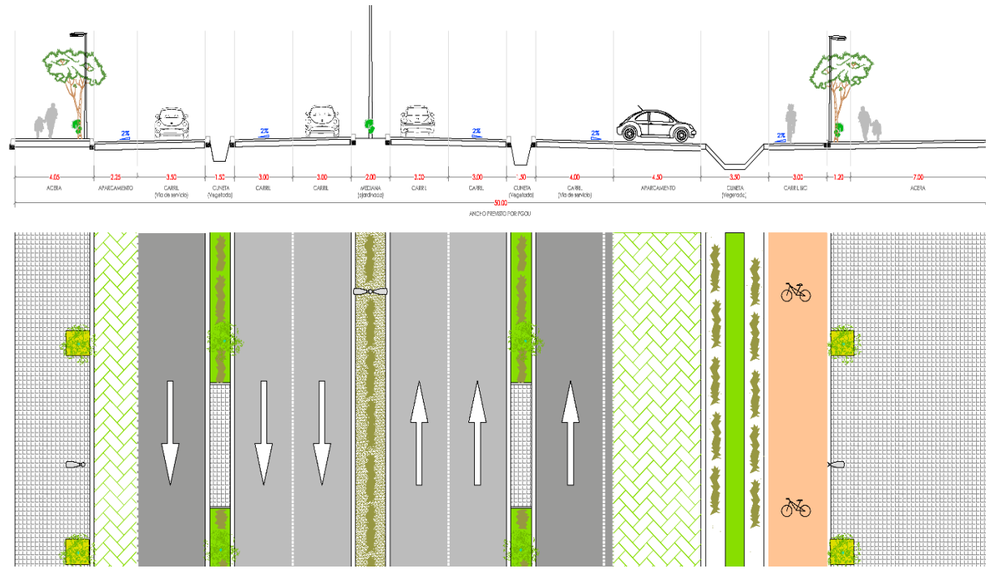


Ilustración 11. Sección propuesta la reordenación de la N-340a en el tramo urbano. Fuente. Elaboración propia

Esta actuación en el bulevar llevará asociada la ejecución de varias glorietas a lo largo de su trazado, de forma que permita vertebrar la movilidad mejorando la seguridad vial. En el

tramo urbano se propone la ejecución de glorietas cada 300-400m de forma que no se alcancen grandes velocidades y se permita reducir los recorridos de los viajes.

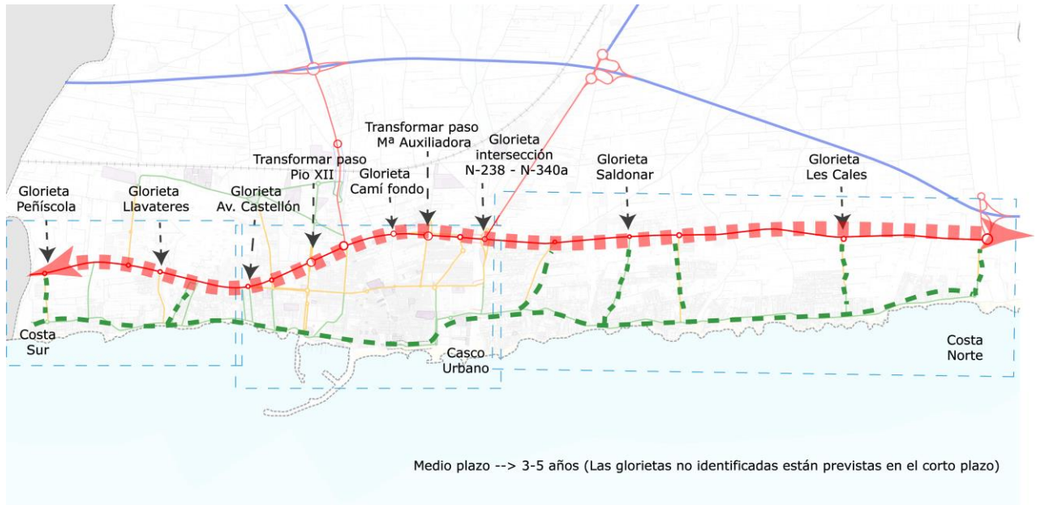


Ilustración 12. Actuaciones en el medio plazo para la reordenación de la N-340ª. Fuente. Elaboración propia

JRV02.2-2 (E2) 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.

JRV02.2-3 (E2) Glorieta de acceso a Llavateres

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.

JRV02.2-4 (E2) 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.

JRV02.2-5 (E2) Transformación del paso de Pío XII

En el medio-largo plazo se propone transformar el actual paso subterráneo de la N-340a en un paso al mismo nivel regulado mediante glorieta.

La avenida Pio XII es una de las principales de Vinaròs y une el casco urbano con equipamientos tan importantes como la estación de ferrocarril, hospital o los centros educativos de secundaria.

Este paso a nivel se ejecutó para salvar el tráfico de la N-340, sin embargo, lo que se pretende en el futuro es justo lo contrario, es decir, que el bulevar suponga un nexo de unión entre el casco y los desarrollos al oeste de la N-340a, por ese motivo, un cruce al mismo nivel mejora los itinerarios peatonales, así como la seguridad vial de la intersección.

JRV02.2-6 (E2) Glorieta de Camí Fondo

La ejecución de esta glorieta está asociada a la ejecución de la parada central de autobuses, ya que funcionará como el acceso a la vía de servicio para la entrada a la parada central. Además, esta glorieta también estará ligada a la ejecución de la zona verde de parque central en el SUR 15 junto con la ejecución del nuevo aparcamiento de Camí fondo. La glorieta permitirá disponer de un acceso directo al aparcamiento.

JRV02.2-7 (E2) Transformación del paso de Mª Auxiladora

Al igual que se propone para Pio XII, será necesario transformar el paso inferior de Mª Auxiliadora a un cruce al mismo nivel mediante glorieta, de modo que se mejoren las conexiones peatonales, ya que esta avenida une el casco urbano con un equipamiento destacado como es el cementerio.

JRV02.2-8 (E2) Glorieta prolongación N-238 – intersección con N340a

Tras la cesión de ambos tramos de carretera, se abre la posibilidad de realineación y rehabilitación de toda la intersección de la N-238 con el nuevo Bulevar Baix Maestrat (N-340a) que permita la conectividad adecuada de todas las vías concurrentes y la adecuada permeabilidad ciclo-peatonal.

Esta actuación permitirá recuperar todo el espacio viario que a día de hoy ocupa una superficie de casi 10.000 m².

JRV02.2-9 (E2) Glorieta acceso a Saldonar

En Costa Norte se ejecutará la glorieta de Saldonar para mejorar la intersección del vial actual con la N-340a. Esta será ejecutada sobre la actual plataforma de la N-340a y servirá para facilitar el acceso y la salida de vehículos a los residentes de la zona.

JRV02.2-10 (E2) Glorieta de acceso a Les Cales

Al igual que ocurre con la glorieta de Saldonar, se propone la ejecución de una glorieta en Les Cales que permita una mejor conexión en Costa Norte con la N-340a. Esta medida permitirá desahogar de tráfico a la Av. Francisco José Balada en el litoral, la cual en el primer estadio de desarrollo del PMUS se había convertido en un vial de un único sentido de circulación.

JRV02.3 (E2) Reordenación conectores N-340 – Bulevar Baix Maestrat

Las vías N-232 y N-238 son propiedad del Ministerio de Fomento. Con la propuesta de cesión de la N-340a a la administración municipal, se entiende que el tramo de estas vías comprendido entre esta y la nueva carretera nacional debería ser cedido a las administraciones locales. Con objeto de que adquieran un carácter más urbano, también se propone una reordenación de estas vías.

JRV02.3-1 (E2) Carretera N-232

La N-232 tiene, en la actualidad, un carácter muy marcado como infraestructura viaria metropolitana. Este hecho se manifiesta incluso en la Av. Zaragoza, donde el carácter de la

vía debería suavizarse para una mejor conciliación con el paisaje urbano. Con su recuperación, esta vía está destinada a desempeñar un nuevo rol. Este eje constituye el principal acceso al núcleo urbano y deberá ser tratado como tal. Por ello, se proponen medidas encaminadas a relajar su impacto y a hacer que la entrada al municipio resulte menos agresiva.

Tras la ejecución de las glorietas de Av. Zaragoza y la Ciudad Deportiva y la reducción de la velocidad de circulación en el tramo urbano del eje, (ver apartado JRV02.1-8 (E1) Glorieta de la Ciudad Deportiva), se pretende suavizar las características del vial sobre el puente de FF.CC. y la Av. Zaragoza. Para conseguirlo, se deberá acondicionar la Av. Zaragoza como bulevar urbano y la plataforma del puente se acondicionará para permitir el paso ciclopeatonal.

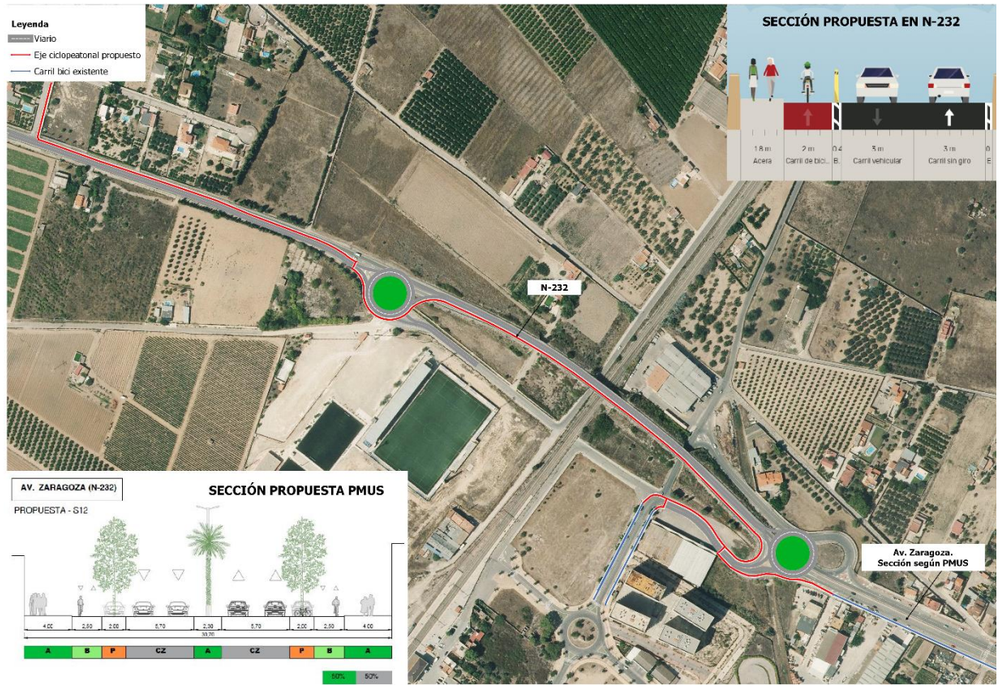


Ilustración 13. Propuesta de actuación en el conector de la N-232. Fuente. Elaboración propia

JRV02.3-2 (E2) Carretera N-238

Con objeto de mejorar la seguridad vial en los accesos al Polígono Industrial Ulldecona, se propone la limitación del tráfico a un único sentido en cada uno de los dos viales de servicio paralelos a la N-238 junto al P.I. Ulldecona.

Se propone la ejecución de una glorieta en la intersección de la N-238 con la prolongación de la calle que llega desde el nuevo puente de San Gregorio.

Por otra parte, se tiene constancia de la licitación de obras de ampliación de plataforma y reordenación de accesos en la N-238 entre la AP-7 y la N-340 realizada por el Ministerio de Fomento, por un valor de 15,43 millones de euros. A pesar de que esta medida no se encuentra contemplada dentro del presente PMUS, entendemos que es responsabilidad del equipo redactor su inclusión en el presente documento.

1.1.2.3 Actuaciones a largo plazo

JRV02.4 (E3) Acondicionamiento bulevar Baix Maestrat.

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 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 existentes en la N-340a conforme a un hipotético desarrollo de los sectores indicados en el PGOU.

- Glorieta de acceso a Cala Puntal
- Glorieta de Salines
- Glorieta de Camí Fondo
- Glorieta barranco Saldonar
- Glorieta barranco Barbiguera
- Glorieta barranco Triador
- Glorietas Les Deveses

Con la ejecución de las nuevas glorietas y en la medida que los sectores se vayan desarrollando, aparecerán nuevas infraestructuras viarias que permitirán cambiar el modelo de movilidad actual basado en conectores longitudinales por la costa a un modelo en peine en el que el Bulevar vertebre los principales desplazamientos norte-sur y el resto de viales de nueva ejecución permitan realizar los viajes de aproximación a destino final.



Ilustración 14. Propuesta de modelo en peine para la movilidad a largo plazo. Fuente. Elaboración propia

JRV02.5 (E3). Liberalización de la AP-7 y ejecución de accesos desde N-232

La liberalización de la AP-7 ha sido ejecutada en fecha 1 de enero de 2020. Para acompañar a esta medida, se propone la ejecución de un nuevo acceso a la AP-7 desde el término municipal. Este debería situarse en el cruce de la N-232 con la actual autopista. Esta medida

supondrá una significante mejora para el municipio, que verá cómo se reducen considerablemente el número de vehículos que atraviesan diariamente la N-340 y como se mejoran las conexiones logísticas tanto hacia el norte como hacia el sur.

1.1.3 JRV03. Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización

1.1.3.1 Actuaciones a corto plazo

JRV03.1 (E1) Reordenación viaria en Costa Norte

Se citan, a continuación, las propuestas de actuación en Costa Norte.

JRV03.1-1 (E1). Liberalización de carril de circulación en Av. Francisco José Balada

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.

Esta actuación depende de la mejora de los conectores con la N340a y de la ejecución de sus glorietas para que la propuesta sea efectiva desde un sentido global de la movilidad y especialmente de la seguridad vial.

JRV03.1-2 (E1). Conexión Costa Norte – Zona Centro en Boverals

Conexión Costa Norte – Zona Centro en Boverals. Este punto es de especial interés porque se pretende recuperar la ribera del Cervol 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.

JRV03.1-3 (E1). Adaptación del sentido viario a las necesidades de la nueva propuesta del servicio de transporte público urbano en Boverals

La nueva propuesta de transporte público urbano pretende acercar el servicio a los residentes del interior del distrito de Boverals a la vez que se adapta a la nueva configuración viaria, que supone la limitación de la circulación en la Av. Francisco José Balada a un único sentido, norte-sur. Consecuentemente, se ha previsto el paso del autobús urbano a su salida del centro por Camí Boverals, c. de Joan Fuster, Camí d'Alcanar y Camí de les Carretes antes de adentrarse en la N-340a. Para facilitar su paso, se propone que el sentido de circulación en el Camí d'Alcanar sea de salida hacia la N-340a en el tramo entre Joan Fuster y Carretes y que la intersección de esta vía con el Camí de les Carretes se resuelva con una rotonda.

En el tramo de Camí d'Alcanar entre Joan Fuster y Boverals el sentido de circulación será desde el interior a la costa.

JRV03.1-4 (E1). Modificación del sentido viario en el resto del ámbito de Costa Norte

Por último, se propone la modificación del sentido viario en algunos ejes prioritarios de la Costa Norte. Con ello, la configuración de los sentidos de circulación quedaría como sigue:



Ilustración 15. Reordenación viaria en Costa Norte en el corto plazo. Modificación de sentidos de circulación y nuevos viales. Fuente. Elaboración propia.

Esta propuesta supone la necesidad de modificar el sentido en las vías del interior de las supermanzanas. El objetivo de esta reordenación será conseguir bucles que garanticen la idoneidad de los accesos y salidas desde cada una de las supermanzanas por los ejes establecidos como prioritarios en la jerarquización. En esta reordenación se priorizará, siempre que sea posible, la circulación en un único sentido. Todo ello con objeto de liberar el limitado espacio disponible para mejorar la peatonalidad y ciclabilidad del ámbito.

JRV03.2 (E1) Reordenación viaria en Costa Sur

Las actuaciones en Costa Sur van en la misma línea que en Costa Norte. Indicar que, en coordinación con el Ayuntamiento, durante la redacción del presente PMUS ha sido posible acometer algunas de las medidas que aquí se contemplan como medidas extraordinarias para la mejora de la movilidad activa durante la pandemia de covid-19.

JRV03.2-1 (E1) Liberalización de carril de circulación en eje Av. Pau Béjar – Francisco Baila

La eliminación de un carril de circulación para uso ciclopeatonal supone 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.

Esta actuación, al igual que sucede en Costa Norte, depende de la mejora de los conectores con la N340a y de la ejecución de sus glorietas para que la propuesta sea efectiva desde un sentido global de la movilidad y especialmente de la seguridad vial, actualmente insuficiente al carecer de espacio requerido mínimo para garantizar la seguridad del caminar.

JRV03.2-2 (E1). Modificación del sentido viario en el resto del ámbito de Costa Sur

En Costa Sur, también se producirá la inversión del sentido de circulación en la C. Llavateres. Por su parte, la C. Salines A y la C. Salines B pasarán de ser de doble sentido de circulación a sentido único.

Al igual que sucede en Costa Norte, esta propuesta supone la necesidad de modificar el sentido en las vías del interior de las supermanzanas. El objetivo de esta reordenación será conseguir bucles que garanticen la idoneidad de los accesos y salidas desde cada una de las supermanzanas por los ejes establecidos como prioritarios en la jerarquización. En esta reordenación se priorizará, siempre que sea posible, la circulación en un único sentido. Todo

ello con objeto de liberar el limitado espacio disponible para mejorar la peatonalidad y ciclabilidad del ámbito.



Ilustración 16. Reordenación viaria en Costa Sur en el corto plazo. Modificación de sentidos de circulación. Fuente. Elaboración propia

JRV03.3 (E1) 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. Para ello se propone el siguiente conjunto de acciones:

JRV03.3-1 (E1). Adecuación sección viaria en Anillo Central

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.

JRV03.3-2 (E1). Modificación del sentido de circulación y peso jerárquico en vías de acceso desde Cervol

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, que pasará a ser de un único sentido. 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 local de acceso.

Como consecuencia del desarrollo de la Vía del Litoral en la Zona Centro (ver "MA01.1-3 (E1) Zona Centro"), también se propone limitar a un sentido la circulación en Passeig de Fora-Forat y c. del 29 de Setembre. Estos cambios se muestran en la siguiente imagen:

JRV03.3-3 (E1). Recuperación Plaza Jovellars

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 reconvirtiendo en algunas vías la zona azul en estacionamiento reservado para residentes. Ejecución de glorieta en Av. País Valencià para regulación de tráfico en esta vía.

JRV03.3-4 (E1). Desconexión eje de costa en Passeig de Colón

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 a Santa Magdalena y Costa i Borras para acceder a la zona Av. País Valencià, pero no 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.

JRV03.3-5 (E1). Apertura Juan Ribera – 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.

JRV03.3-6 (E1). Apertura continuación Av. Mediterrània

Recientemente, el Ayuntamiento ha comunicado su intención de dar continuidad a la Av. Mediterrània desde la Av. Tarragona a la C. Leopoldo Querol. Esta medida, pues, ha sido incluida en el presente PMUS.

JRV03.3-7 (E1). Modificación sentidos de circulación en Zona Centro

Además, se ha propuesto la modificación del sentido de circulación de algunas vías en la zona centro como en c. del Pilar (tramo desde Anillo Central hasta N-340a), c. Doctor Fleming, , c. Iecla, un tramo de C. de Santa Magdalena, etc.

JRV03.3-8 (E1). Modificación viaria debido a ejecución de UE2-R06

Igualmente, la ejecución de la UE2-R06 supondrá la adecuación de los viales próximos al frente portuario. Esto es:

- adecuación de la sección viaria en c. Varador, c. de Ponent y carrer de Sant Narcis, que pasarán a tener una composición viaria en forma de plataforma única;
- la limitación de la circulación en carrer Traval a un único sentido.

Con todo ello, el resultado de los sentidos de circulación queda como sigue:



Ilustración 17. Reordenación de la zona del Casco Histórico. Modificación de sentidos de circulación y nuevos viales. Fuente. Elaboración propia

JRV03.4 (E1). Reordenación viaria en polígonos industriales

JRV03.4-1 (E1). Polígono industrial Planes Altes. Ejecución de glorieta de acceso

El polígono industrial de Planes Altes se encuentra situado en el linde del término municipal de Vinaròs con Ulldecona. Desde Vinaròs, se debe recorrer la N-238 hasta el enlace con la CV-102, vía que da acceso definitivo al polígono. El polígono se desarrolla a ambos márgenes de esta carretera y, en la actualidad, existen tres cruces en apenas 450m por los que es posible el acceso al polígono. Para mejorar esta circunstancia, se propone la ejecución de una rotonda en la intersección de la vía de la Generalitat con la calle Planes Altes A, eje principal del polígono en el que hoy en día se permite un cambio de sentido a nivel.

En el resto de intersecciones en forma de "T" existentes entre las vías del polígono y la CV-102, se colocarán barreras de hormigón del Tipo New Jersey para impedir los accesos al polígono.

De esta manera, se conseguirá una jerarquización de las vías internas del polígono y una ostensible mejora de la seguridad viaria en el entorno de Planes Altes.

JRV03.4-2 (E1). Polígono industrial Portal del Mediterráneo.

En el polígono industrial Portal del Mediterráneo se propone el cambio de la sección viaria de la calle Dauradors, actualizándola de forma que integre espacio para caminar y carril bici, manteniendo su carácter de vía principal, de doble sentido hacia la N-340a e integrando la parada de autobús, así como el arbolado de regulación solar.

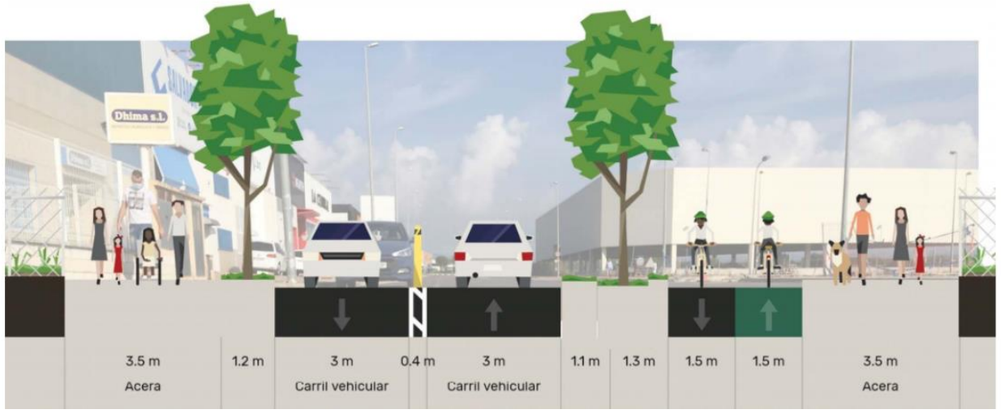


Ilustración 18. Croquis aproximado solución tipológica propuesta alternativa. Fuente. Elaboración propia

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 (E2) Reordenación viaria en Costa Norte

JRV03.1-5 (E2). Acondicionamiento conectores Costa Norte con N-340a

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.

Además, se propone que el Carrer de les Cales pase de dos a un único sentido.



Ilustración 19. Reordenación viaria en Costa Norte en el medio plazo. En color más intenso las vías principales según jerarquización viaria. Vías con modificaciones en el sentido de circulación o con supresión de un carril de circulación marcadas con fondo amarillo. Fuente. Elaboración propia

JRV03.2 (E2) Reordenación viaria en Costa Sur

JRV03.2-3 (E2). Acondicionamiento conectores Costa Sur con N-340a

Se actuará de forma análoga a Costa Norte, mejorando los viales de conexión y tratando de mejorar las condiciones de la movilidad activa.

JRV03.2-4 (E2). Cambio de sentido en C. Salines Xr.

También se propone que la vía C. de les Salines Xr. pase a ser de un único sentido de circulación. La ejecución de la Glorieta de la Av. Castellón prevista en esta fase deberá permitir el acceso y salida a Costa Sur.



Ilustración 20. Reordenación viaria en Costa Sur en el medio plazo. En color más intenso las vías principales según jerarquización viaria. Vías con modificaciones en el sentido de circulación o con supresión de un carril de circulación marcadas con fondo amarillo. Fuente. Elaboración propia

JRV03.3 (E2) Reordenación viaria en Zona Centro

JRV03.3-9 (E2) Entronque Av. Madrid con rotonda N-340a

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.

JRV03.3-10 (E2) Modificación sentido de circulación en C. San Francisco.

Por otro lado, la ejecución del carril bici propuesto como consecuencia del plan de modos activos (ver MA02.3-3 (E2) Ejes de conexión longitudinales por el interior) supone que la C. San Francisco pase a tener dos carriles a uno único en toda su longitud.

JRV03.3-11 (E2) Apertura vial de conexión Av. Zaragoza con glorieta de Juan XXIII

En este periodo también se propone la apertura del vial que una la glorieta de la Av. Zaragoza a su cruce con la N-340 con la glorieta de Juan XXIII – Papa Wojtyla. Esta medida permitirá que convertir la C. Benedicto XIII en una vía de sentido único entre Juan XXIII y la Av. Zaragoza. Ello redundará en una mejora de la seguridad vial de la vía, puesto que se suprimirá un acceso peligroso, y posibilitará la dotación de un nuevo carril bici (ver actuación MA02.6-1 (E2) Conexión Juan XXIII – Av. Zaragoza).

JRV03.3-12 (E2) Conexión subterránea entre parking San Antonio y Passeig de Colón.

Por último, también se propone crear una conexión subterránea entre los parkings públicos de Plaza San Antonio "La Mera" y Passeig de Colón. Esta medida está especificada con mayor detalle en el "Plan PE. Plan de estacionamiento".

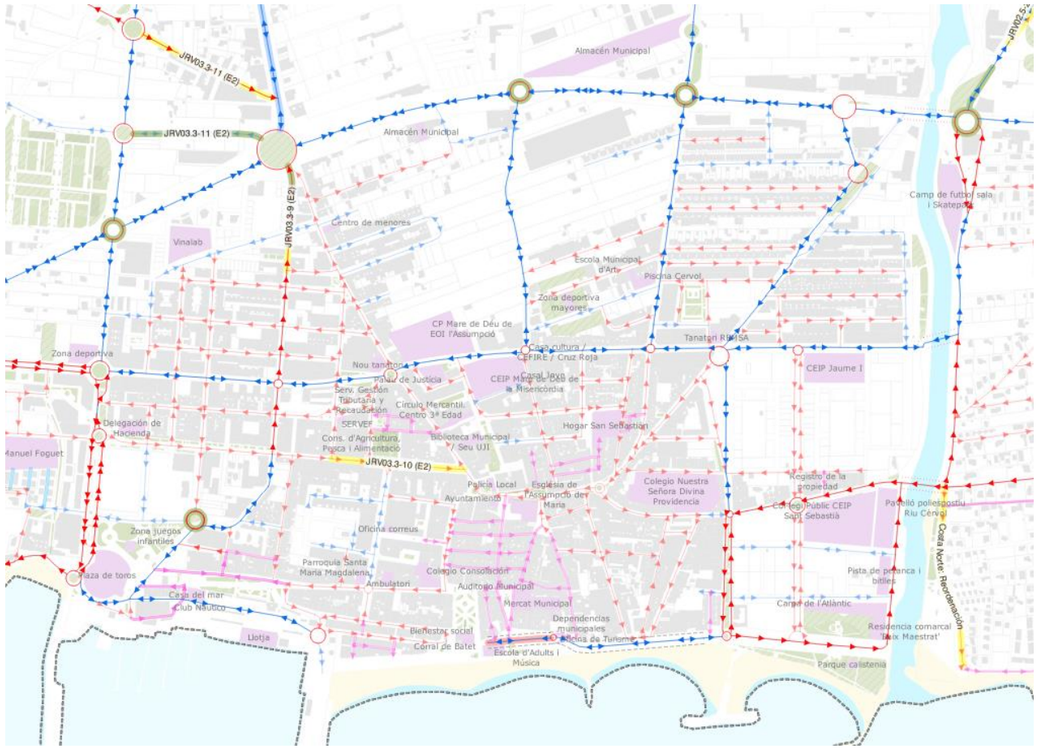


Ilustración 21. Reordenación de la zona centro en el medio plazo. En color más intenso las vías principales según jerarquización viaria. Vías con modificaciones en el sentido de circulación o con supresión de un carril de circulación marcadas con fondo amarillo. Fuente. Elaboración propia

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 (E3) Reordenación viaria en Costa Norte

JRV03.1-6 (E3) Reordenación Costa Norte consecuencia de desarrollos urbanísticos previstos en PGOU

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 22. Reordenación viaria en Costa Norte en el largo plazo. En color más intenso las vías principales según jerarquización viaria. Fuente. Elaboración propia

JRV03.2 (E3) Reordenación viaria en Costa Sur

En el largo plazo se disminuirá al mínimo posible el tránsito de paso exclusivamente para los trayectos sin alternativa, a excepción de servicios municipales, transporte público, emergencia y tramos de acceso a viviendas. Para ello se ha comprobado las condiciones de acceso y comunicación que la trama existente y la que los desarrollos urbanísticos provean.

JRV03.2-5 (E3) Reordenación Costa Sur consecuencia de desarrollos urbanísticos previstos en PGOU

La característica más generalizada en este tramo litoral es la proximidad del suelo urbano a la costa, lo que dificulta e incluso llega a impedir la circulación en el límite entre ambos. En la actualidad existen parcelas privadas de viviendas unifamiliares que ocupan las servidumbres de tránsito y de protección, impidiéndose el paso expedito. Es necesario gestionar el deslinde para liberar el espacio de tránsito.

Por otro lado, existen algunos elementos ocupando el dominio público: parte de viales y sobre todo el puente en el barranco de Les Salines que da continuidad a las avenidas Francisco Baila Tosca y Pau Béjar. El trazado de algunos tramos viarios definidos en el PGOU se sitúa en el DPMT y su replanteo estricto a línea de deslinde los deja con una anchura coincidente con la ST, es decir 6 metros.

Todo ello, se puede observar en la siguiente figura:

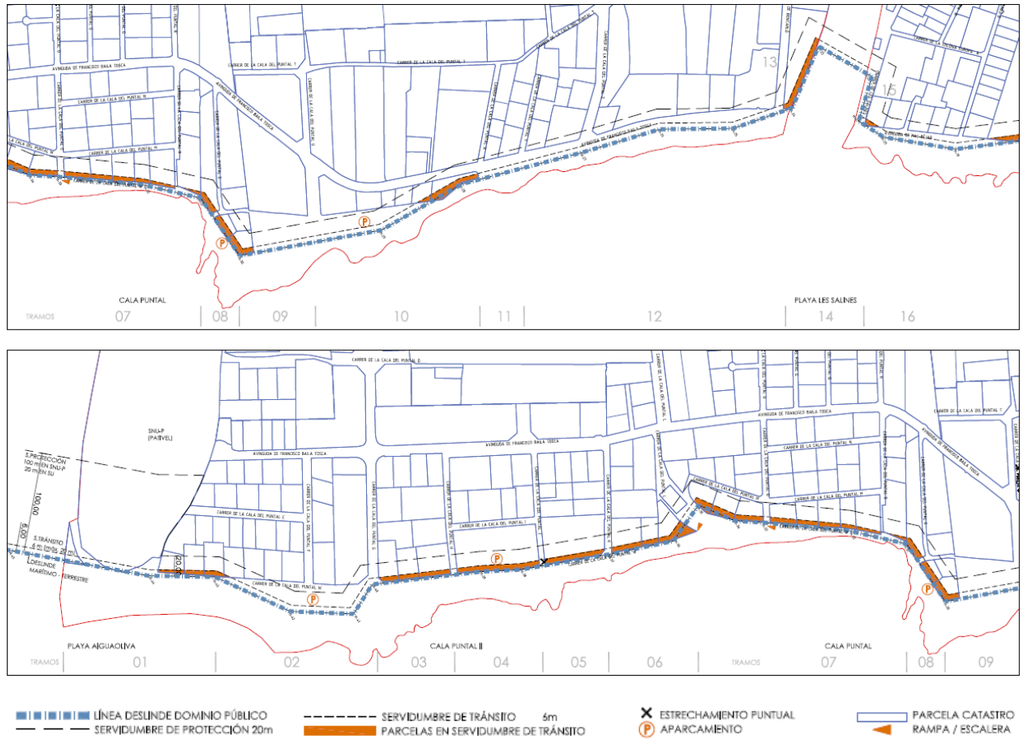


Ilustración 23. Trazado del Dominio Público Marítimo Terrestre en Costa Sur. Fuente: Elaboración propia

En consecuencia, aquí se propone la demolición del actual puente sobre el Barranc de Les Salines y la ejecución del nuevo paso elevado en la zona de servidumbre de tránsito que define el DPMT y que también prevé el PGOU.

Además, 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 24. Reordenación viaria en Costa Sur en el largo plazo. En color más intenso las vías principales según jerarquización viaria. Fuente. Elaboración propia

JRV03.3 (E3) Reordenación viaria en Zona Centro

JRV03.3-13 (E3) Reordenación Zona Centro consecuencia de desarrollos urbanísticos previstos en PGOU

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 25. 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

JRV	Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación
MA	**Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos**
TP	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

- **Red de itinerarios ciclopeatonales (MA01).**

  Infraestructura verde regional. La actuación de escala supramunicipal dentro de esta línea estratégica en la ejecución de la **Vía Litoral** de nivel autonómico, que dotará de infraestructura ciclista y peatonal a toda la costa. (MA01.1).
  Así como la recuperación de **corredores ecológicos** (barrancos y cauces) que permitan conectar la costa con el interior. (MA01.2)
  Infraestructura Verde municipal. Actuaciones de recuperación de senderos o caminos rurales para vertebrar la red ciclopeatonal como la ruta de la Ermita o el **Eurovelo**. (MA01.3).

- **Red de itinerarios ciclistas (MA02).**

  Despliegue de la red de itinerarios ciclistas. Prevé ejecutar **carriles bici** que permitan un mallado de su red. La actuación se ha dividido por zonas y por plazos de ejecución. (Revisión de la red existente – MA02.1; Costa norte – MA02.2; Zona centro – MA02.3; Costa sur – MA02.4; Polígonos industriales – MA02.5; Juan XXIII – MA02.6 y carriles dependientes del desarrollo del PGOU – MA02.7).

- **Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas (MA03)**

  Las actuaciones están previstas para el medio plazo (E2; 5-8 años) una vez se haya ejecutado parte de la infraestructura ciclista y el uso de este medio de transporte se haya incrementado. Introducción del **servicio de préstamo de bicicletas** (MA03.1) y la ejecución de la red de **aparcamientos seguros** para bicicletas (MA03.3).

- **Estrategia para la implantación de los VMP en la movilidad (MA04)**

  Ante el incremento progresivo de estos medios de transporte, se proponen 3 actuaciones que están basadas en su regulación mediante una **ordenanza municipal** (MA04.1), el desarrollo de una **experiencia piloto** (MA04.2) y la implantación de **nodos de recarga** (MA04.3).

- **Peatonalización del casco urbano (MA05)**

  La implantación del modelo de supermanzana pretende ordenar el tráfico de modo que se permita recuperar espacio de la vía pública para el peatón y la bicicleta. El espacio recuperado (similar al ya existente en plaça L'Hort dels Escribano) se enlaza con itinerarios accesibles que crean una red de recorridos. Obetenidos mediante su reurbanización (medida costosa económicamente) o mediante urbanismo táctico (actuaciones de pintura y mobiliario).
  La implantación de una **supermanzana piloto** (MA05.1) y a medio plazo, su **extensión al resto del casco histórico** (MA05.2).

- **Itinerarios accesibles y seguros al transporte público (MA06)**

  Se propone la revisión de los itinerarios desde las paradas de transporte público hasta equipamientos y su conexión a la red de itinerarios peatonales accesibles. (MA06.1).

- **Itinerarios peatonales principales (MA07)**

  Las actuaciones sobre los **itinerarios peatonales** incorporan las propuestas del Plan de Accesibilidad anexo como mejorar las condiciones de seguridad, accesibilidad, confort y atractivo para el caminar, generando así el soporte a la red de espacios cotidianos. Acorta recorridos, facilita cruces, dota de iluminación suficiente, incorpora espacios ocupados por el asfalto hasta su futura reurbanización. Enlazan las áreas de residencia con los destinos cotidianos y conectan con el resto de modos de transporte. (Costa norte – MA07.1; Costa sur – MA07.2; Zona centro – MA07.3).

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 público al caminar, a la bicicleta y a la estancia. Se parte de la accesibilidad como base a la que se incorporan otros elementos fundamentales para hacer el itinerario cómodo y atractivo, como la cobertura vegetal, asoleo, bancos, fuentes, criterios de disposición de vados de viandantes, etc.
- Integrar la movilidad activa con el resto de modos, de forma equitativa y con perspectiva de género, para establecer una red continua 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.
- 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.
- Garantizar la accesibilidad en modos activos al centro histórico del municipio y a lo largo de todo el eje litoral, así como una conectividad adecuada con los equipamientos urbanos y las áreas de generación de actividad.
- 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.

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.

Objetivos de diseño:

- Mejora de recorridos por modo jerarquizado: Evaluación antes/después
- Detección y reconversión de áreas de oportunidad por reducción redundancia motorizada
- Priorizar la red activa: Crear red de itinerarios solventes, desarrollar medidas mínimas dependientes del entorno en función de parámetros de entorno e itinerario, erradicando la acera como residuo del diseño que prioriza el vehículo motorizado. El establecimiento de la nueva jerarquía debe consensuarse con las preferencias de los usuarios, comparando las diferentes tramas urbanas y modos, vemos que el caminar sigue relegado a mínimos en ciudades con acreditada buena fama ciclista.
- Red de recorridos peatonales. Hay ejemplos de gran urbanidad donde las aceras son algo más que un mínimo como el ensanche de Barcelona (malla homogénea), otras ciudades incluyen itinerarios donde el caminar o el pasear se ha protegido como en paseos marítimos muy generalizados (Vinaròs) y otras donde ejes concretos se han cualificado (las ramblas en Barcelona o algún itinerario como Passeig de les Germanies de Gandía o algún tramo de la Gran Avinguda en Torrent) o ejes completamente exentos de tráfico como la calle Larios de Málaga o calle Eduardo Dato en Vitoria. Estos recorridos peatonales han de responder a la propuesta de jerarquía establecida por el PMUS que actualmente se conoce por el popular nombre de supermanzanas.
- Movilidad Activa Social ¿cómo caminan? ¿cómo pedalean? Los diferentes estudios de movilidad activa que se vayan concretando ayudarán a recopilar aspectos como el sujeto o sujetos que caminan y sus relaciones, si lo hacen en grupo sea familia, amigos, profesionales o turistas, y los encuentros en espacio público atendiendo a las necesidades de relación social más allá del mero desplazamiento, ya que el caminar, incluye la estancia temporal, es decir la habitación del espacio público.
- Ampliar área peatonal para amplificar su caminabilidad otorgando capacidad de decisión y libertad de trazado al camiante, como las aceras del paseo de la Independencia en Zaragoza.

Los parámetros que afectan al confort y atractivo del viario serán complementados por los criterios de diseño viario que introduzca el Plan de Regeneración Urbana en redacción conjunta al presente PMUS:

- Alumbrado público: dejar dormir a los pájaros, leer la noche, pero ver
- Arbolado. Paisaje cromático, hojas en otoño, soleamiento, floración, identidad, variabilidad, intensidad
- Patrón, monotonía… alineación del arbolado (inexistente en la naturaleza) ritmo, densidades, intensidades, sentidos percepción, sombras, chimeneas aéreas.
- Sonido, paisaje sonoro, ruido, otro sonido, naturalizar, aves, personas, pisadas…
- Arbolado, cobertura, legibilidad, alumbrado público,

Objetivos como herramienta participativa

- Presentación Estudio Previo
- Diagnóstico
- Objetivos preliminares
- Indicadores de seguimiento

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 constituyen la red primaria a raíz de la cual se vertebra el resto de la infraestructura de modos activos.

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 expuestas en el apartado 1.2.2 relativo al "Plan MA02. Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclistas", y el apartado MA07. Itinerarios peatonales principales".

Las medidas definidas en el presente plan suponen:

- La constitución de ejes de la red primaria de modos activos que permitan una adecuada conexión a nivel municipal y supramunicipal. Deben garantizar la movilidad inclusiva, de modo que deberán ser 100% accesibles.
- 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. Indicar que, en el diseño de su trazado, se ha asumido como propio el Programa de Paisaje elaborado para el tramo Vinaròs-Benicarló, actualmente en tramitación por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje. Su ejecución, además, deberá respetar la normativa del PATIVEL.
- 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.
- La ejecución de las vías ciclopeatonales definidas por planes de carácter supramunicipal e incluidas dentro de la "Xarxa d'Itinieraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana".

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 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.

En el caso de los ejes ciclistas, es importante considerar la siguiente leyenda, que será utilizada de forma continuada a lo largo del documento:

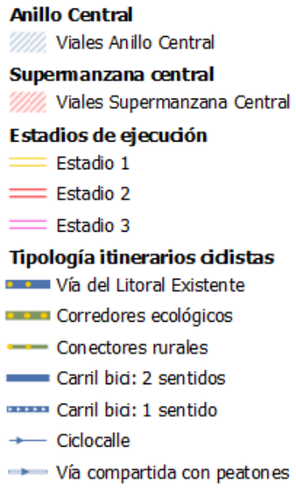


Ilustración 26. Itinerarios ciclistas. Leyenda. Fuente: Elaboración propia

1.2.1.1 Actuaciones a corto plazo

MA01.1 (E1) Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs

Desde el PATIVEL se propone la ejecución de una "Vía del litoral" que una los municipios costeros de la Comunitat Valenciana desde Vinaròs, en el norte, hasta Pilar de la Horadada, en el sur, por medio de una infraestructura para modos activos.

En cumplimiento con el artículo 6 de la Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP), para abordar su diseño en el tramo más septentrional (Vinaròs – Benicarló), desde la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, se procedió a elaborar el correspondiente Programa de Paisaje. Este tiene entre sus objetivos:

- "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".

Desde el presente PMUS, se asumen como propio el Programa de Paisaje Vinaròs-Benicarló, actualmente en tramitación por el Servicio de Infraestructura Verde y Paisaje, dando traslado al documento de las directrices y actuaciones contempladas en él dentro de los límites del término municipal. Así, se propone la creación de un eje ciclopeatonal que una la desembocadura del Río Sénia con el Barranco d'Aiguadoliva, pasando por los espacios de mayor relevancia paisajística, ambiental y cultural del litoral de la localidad. De acuerdo al Programa de Paisaje de la Vía del Litoral, estos son:

- Espacios naturales: Frentes marítimos en acantilados bajos de Vinaròs y corredores ecológicos de Riu Sénia, Riu Cervol y barrancos d'Aiguadoliva, Barbiguera, Saldonar y Triador.
- Espacios culturales: Centro histórico y frente marítimo del núcleo urbano de Vinaròs.

Para, ello, tal y como establece el Programa de Paisaje "e*l 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 Programa de Paisaje definía el siguiente recorrido para la Vía del Litoral.

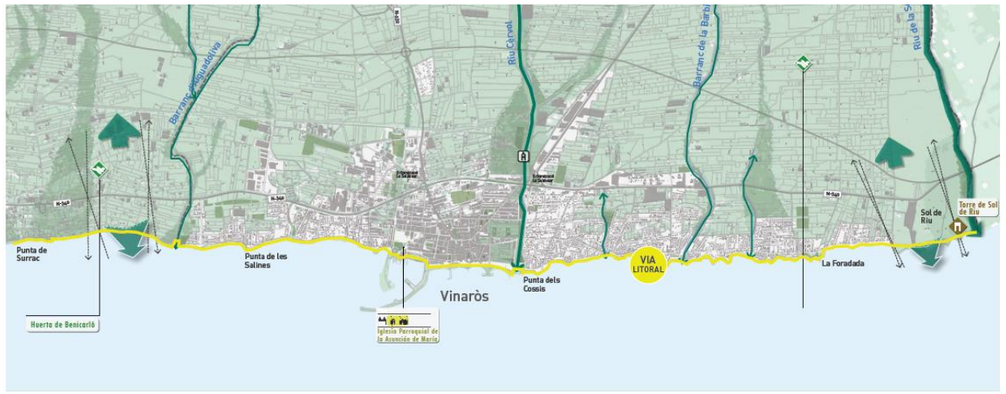


Ilustración 27. Vía del litoral en Vinaròs. Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral



Ilustración 28. 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 29. 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 30. 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

Recientemente también ha sido publicada por la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori el *Estudio de viabilidad del trazado de la Vía del Litoral* en base a una serie de criterios entre los que destaca la seguridad vial. Para ello se ha propuesto la división del recorrido en diversos tramos que han sido clasificados en función de su ciclabilidad. El documento propone cuatro clases de ciclabilidad, las cuales se citan a continuación:

- Grupo 1: Ciclable / Seguro (azul)
- Grupo 2: Medianamente ciclable / Medianamente seguro (verde)
- Grupo 3: Ciclable con dificultad / Inseguro (amarillo)
- Grupo 4: No ciclable / Muy peligroso (rojo)

La siguiente figura ilustra el grado de ciclabilidad de cada uno de los diferentes tramos identificados por el citado Estudio de Viabilidad en el municipio de Vinaròs:



Ilustración 31. Ciclabilidad de los diferentes tramos de la Vía del Litoral a su paso por el término municipal de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia a partir de la publicación del Estudio de viabilidad del trazado de la Vía del Litoral.

Conocido el trazado y las condiciones de ciclabilidad de la Vía del Litoral, se procede a su concreción. Este eje, capaz de albergar tanto el tránsito ciclista como peatonal, será el principal vertebrador de la movilidad activa del municipio. Su trazado, de norte a sur, se ha dividido en cinco sectores (Sòl de Riu, Costa Norte, Zona Centro, Costa Sur y Conexión Vinaròs-Benicarló) que se estudian a continuación:

MA01.1-1 (E1) 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 32. 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 (E1) 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 Cervol; 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 Cervol, 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 Cervol, 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 Cervol, 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 Cervol. 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 33. Composición de la Vía del Litoral en Costa Norte. Fuente: Elaboración propia

MA01.1-3 (E1) Zona Centro

Av. 29 Septiembre (C. Proyecto 25) y Fora-Forat

Una vez al sur del Cervol, se propone la ejecución de un carril bici segregado de la circulación viaria en la Av. 29 de septiembre y en el Passeig de Fora – Forat. De esta manera la ribera sur del Cervol se consolidará como un eje ciclopeatonal que permitirá unir por medio de modos activos la Costa Norte y el Passeig de Colón, ubicado en el corazón de la Zona Centro. Ello supondrá la limitación de la circulación a un único sentido en sendas vías, cuyo sentido queda definido en "JRV03.1-4 (E1). Modificación del sentido viario en el resto del ámbito de Costa Norte"

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.

Passeig Colón – Passeig Blasco Ibáñez

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 10km/h para compatibilizar el uso del espacio con el peatón e incluso restringir el paso de las mismas durante periodos de tiempo limitados, que deberían ser acordados entre la administración local, los vecinos y los comercios de la zona. Las marcas viales actuales, se deben revisar proponiendo una señalética alternativa en otra posición respecto mesas y restaurantes.

Esta medida solo será efectiva si se habilita un recorrido ciclista alternativo. Este aspecto será tratado con más detalle en el apartado "MA02.3 (E1) Itinerarios ciclistas en Zona Centro".

También se propone mejorar 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 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.

En el tramo comprendido entre la Oficina de Turismo y la Plaza San Antonio, la Vía del Litoral se convierte en una ciclocalle en la que los ciclistas deben compartir su espacio con el vehículo motorizado. Como consecuencia de la reordenación viaria propuesta, esta vía 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, la calidad de la vía será equivalente a la del resto del Passeig Colón.

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.

Puerto – Plaza España

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 Santos 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 34. Composición de la Vía del Litoral en Zona Centro. Fuente: Elaboración propia

MA01.1-4 (E1) 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 el Parque de la Plaza 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, que dispondrán de una red segregada del viario. 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.

También se define un itinerario peatonal alternativo, de mayor riqueza paisajística y que bordea la costa desde el Barranco de Les Salines hasta enlazar con la C. Cala Puntal W, que conduce 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.



Ilustración 35. Composición de la Vía del Litoral en Costa Sur. Fuente: Elaboración propia

MA01.1-5 (E1) Conexión Vinaròs - Benicarló

Para completar la conexión ciclista con la vecina Benicarló, se propone convertir la C. de la Cala Puntal J y la C. de la Cala Puntal W en ciclocalles. Esta última vía se entrega a la Playa d'Aiguadoliva, por donde el *Programa de Paisaje de la Vía del Litoral* propone un cruce a través de una pasarela ciclopeatonal. Alternativamente, la C. Cala Puntal W 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. Estas vías deberán ser acondicionadas para garantizar también un acceso adecuado a pie, el cual a día de hoy resulta carente de atractivo.

El Estudio de Viabilidad del trazado de la Vía del Litoral contempla una propuesta de mejora de este tramo dada su baja ciclabilidad, que pasa por "acondicionar una senda de terriza compactada en los tramos de discontinuidad y mejorar el pavimento de los caminos existentes."



Ilustración 36. 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

El *Estudio de Paisaje* también propone una pasarela ciclopeatonal para cruzar el Barranc d'Aiguadoliva y llegar al propuesto Parque Agrario de la Alcachofa, alternativa que no ha sido contemplada en el *Estudio de Viabilidad del trazado de la Vía del Litoral.* Esta posibilidad ha sido contemplada en el PMUS.

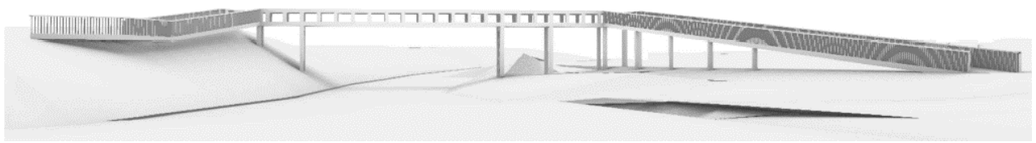


Ilustración 37. Propuesta de punete del barranc d'Aiguadoliva. Fuente: Proyecto Básico Costa Sur Vinaròs, Fase II.

MA01.2 (E1) Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa

Si la Vía del Litoral constituye el eje vertebrador de la movilidad ciclopeatonal de norte a sur del término a través de la costa, los corredores ecológicos permiten conectarla con el interior. Así, en el presente apartado se pretende definir estos corredores en los que se produce una transición de suelo urbano presente en el litoral al suelo rural del interior. Para ello se aprovecharán esas sendas y caminos que discurren junto a ríos o barrancos, conectándolos, para configurar una malla ciclopeatonal que ponga de relieve el valor paisajístico del municipio.

De acuerdo al programa de Paisaje de la Vía del Litoral *"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 Cervol, 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.

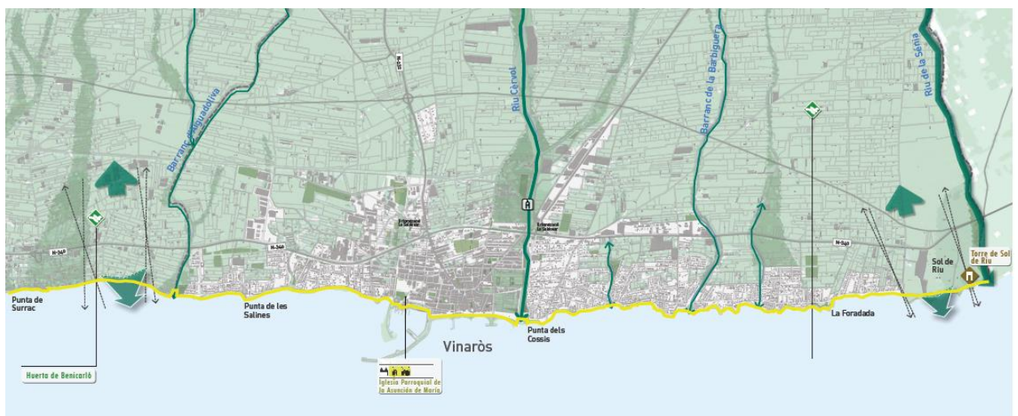


Ilustración 38. Corredores ecológicos y funcionales definidos en el PATIVEL. Fuente: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral

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 Cervol, 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:

MA01.2-1 (E1) Corredor ecológico del río Cervol. Carriles lúdicos

Tal y como se explica en el documento de diagnóstico del presente PMUS, el carril lúdico deportivo del Riu Cervol conecta la playa de Fora-Forat con el puente de la Ermita. En su recorrido, este itinerario discurre paralelo al Río Cervol 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 Cervol para continuar por el Camí de San Sebastià hasta llegar al puente de la Ermita. Este tramo forma parte de la GR-92.

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.

MA01.2-2 (E1) Corredor ecológico del Río Sénia

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.

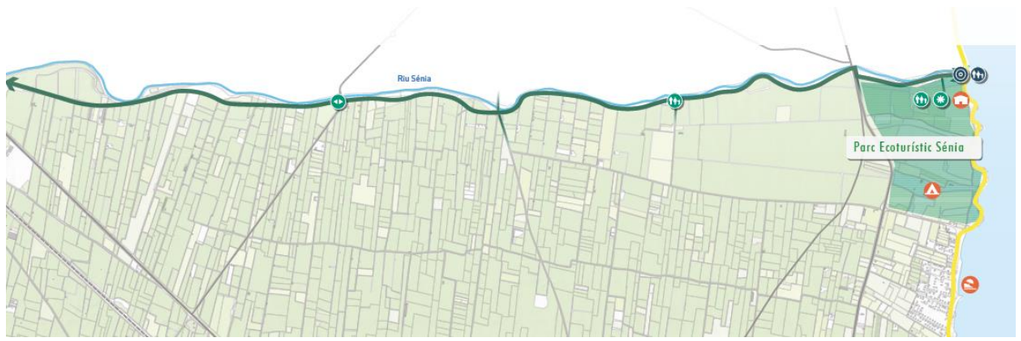


Ilustración 39. Proyecto revalorización del corredor ecológico del Río Sénia. Fuente: Programa de Paisaje de la Vía del Litoral.

MA01.2-3 (E1) 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 (E1) 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.

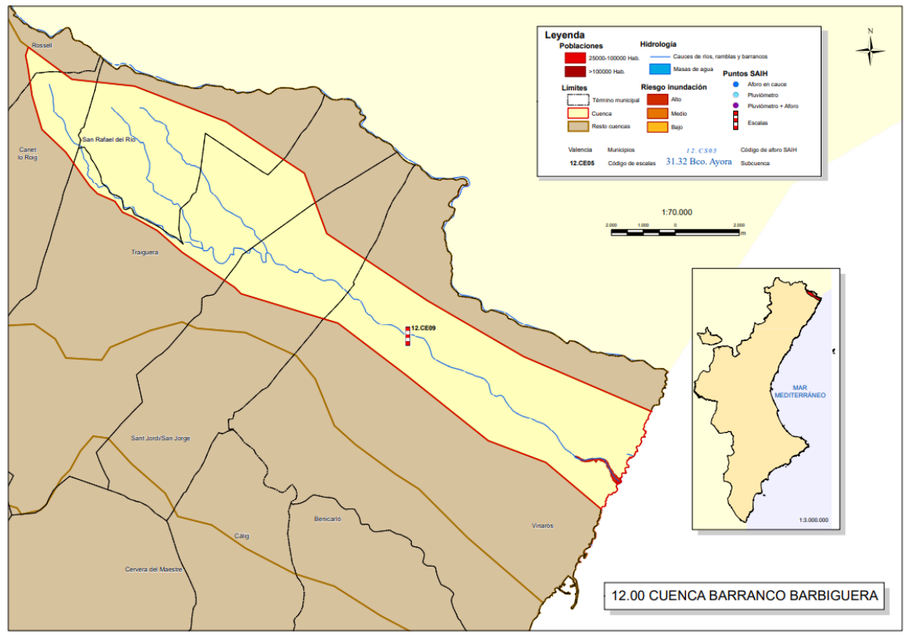


Ilustración 40. Cuenca del Barranco Barbiguera. Fuente: Generalitat Valenciana. Disponible en el siguiente enlace: http://www.112cv.gva.es/estatico/PE_Inundaciones/Anexo02_Riesgo/Mapas/Cuenca_12_Barbiguera/

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.

MA01.3 (E1) Rutas ciclopeatonales en entornos rurales

MA01.3-1 (E1) 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 (E1) Eurovelo EV08 - 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 sigue hasta llegar a la CV-138. Posteriormente, la ruta discurre 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.

En una primera instancia se pretende solamente la señalización de la vía. Posteriormente, dada la inseguridad de algunos tramos, se debería abordar su acondicionamiento para la circulación de peatones y ciclistas a través de otros planes de carácter supramunicipal.

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.

Como alternativa, se propone una variante del itinerario original (variante A), cuyo trazado discurre por caminos de uso agrícola y vías pecuarias, menos transitados que el recorrido original. En la señalización de estos itinerarios se indicará su naturaleza, de modo que los usuarios ciclopeatonales de las vías puedan tener en cuenta la finalidad de los caminos; necesarios para la viabilidad, el mantenimiento y el desarrollo de las explotaciones agropecuarias del municipio.

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.

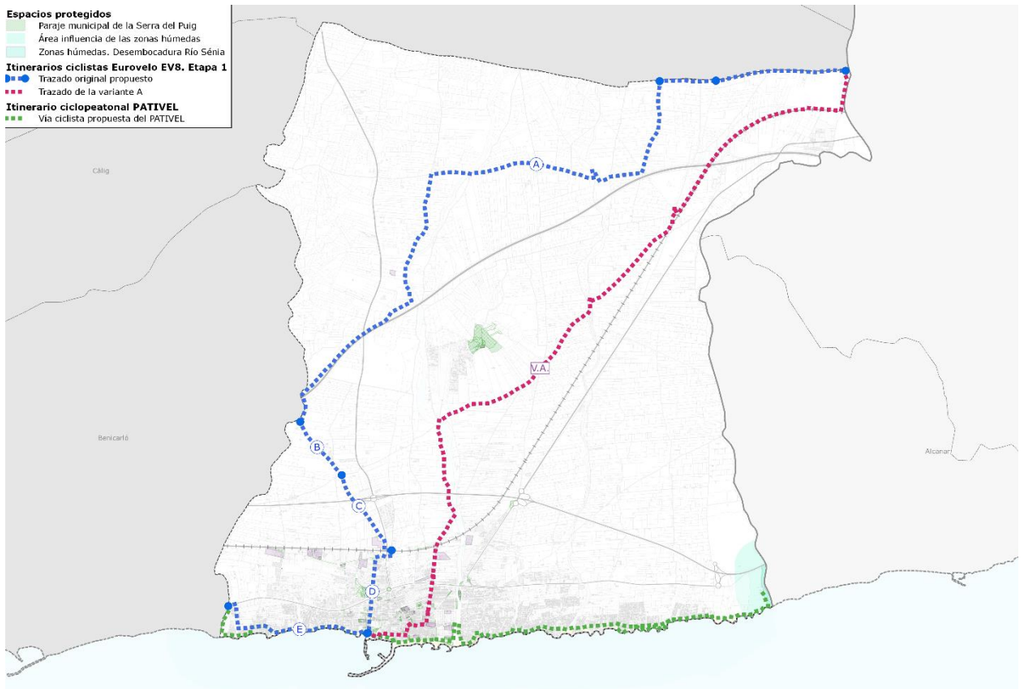


Ilustración 41. Itinerarios ciclistas de carácter supramunicipal. Etapa 01 Eurovelo 8 y eje ciclista del PATIVEL en los tramos que discurren por el interior del núcleo urbano. Fuentes: Documento Inicial Estratégico del Programa de Paisaje de la Vía del Litoral y Estudi de la Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana. Trazado Eurovelo EV

1.2.1.2 Actuaciones a medio plazo

MA01.1 (E2) Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs

MA01.1-3 (E2) 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.

MA01.2 (E2) Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa

MA01.2-2 (E2) Corredor ecológico del Río Sénia

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.

MA01.2-5 (E2) 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 (E2) Rutas ciclopeatonales en entornos rurales

MA01.3-3 (E2) 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 Cervol, 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 Cervol. 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 Sant 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 Cervol 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 (E2) 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.

MA01.4 (E2) 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 se recoge también en la XINM.

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.

MA01.4-1 (E2). Actuaciones en la zona centro

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 5 a 8 años, mientras que en Costa Norte y Sur es posible que se pospongan para más adelante.

MA01.4-2 (E2). Actuaciones en Costa Norte y Costa Sur

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 dotar a la N-340a de un carril bici en Costa Norte y Costa Sur, reduciendo para ello los arcenes y limitando las dimensiones de los carriles de circulación. En esta fase solo se requerirá la utilización de pintura y separadores para dotar de cierta seguridad al carril bici. Esta infraestructura está avalada por la *Xarxa d'Itineraris No Motoritzats de la Comunitat Valenciana.*



Ilustración 42. Propuesta de ejecución de carril bici en bulevar Baix Maestrat. Fuente: Elaboración propia.

Con este eje se consolidará un nuevo itinerario ciclopeatonal que servirá de conexión interzonal entre Costa Norte, Zona Centro, Costa Sur, Juan XXIII y Portal del Mediterráneo; todos los ámbitos lindantes a la antigua Nacional.

MA01.5 (E2) Ruta ciclopeatonal de conexión supramunicipal. CR-10

La XINM recoge la necesidad de dotar a nuestra autonomía de una red de ciclorrutas de carácter vertebrador que conecten los municipios que encuentren a su paso. La CR-10 constituye una de estas ciclorrutas, ya que una vez se haya ejecutado de forma completa permitirá la conexión por el interior de Vinaròs con La Vall d'Uixó y la Quart de Les Valls, pasando por Traiguera, Les Coves de Vinromà, Cabanes, La Pobla Tornesa, Borriol, Betxí y la Vilavella. Desde aquí y hacia el sur, la ruta cambiará de nombre a la CR-V23, llegando hasta València. En el término municipal de Vinaròs, este eje ciclopeatonal discurrirá paralelo a la N-232.

Pensamos que es posible ejecutar este tramo solo con una reconfiguración del espacio de la calzada, tal y como se ha realizado en otras vías de nuestra región, como por ejemplo en la CV-320 a la altura de Cuartell.



Ilustración 43. Carril bici en la CV-320 a la altura de Cuartell. Fuente: Google Maps

En cualquier caso, 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 segregado de la vía deberá ser analizada por la Generalitat Valenciana. El documento "Inventari i Propostes d'Actuació" del "Estudi de la Xarxa d'Itinerarios No Motoritzats de la Comunitat Valenciana", ha previsto una dotación de 5.303.541 € para la ejecución de los 83,76 km de la ruta, lo que supone un precio estimado de 63,32€/km, dato que se tendrá en cuenta a la hora de valorar esta actuación en particular.



Ilustración 44. Propuesta de ejecución de la CR-10 en el municipio de VIinaròs. Fuente: Xarxa d'Itninearis No Motoritzats de la Generalitat Valenciana. Mapa 5 Propuesta General.

1.2.1.3 Actuaciones a largo plazo

MA01.2 (E3) Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa

MA01.2-1 (E3) Corredor ecológico del río Cervol. 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, solo se proponen obras de señalización y pintado sobre la plataforma existente a día de hoy.

Dado que la utilización actual del camino es eminentemente de carácter rural, da acceso a diversas explotaciones agrarias y presenta un bajo nivel de tráfico, en los cruces se priorizará el acceso a los propietarios frente a los usuarios del carril lúdico. De este modo el carril no producirá menoscabo de la actividad agraria que se desarrolla en el entorno del carril lúdico propuesto.

MA01.4 (E3) Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat (N-340a)

MA01.4-2 (E3). Actuaciones en Costa Norte y Costa Sur

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. Partiendo de la base constituida por la Vía del Litoral y los corredores de conexión entre la costa y el interior "MA01. Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales", es necesario completar una red ciclista primaria que permita a los usuarios de este modo de transporte moverse en el entramado urbano de forma cómoda y segura.

Y es que Vinaròs presenta unas características muy favorables para el uso de la bicicleta. Para empezar, el término municipal presenta una orografía plana, sin grandes pendientes a excepción de la zona del Puig de la Misericòrdia. Posee un frente litoral de una elevada riqueza paisajística, con multitud de playas y calas tanto al norte como al sur del núcleo urbano, donde el frente portuario ha sido adecuado para fomentar la movilidad activa. Además, cuenta con un casco urbano compacto donde los desplazamientos son generalmente cortos (inferiores a 5km). De acuerdo a la publicación de la Comisión Europea *Cycling: the way ahead for towns and cities*, la bicicleta constituye el medio de transporte más rápido para cubrir estas distancias puerta a puerta dentro del entramado urbano, tal y como se ilustra en la siguiente figura:

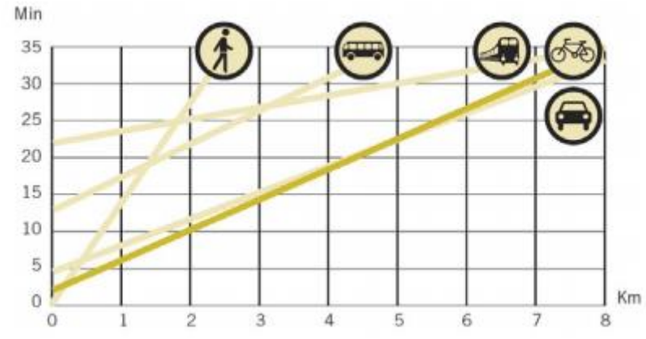


Ilustración 45. Tiempo medio de desplazamiento por modo de transporte en ámbito urbano. Fuente: Estudio de Movilidad y Espacio Público de Vitoria Gasteiz, BCN Ecología.

Las actuaciones que se enmarcan en esta línea, pues, responden al objetivo principal de promover este como un verdadero medio de transporte dentro de la movilidad urbana por medio de la creación de una infraestructura ciclista de calidad accesible a todos los posibles usuarios.

1.2.2.1 Actuaciones en el corto plazo

MA02.1 (E1) 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 (E1) Asentamientos al oeste de la N-340a

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 (E1) 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.

MA02.1-3 (E1) Zona Centro

También serán necesarias pequeñas actuaciones en la zona centro, concretamente en la Av. Leopoldo Querol para terminar de conectar la vía con el propuesto Anillo Central y con el eje ciclista que conectará con Costa Norte tras cruzar el puente.

MA02.2 (E1) 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 (E1) 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 (E1) 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.

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.

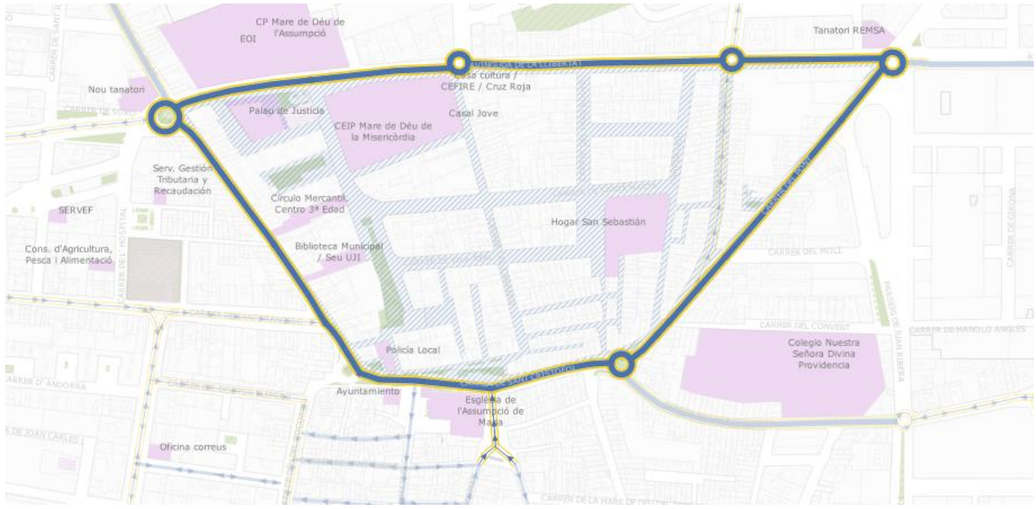


Ilustración 46. Ejecución Anillo Central. Fuente: Elaboración propia

MA02.3-2 (E1) Ejes de conexión transversales a la costa

María Auxiliadora – Juan XXIII

A día de hoy existe una ciclorruta desde la intersección de C. María Auxiliadora con la Av. Libertad que se dirige hacia los equipamientos ubicados en Juan XXIII (Estación FF.CC., IES Leopoldo Querol, IES José Vilaplana, Hospital Comarcal) pasando por el cementerio, 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 la posibilidad de acceder a este eje a través de la C. Mare de Déu, vía que será reconvertida a ciclocalle. Con el cambio de sentido propuesto como consecuencia del desarrollo de la supermanzana del Anillo Central, será una vía que conectará rápidamente el litoral con el interior.

C. Pilar – Av. Zaragoza

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 el rediseño de la sección del vial. De este modo quedará garantizada una conexión óptima con la Av. Zaragoza.

C. Febrer Torre - Pío XII

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. Así pues, será necesario que las plazas de estacionamiento en la zona de la actuación pasen a estar organizadas en cordón, en lugar de en batería. También se considera necesario mejorar el cruce de la N-340a, al no existir una segregación de usos segura. Para solventar este problema, se plantea modificar la sección del vial en el túnel, de modo que el carril bici discurra por uno de sus márgenes y que este quede debidamente segregado del viario por medio de la instalación de separadores de PVC reciclado. La continuidad de este eje ciclista por Juan XXIII goza de buena salud.

Juan XXIII – Ciudad Deportiva

Por último, si queremos llegar hasta la Ciudad Deportiva, será necesario salvar la vía de FF.CC. Para ello, se proponen dos vías distintas:

1. Ejecución de una pasarela ciclopeatonal que parta de la Av. Juan XXIII y cruce la infraestructura ferroviaria hasta llegar a la Ciudad Deportiva.
2. Rediseño de la sección viaria sobre el puente de la N-232 para albergar un carril ciclopeatonal.

Las propuestas incluidas en la línea de actuación MA02.3-2 se muestran en la siguiente ilustración:

MA02.3-3 (E1) 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.

Leopoldo Querol – Libertad – Picasso – Av. Castellón

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 Cervol 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.

Av. Tarragona – C. Sant Gregori – C. San Cristóbal – C. San Francisco

El segundo, es el conformado por Av. Tarragona, C. San Gregori, C. Sant 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.

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 (E1) 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 Torre.

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 (E1) 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 (E1) Itinerarios ciclistas en polígonos industriales

MA02.5-1 (E1) 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 (E1) Planes Altes

La conexión ciclista con Planes Altes desde los cascos urbanos de Vinaròs y de la vecina Ulldecona será posible a través de las vías ciclistas previstas por la red Eurovelo, que conectan ambos municipios y discurren paralelo a la línea de ferrocarril en las proximidades del polígono industrial. Así, se ha previsto la ejecución de un carril bici por las calles Planes Altes E y C, sitas al oeste de la CV-102 en el interior del polígono, y Planes Altes A, que servirá para atravesar la CV-102 dando acceso a la parte este del polígono. El resto de vías interiores serán ciclocalles y el cruce de la CV-102 estará prohibido en las demás intersecciones.

1.2.2.2 Actuaciones a medio plazo

MA02.3 (E2) Itinerarios ciclistas en Zona Centro

MA02.3-5 (E2) 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.

Su configuración y desarrollo queda recogida en la medida JRV01.1-2 (E2) Ampliación de la supermanzana central al Casco Histórico, dentro del apartado 1.1.1.2.

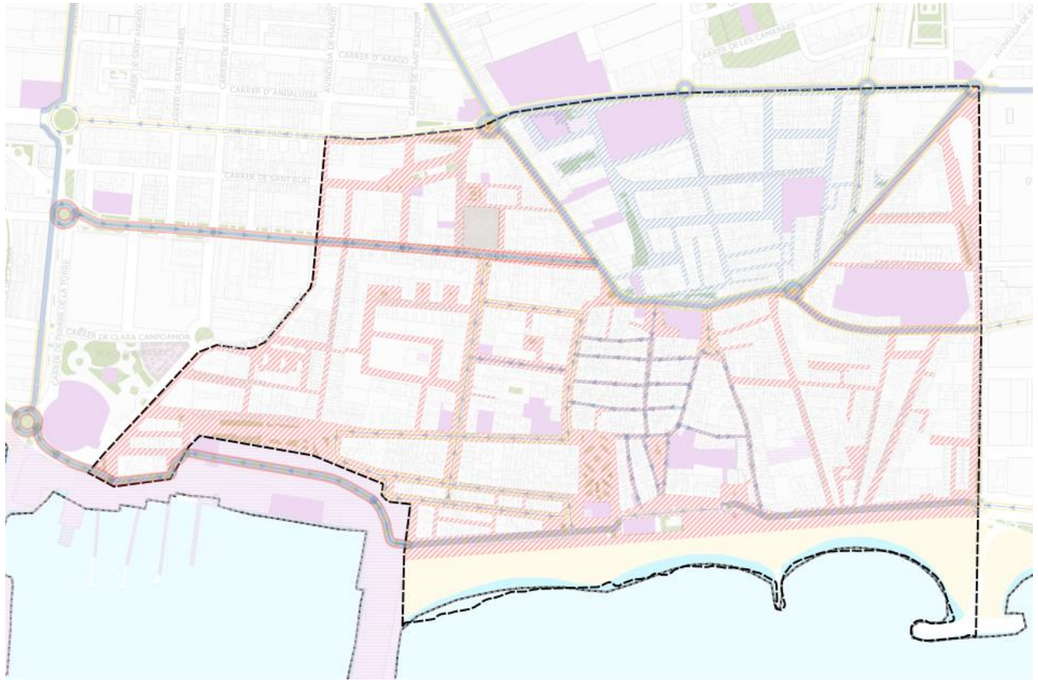


Ilustración 47. Supermanzana central. Fuente: Elaboración propia

MA02.3-2 (E2) Ejes de conexión transversales a la costa

Conexión Pabellón Polideportivo – Estación autobús

La conexión de la Vía del Litoral desde Costa Norte se proponía por dos itinerarios alternativos: la pasarela ciclopeatonal sobre la desembocadura del Río Cervol 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 parada central por medio de un carril bici paralelo al Cervol en su lateral sur.

MA02.3-3 (E2) Ejes de conexión longitudinales por el interior

En una primera fase, se había propuesto la ejecución de dos ejes ciclistas por el interior de la zona centro para conectar longitudinalmente la ciudad desde la C. Febrer Torre hasta el Cervol. Eran los conformados por:

- C. Leopoldo Querol – Av. Libertad – Av. Picasso - Av. Castellón
- Av. Tarragona – C. Sant Gregori – C. San Cristóbal – C. San Francisco

Estos combinaban tramos de ciclocalle con tramos de carril bici.

Con objeto de mallar la ciudad con una infraestructura ciclista de primer orden, se pretende que ambos ejes queden constituidos en su totalidad por carriles bici.

C. Leopoldo Querol – Av. Libertad – Av. Picasso - Av. Castellón

Este eje quedará completado con la ejecución del carril bici en Av. Picasso. Supondrá la eliminación del estacionamiento en la vía con la excepción de las plazas de estacionamiento reservado (carga y descarga, PMR, ambulancia, etc.). La sección final se asemejará a la propuesta en Av. Libertad.

Av. Tarragona – C. Sant Gregori – C. San Cristóbal – C. San Francisco

Este eje 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. Santa Teresa y la C. San Joaquim para dar cabida a un carril bici, y dejar un único carril para la circulación de vehículos en toda la extensión de la vía. De este modo se garantizará una adecuada conectividad ciclista en ambos sentidos.

Por su parte, la sección viaria de la Av. Tarragona deberá ser reconfigurada para dar cabida a un carril bici que permita conectar de forma segura con la Av. Francisco José Balada en Costa Norte.

MA02.4 (E2) Itinerarios ciclistas en Costa Sur

MA02.4-1 (E2). Mejora conexión Capsades – Portal del Mediterráneo

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 (E2) Itinerarios ciclistas en polígonos industriales

MA02.5-3 (E2). 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 (E2) Itinerarios ciclistas en Juan XXIII

MA02.6-1 (E2) 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 Benedicto XIII. De este modo quedará conformada una malla ciclista de movilidad interior en la zona de gran calidad. Para ello, la circulación por esta vía se reducirá a un único sentido.

MA02.6-2 (E2) 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.

1.2.2.3 Actuaciones en el largo plazo

MA02.3 (E3) Itinerarios ciclistas en Zona Centro

MA02.3-2 (E3) 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). Con esta actuación se reforzaría la conexión por medio de modos activos con la nueva supermanzana central hacia desde el interior.

Esta actuación acarreará la modificación de la sección viaria en el tramo comprendido entre la rotonda con Av. Libertad y la C. Leopoldo Querol y la C. Santa Catalina, con la cual se reducirá la superficie destinada a estacionamiento. Ello implicará la reconversión de las plazas de estacionamiento en batería a una estructura en cordón, con la consiguiente reducción del número total de plazas de estacionamiento.

MA02.3-3 (E3). Ejes de conexión longitudinales por el interior

Carril bici en C. Galicia y C. Arxipreste Sirisi

La reconversión de la N-340a en vial urbano provoca una serie de afecciones sobre la estructura viaria que preveía el PGOU. Este documento había reservado un espacio en la C. Galicia y su continuación por la C. Arxipreste Sirisi para la ejecución de un vial de circulación que ejerciera las funciones de ronda de la Zona Centro. Con la nueva configuración de la N-340a, este eje pierde toda la relevancia jerárquica que se le suponía para el vehículo privado. Así pues, se entiende que la mejor forma de aprovechar este vial es reconvirtiéndolo en un itinerario ciclopeatonal de primer orden, dotándolo de carril bici en toda su longitud.

MA02.7 (E3) Itinerarios ciclistas tras implementación del PGOU

La bicicleta juega un papel esencial para la movilidad generada en futuros desarrollos urbanos, especialmente en Costa Norte y Costa Sur. Las distancias existentes entre los nuevos sectores a desarrollar en estos ámbitos y el centro del municipio no son salvables a pie, sin embargo, resultan idóneas para la movilidad en bicicleta o en VMP. De no implementarse medidas que fomenten la utilización de estos modos de transporte, podría producirse un incremento indeseado del uso del vehículo privado.

Así pues, 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). El interior de estos desarrollos deberá ejecutarse considerando la nueva estructura en supermanzanas, de forma que las bicicletas y las VMP puedan moverse por su interior con facilidad.

Todas estas actuaciones están previstas en el largo plazo.

MA02.7-1 (E3) 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 48. Actuaciones en Costa Norte. Ejecución carriles bici tras desarrollos urbanísticos previstos en PGOU. Fuente: Elaboración propia

MA02.7-2 (E3) PGOU. Itinerarios ciclistas en Costa Sur

Como ya se ha comentado en el plan de jerarquía viaria, uno de los problemas existentes en Costa Sur es la existencia de parcelas privadas de viviendas unifamiliares que ocupan las servidumbres de tránsito y de protección del Dominio Público Marítimo Terrestre (DPMT), impidiéndose el paso expedito. Así pues, es necesario gestionar el deslinde para liberar el espacio de tránsito.

En consecuencia, el plan "JRV03.2 (E1) Reordenación viaria en Costa Sur" propone la demolición del actual puente sobre el Barranc de Les Salines y la ejecución del nuevo paso elevado en la zona de servidumbre de tránsito que define el DPMT y que también prevé el PGOU. El cruce del Barranc de Les Salines en modos activos debería realizarse bien a través

de una pasarela de uso exclusivamente ciclopeatonal, en la ubicación del actual puente, o bien a través del nuevo puente propuesto, que debería tener la anchura suficiente para albergar los usos viario y ciclopeatonal.

El PGOU también prevé la ejecución de varias vías con un peso relevante para la movilidad de la zona, en especial en el distrito Cala Puntal. En todas ellas se deberá disponer de carril bici.

MA02.7-3 (E3) 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. La conexión con la Zona Centro quedará garantizada por medio del carril bici existente en el futuro bulevar Baix Maestrat y la red de itinerarios ciclistas ejecutados previamente en ambas zonas.

1.2.3 MA03. Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas

1.2.3.1 Actuaciones a medio plazo

MA03.1 (E2) 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., parada central, 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 (aunque la orografía de la ciudad sea bastante benévola).

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 parada central, 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 el medio plazo, una vez la infraestructura ciclista tenga un desarrollo suficiente que permita moverse por ella de forma rápida y segura.



Ilustración 49. Ubicación nodos de préstamo de bicicletas sobre infraestructura ciclista a corto plazo. Fuente: Elaboración propia

Para su gestión, será necesario desarrollar una APP que permita a los usuarios acceder desde su *Smartphone*, encaminándonos hacia una gestión de ciudad como Smart-city. La APP debería permitir al usuario:

- Acceder al servicio de préstamo.
- Visualizar el estado de los nodos de estacionamiento (ubicación y nº de bicicletas disponibles, etc.).
- Registrar incidencias.
- Permitir contacto con empresa encargada de la gestión del servicio.

MA03.3 (E2) Estacionamiento de bicicletas

Para que la movilidad ciclista se convierta en una verdadera alternativa de transporte, no solo es necesario crear una infraestructura que permita desplazarnos de forma segura dentro del municipio; sino que también se hace esencial crear áreas de estacionamiento en que los usuarios de la bicicleta particular puedan salvaguardar sus bicicletas temporalmente y de forma segura en las proximidades de sus destinos.

MA03.3-1 (E2) Soportes del tipo U-invertida

Junto a los nodos de préstamo descritos en el apartado anterior, en las proximidades de equipamientos de carácter educativo, lúdico-deportivo o administrativo, en los accesos de las playas y calas municipales, en parques y otras áreas estanciales, se instalarán puntos para el estacionamiento de bicicletas del tipo U-invertida.



Ilustración 50. Punto de estacionamiento de bicicletas tipo U invertido en Portal del Mediterráneo. Fuente: Google Maps

A pesar de que algunas de estas zonas ya cuentan con aparcabicis, con la salvedad del punto identificado en Portal del Mediterráneo los soportes utilizados son del tipo rueda.

Dada la baja seguridad que este sistema ofrece, los usuarios suelen preferir anclar la bici en otros elementos del mobiliario urbano en lugar de en el propio soporte. Por ello, se recomienda cambiar los soportes de rueda por el modelo de U-invertida.

Estos aparcabicis se instalarán en superficie y en las inmediaciones de los lugares a los que dan acceso, potenciando así el desplazamiento puerta a puerta en bicicleta. En caso de que existan dificultades para ubicar un espacio adecuado para los soportes, se podrán utilizar plazas destinadas al estacionamiento de coches e incluso de motocicletas. Por cada plaza de coche se pueden crear hasta 10 plazas de estacionamiento de bicicletas y, por cada plaza de moto se pueden crear hasta 2 plazas para bicicletas.

Cuando se sitúen en calles del municipio, los soportes se instalarán preferentemente sobre la calzada, en sentido perpendicular a la circulación del tráfico. Sin embargo, en calles estrechas sin opción de estacionamiento en viario el aparcabicis podrá situarse sobre la acera en paralelo al bordillo de la acera o del sentido del eje.

Una práctica también recomendable es situar los aparcabicis en las proximidades de pasos peatonales sin control semafórico, ya que permiten una mayor visibilidad tanto para conductores como peatones. Se ilustra a continuación esta misma estrategia con el estacionamiento para motos.





Ilustración 51. Estacionamiento de motos en las proximidades de pasos para peatones. Fuente: Manual de aparcamientos de bicicletas del IDAE.

¿Por qué este tipo de soporte?

El soporte en U-invertida es el más aceptado en Europa por su nivel de seguridad y comodidad. La ventaja principal del soporte es que permite candar la bicicleta con dos antirrobos, fijando tanto el cuadro como las dos ruedas al soporte.



Ilustración 52. Candado de bicicleta a soporte en U-invertida. Fuente: Manual de aparcamientos de bicicletas del IDAE.

En muchas ocasiones, sin embargo, los usuarios desconocen cómo asegurar debidamente las bicicletas a esta infraestructura. Para evitarlo, se propone la instalación de paneles informativos junto al área de estacionamiento o sobre el propio soporte.





Ilustración 53. Izqda: Placa informativa de estacionamiento seguro de bicicletas. Dcha: Pegatina informativa de estacionamiento seguro de bicicletas. Fuente: Manual de aparcamientos de bicicletas del IDAE.

MA03.3-2 (E2) Aparcamiento colectivo de bicicletas en equipamientos educativos y sanitarios

Por otro lado, en edificios públicos de relevancia, como escuelas, institutos, el hospital comarcal; se propone la instalación de aparcabicis colectivos del tipo "estación de bicis" que puedan garantizar la guarda de bicicletas de larga duración. Por este motivo, se propone que las estaciones de bicicletas se ubiquen en el interior de los edificios y que la oferta exterior le sirva de complemento.

En el caso de centros educativos (colegios e institutos) los potenciales usuarios serán los alumnos y profesores; por lo que podemos decir la estación de bicicletas se caracterizará por ser de larga duración y presentar un muy bajo índice de rotación. El propio centro educativo deberá garantizar la seguridad de las bicicletas.

En el caso del hospital, los usuarios pueden ser tanto trabajadores como pacientes o visitantes. Para el personal trabajador, la oferta de estacionamiento debería ser gratuita y estar segregada de la oferta de pacientes/visitantes. El hospital debería velar por su vigilancia. Para los demás usuarios, la alternativa en U-invertida exterior debería complementarse con una alternativa de estacionamiento seguro que permita la estancia de larga duración. Para ello se propone la instalación de consignas, bien sean interiores o exteriores, o la oferta de plazas en una pequeña estación vigilada. En ambos casos se propone que los usuarios paguen un pequeño importe por el uso de este servicio.

MA03.3-3 (E2) Aparcamiento colectivo de bicicletas en áreas de intermodalidad

La disponibilidad de zonas de estacionamiento seguro de bicicletas en la estación de FF.CC. y en la futura parada central son imprescindibles para potenciar el uso de la bicicleta y fomentar la intermodalidad entre modos de transporte sostenible.

En estos puntos, los usuarios suelen estacionar por periodos de tiempo largos (habitualmente una jornada laboral), por lo que es necesario garantizar la seguridad del vehículo para que el usuario no se vea negativamente condicionado a la hora de utilizar este modo de transporte en su trayecto hasta el tren o el autobús. Por lo tanto, se propone la habilitación de un espacio en el interior de la estación que sirva de consigna para bicicletas, quedando debidamente vigilado. Alternativamente, se propone la instalación de boxes individuales en el exterior de la estación.

El usuario deberá pagar una pequeña tarifa por la utilización de este servicio. También se propone que se realicen promociones para la reserva de taquillas por periodos mensuales o incluso anuales.

El servicio de estacionamiento podría complementarse con una oferta de venta de accesorios y mantenimiento de bicicletas.



Ilustración 54 Aparcamiento colectivo de bicicletas en la Estación Central de Ámsterdam, Países Bajos. Fuente: Manual de aparcamientos de bicicletas del IDAE.



Ilustración 55. Aparcamiento de bicicletas en consignas exteriores tipo Bicibox. Fuente imagen izqda.: Wakinaki. Fuente imagen dcha.: ciclosfera

En el caso de ubicación exterior, las cubiertas de las consignas podrían estar acabadas con placas

Prescripciones de la Ley de Movilidad

Finalmente, recordar las prescripciones establecidas en el artículo 8 de la *Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana,* las cuales se citan a continuación:

1. Los edificios de uso residencial de nueva construcción deberán contemplar 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 red viaria, de acuerdo con lo que reglamentariamente se especifique.
2. Los edificios destinados a servicios públicos se dotarán de suficientes estacionamientos para bicicletas, salvo que ello resulte imposible dada la configuración o ubicación del edificio en donde se sitúen, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca. Las correspondientes ordenanzas municipales, a falta de plan de movilidad o de previsión en el planeamiento urbanístico de desarrollo, podrán extender esta obligación a otros servicios y a los centros de trabajo.
3. Los centros escolares, así como los centros hospitalarios, deportivos, culturales, comerciales y de ocio, y otros puntos generadores de demandas importantes de movilidad, adoptarán las medidas necesarias para impulsar el uso de la bicicleta, tanto mediante el desarrollo de accesos y estacionamientos adecuados, como mediante las acciones internas formativas y difusoras que resulten convenientes.
4. Los nuevos estacionamientos de vehículos a motor contarán con un espacio reservado a bicicletas de, al menos, un 10% del total de plazas. Si se trata de estacionamientos sometidos a tarifa, las plazas se ubicarán lo más inmediato posible a los puntos de control, y la tarifa aplicable será proporcional a la del resto de vehículos.
5. Los ayuntamientos podrán establecer las medidas que correspondan de acuerdo con la normativa vigente para que la obligación señalada en el punto anterior se extienda a los estacionamientos ya existentes, y en todo caso con motivo de cambio o renovación de la titularidad concesional.
6. Las estaciones de trenes y autobuses de nueva construcción contemplarán emplazamientos específicos para bicicletas en número suficiente a su demanda potencial. En los ya existentes a la entrada en vigor de esta ley, se dispondrá de un plazo de dos años para este establecimiento.

1.2.3.2 Actuaciones a largo plazo

MA03.2 (E3) 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 parada central 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.

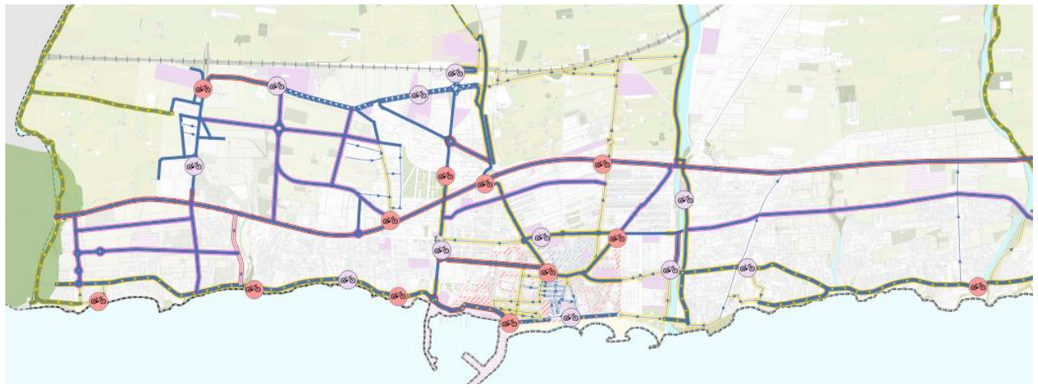


Ilustración 56. Ubicación nodos de préstamo de bicicletas sobre infraestructura ciclista a largo plazo. Fuente: Elaboración propia

MA03.3 (E3) Estacionamiento de bicicletas

MA03.3-1 (E3) Ampliación de la dotación de soportes del tipo U-invertida

Se considera necesaria la instalación de puntos de estacionamiento de bicicletas junto a los nodos del servicio préstamo público propuestos en esta fase de desarrollo del PMUS, la sustitución de los puntos de estacionamiento de tipo rueda, y un incremento de la dotación existente, extendiéndose también a las nuevas zonas urbanizadas que puedan surgir como consecuencia del desarrollo del PGOU.

MA03.3-4 (E3) Estacionamiento de bicicletas en nuevos desarrollos urbanísticos

Siguiendo las recomendaciones establecidas en el *Manual de aparcamientos de bicicletas* publicado por el IDAE, también se propone que las planificaciones urbanísticas de calles nuevas o remodelaciones tengan en cuenta los aparcabicis como una parte más del equipamiento urbano, al igual que sucede con las instalaciones de alumbrado, arbolado, etc.

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 (E1) 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. También deberá abordarse la creación de áreas de estacionamiento para este tipo de vehículos.

Con ello, se abordará la redacción de una ordenanza municipal para regular la movilidad en VMP. Para esto será necesario contar con el asesoramiento de expertos en la materia, la participación ciudadana por medio de encuestas y la formación de técnicos y policía municipal. Una vez implantada, será necesaria la vigilancia policial para garantizar las buenas prácticas de los usuarios de las VMP.

A posteriori, 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 (E1) 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-largo plazo

MA04.3 (E2-E3) 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.

1.2.5.1 Actuaciones a corto plazo

MA05.1 Supermanzana piloto

Se deberán adecuar los viales de borde especialmente en los accesos a calles interiores a la supermanzana, ajustando los vados y creando pasos de peatones en cada uno de los encuentros de estas calles, a ambos lados de ellas.

Se señalizarán las entradas para indicar las condiciones de circulación y se definirán los sentidos de modo que disuadan del cruce.

- MA05.1-1 Av. Libertad. Adecuación de aceras y cruces
- MA05.1-2 C. Mare de Déu del Pilar. Adecuación de aceras y cruces
- MA05.1-3 C. del Pont. Adecuación de aceras y cruces
- MA05.1-4 Plaza Jovellar, C. Sant Cristòfol, Plaza Tres Reis. Adecuación de aceras y cruces
- MA05.1-5 Adaptación de calles para circulación de aproximación y/o destino.

En aquellas vías interiores a la supermanzana con ancho superior a 10 m, se propone: supresión de aparcamientos, formación de bandas multifuncionales con posibilidad de carga y descarga, carril de vehículos diferenciado, ampliación de aceras, plantación de arbolado e instalación de mobiliario urbano. Se señalizarán con velocidad máxima 20 Km/h.

Afecta a las siguientes calles: Plaza Hort dels Escribano, C. Luis Santapau, C. Santa Marta, C. Pare Bover (tramo desde av. Libertad), C. Nou (tramo desde av. Libertad), C. Poeta Argemí, C. Mare de Déu (tramo desde av. Libertad), C. Jutges, C. Mare de Déu dels Desamparats

MA05.1-6 Adaptación de calles para circulación de residentes y servicios.

En calles interiores con ancho inferior a 10 m, se optará por la plataforma única con limitación de velocidad 10 Km/h, señalización de preferencia peatonal, arbolado en anchura superiores a 6 m. Se garantizará el itinerario peatonal libre de obstáculos, reubicando los elementos que se constituyan como tales.

La delimitación del paso de vehículos con anchura igual o superior a 2,50 metros se realizará sólo en calles de 7 m de anchura o más. Las calles con plataforma única se diseñarán de modo que se invierta la imagen de la calle con tráfico motorizado y plasme la prioridad peatonal, empleando para ello tanto los materiales como las texturas y los trazados adecuados.

Las características de las plataformas únicas tal como se definen en el Plan de Accesibilidad adjunto, se resumen en la tabla siguiente.

Ancho plataforma única m	Itinerario peatonal IPA	Paso vehículos C	Itinerario peatonal IPA
< 5,00		no se delimita	
5,00		no se delimita	
6,00	2,00	2,00	2,00
6,00 (con arbolado)	1,00 + J1,00	2,00	2,00
7	2,25	2,50	2,25
7,00 (con arbolado)	1,50 + J1,00	2,50	2,00
8,00 (con arbolado)	2,25 + J1,00	2,50	2,25
9,00 (con arbolado)	2,50 + J1,00	3,00	2,50

Tabla 4. Tabla propuesta del Plan de Accesibilidad anexo..

Las calles en estas circunstancias son las siguientes: C. Escultor Agustí Agramunt, C. Carreró, C. Juan Giner Ruiz, C. Mare de Déu (tramo desde c. Pont), C. Nou (tramo desde c. Pont), C. Esperança, C. Mare de Déu del Carme, C. Santa Mónica.

MA05.1-7 Adaptación de calles y áreas de estancia como de estar peatonal.

Se proponen como áreas de estancia las plazas o zonas libres susceptibles de ser peatonalizadas, con acceso restringido a vados o vehículos de emergencias a 5Km/h. Se incluyen con estas condiciones pequeños tramos de calles sin salida.

La reurbanización de estos espacios permitirá enlazar con los que se definan en la secuencia Plaza Jovellar, C. Sant Cristòfol y Plaza Tres Reis. Son los siguientes: calle peatonal junto al Centro Municipal de la Tercera Edad, Plaza Río Cuarto, Plaza Hort dels Escribano, C. Pare Bover (tramo interior), C. Romer, C. Sant Miquel, C. San Ramón.

La transformación de la movilidad puede lograrse con cambios provisionales que supongan un coste bajo y sirvan a modo de prueba antes de abordar la adaptación de los viales y espacios públicos a las secciones definitivas, ajustadas a los nuevos modos propuestos.

En este sentido se plantean alternativas en la línea de las que se enumeran a continuación: eliminación de barreras arquitectónicas, señalización de los nuevos modos, suprimir aparcamientos y bolardos, acotar y señalizar áreas de carga y descarga, plantación de arbolado, instalación de mobiliario urbano, utilización de pintura sobre los diferentes firmes para crear lugares diferenciados visualmente.

1.2.5.2 Actuaciones a medio plazo

MA05.2 Extensión de la supermanzana a todo el centro histórico

Se resolverán las transformaciones de los bordes de la piloto al pasar a ocupar una posición interior de la supermanzana. En el resto de las calles se adoptarán los criterios definidos en la piloto, a los que se sumará la experiencia acumulada.

MA05.2-1 C. Mare de Déu del Pilar. Adaptación a plataforma única.

MA05.2-2 C. del Pont. Adaptación a plataforma única.

MA05.2-3 Reurbanización de Plaza Jovellar, C. Sant Cristòfol, Plaza Tres Reis.

Pasarán a formar parte de la red de áreas de estancia del casco histórico.

MA05.2-4 Adaptación de calles para circulación de aproximación y/o destino.

Ancho > 10 m.

MA05.2-5 Adaptación de calles para circulación de residentes y servicios.

Ancho < 10m.

MA05.2-6 Adaptación de calles y áreas de estancia como de estar peatonal.

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.

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.

Ha de acompañarse con una señalética clara, concisa, común para todo el término, legible y universal, no sólo vertical y horizontal, sino con una disposición sencilla de los elementos que permita un uso correcto intuitivo.

1.2.6.1 Actuaciones a corto plazo

MA06.1 Itinerarios accesibles desde paradas y aparcamientos a colegios, otros equipamientos y playas

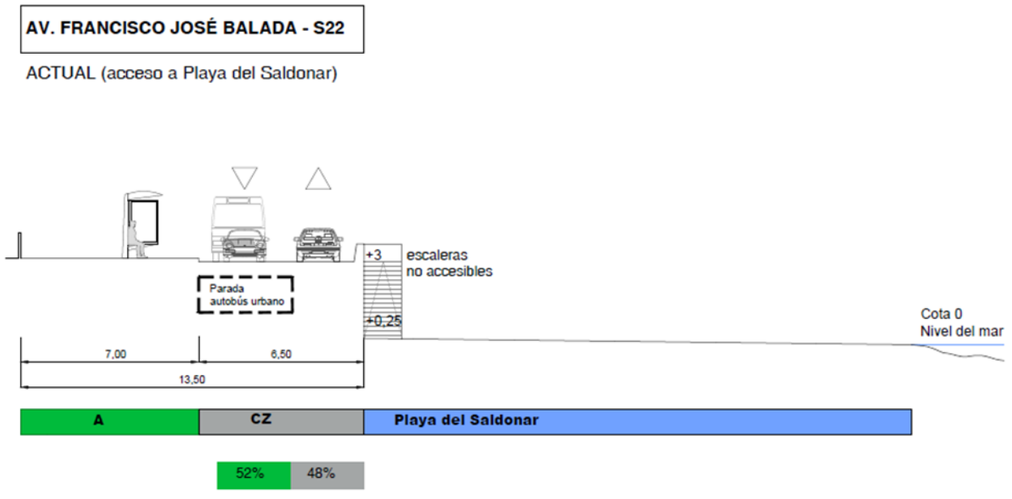
MA06.1-1 Mejora de cruces e itinerarios peatonales ligados al transporte.

Realizar o ampliar aceras, dotándolas de arbolado y eliminar obstáculos, reubicando mobiliario urbano y otros elementos que disminuyan el paso, de modo que se garantice la accesibilidad y comodidad para los usuarios de edificios y espacios públicos, desde las paradas de transporte o los aparcamientos próximos, con especial atención a los colegios y las playas.

Instalar o reubicar pasos de peatones próximos a paradas de autobús, para aumentar la seguridad de cruce, resolviéndose perpendiculares al vial.

Se replantearán todos los vados que invaden itinerarios peatonales por la acera, así como los situados en esquinas o chaflanes.

La mejora de las paradas de transporte se incluye en otras actuaciones. Se situarán de modo que no invadan los itinerarios accesibles y estarán dotadas de elementos de protección solar y asientos adecuados en número suficiente. La señalización ofrecerá una información suficiente para la utilización del medio de transporte.



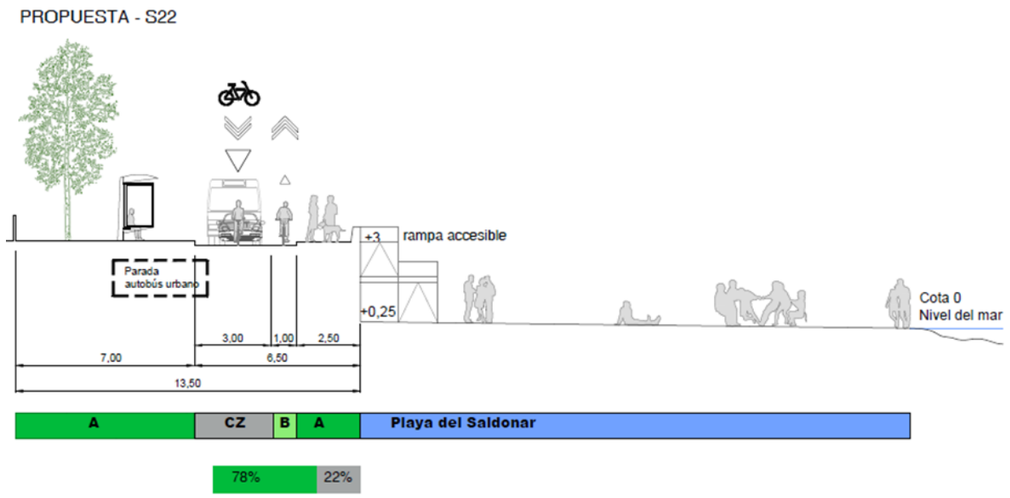


Ilustración 57. Sección S22 Francisco José Balada estado actual y propuesta. Elaboración propia.

1.2.7 MA07. Itinerarios peatonales principales

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.

En general, las actuaciones en el espacio público a largo plazo relacionadas con el fomento de modos activos suponen la urbanización para adaptar las secciones a los modos finales previstos.

A corto plazo se proponen alternativas que permitan modificar el uso de las vías provisionalmente con un coste reducido: eliminación de barreras arquitectónicas, señalización de los nuevos modos, suprimir aparcamientos y obstáculos, acotar y señalizar áreas de carga y descarga, plantación de arbolado, instalación de mobiliario urbano, utilización de pintura sobre los diferentes firmes para crear lugares diferenciados visualmente.

1.2.7.1 Zona Costa Norte

El tramo parte del rio Cervol, 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 las vías que se indican a continuación, sobre las que se proponen acciones a corto plazo para mejorar la seguridad ciclopeatonal.

MA07.1-1 Antigua N-340 (N-340a). Pasos de peatones a nivel con elementos reductores de velocidad

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 58. Extracto del plano Pa4_Caracterización de la red principal. Fuente. Elaboración propia

MA07.1-2 Calle Francisco José Balada

a) En el tramo interior 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), Itinerario Peatonal Accesible junto a parcelas (A 2 m)

b) En el tramo por la costa, hasta Cala Foradada, se propone trazado de acera junto a parcelas interiores (A 1 m), vía de un solo sentido para motorizados (C 3 m), e itinerario peatonal accesible en el límite de costa (A 2 m).

c) En el tramo final 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.

La 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.

Las propuestas para reorganizar la sección se resuelven a corto plazo sobre el firme existente, mediante pintura y elementos de señalización, horizontal y vertical, quedando pendiente para una etapa posterior la reurbanización de la vía con las características que se definen en las secciones correspondientes.

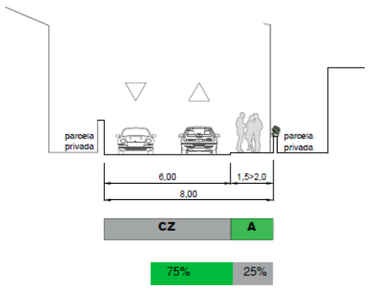
Itinerarios transversales. Con un nivel de urbanización muy bajo condicionan la conexión del área urbana con la N-340a, vinculados a los barrancos, se caracterizan por ausencia de sección suficiente o calzada parcialmente asfaltada, con excepción del tramo final de F. José Balada cuando gira y conserva la calzada de 6.00m hasta la N-340a.



Ilustración 59. Extracto del plano Red Itinerarios Activos. Fuente. Elaboración propia

AV. FRANCISCO JOSÉ BALADA - S20

ACTUAL (durante 3,7km - tramo entre Camí de Boverals y Playa del Saldonar)



AV. FRANCISCO JOSÉ BALADA - S21

ACTUAL (puente Barranco del Saldonar)

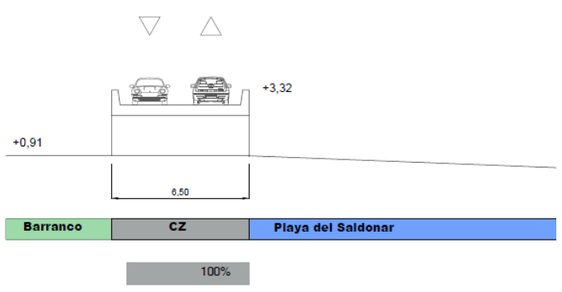
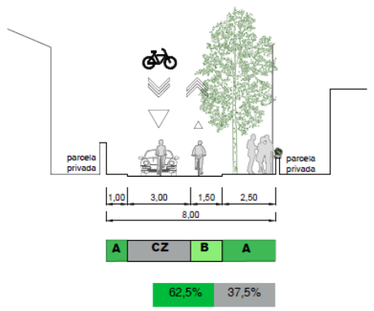


Ilustración 60. Sección existente (S20) en Av. Francisco José Balada. Fuente. Elaboración propia

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.

PROPUESTA - S20



PROPUESTA - S21

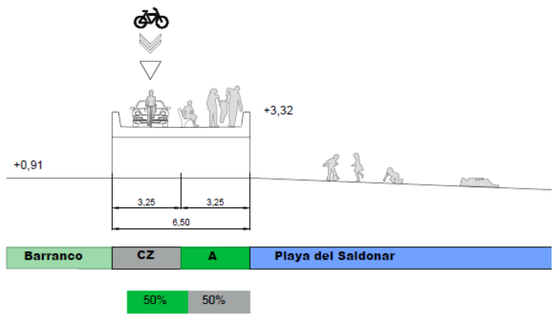


Ilustración 61. Sección propuesta (S20) en Av. Francisco José Balada. Fuente. Elaboración propia

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. Adecuado para instalar espiras y conocer la frecuencia de uso y la velocidad de los vehículos, así como radares preventivos para control de velocidad y donde las espiras reporten uso incorrecto.

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.

AV. FRANCISCO JOSÉ BALADA - S23

ACTUAL (sección mínima - durante 2,1km tramo entre Playa Saldonar y C/ Triador I)

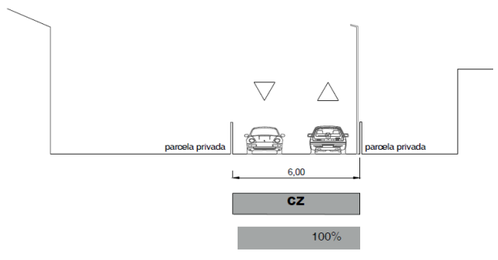


Ilustración 62. Sección existente (S23) en Av. Francisco José Balada. Fuente: Elaboración propia

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.

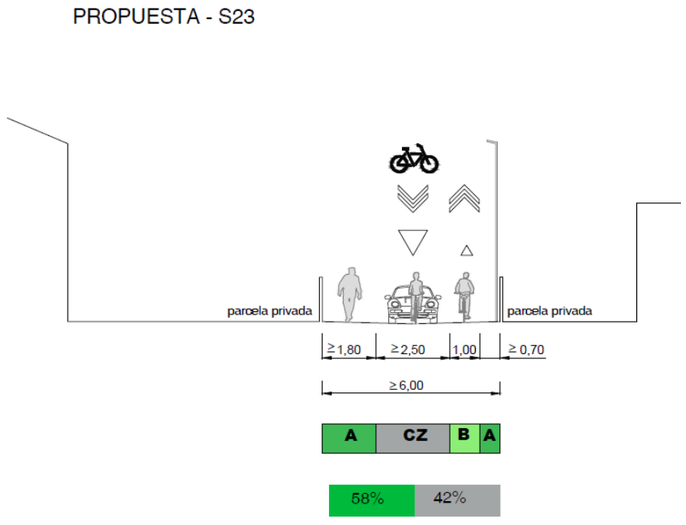


Ilustración 63. Sección propuesta (S23) en Av. Francisco José Balada. Fuente: Elaboración propia

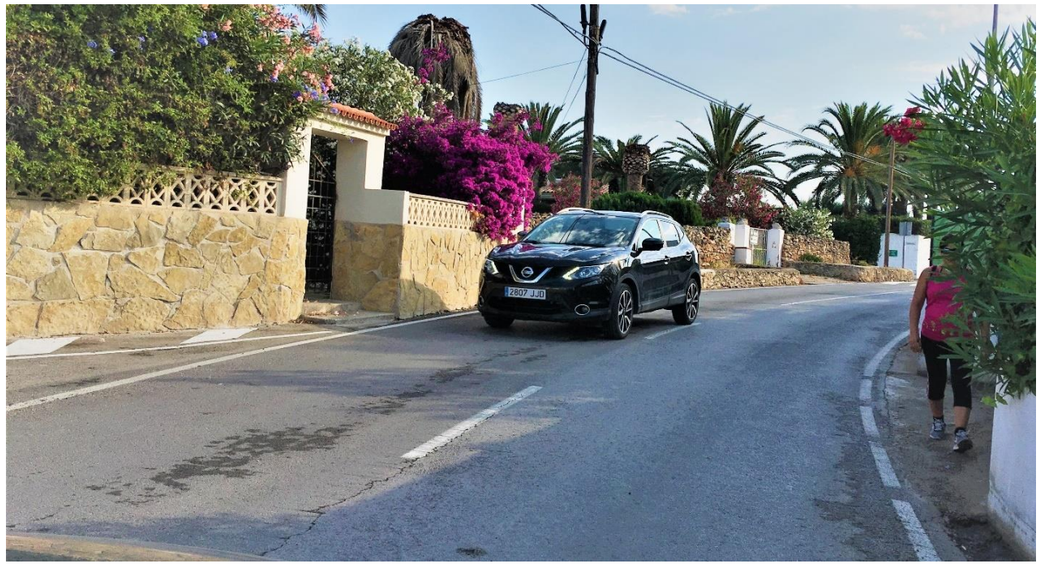


Ilustración 64. Estado actual tramo 8.00m F. José Balada. Foto propia.

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.

MA07.1-3 Itinerarios transversales. Acondicionamiento y señalización

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.

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.

Se propone dotar de mayor seguridad al uso peatonal, mejorando las condiciones de los tramos urbanos siguientes: Camí Carretes, Camí de Barbiguera, Calle Barranco Triador, Camí Les Egües. Se delimitarán itinerarios con pintura o se adoptará plataforma única con prioridad peatonal, debidamente señalizados.



Ilustración 65. Extracto del plano Red Itinerarios Activos. Fuente. Elaboración propia

MA07.1-4 C/ Boverals A y Costa Mar. Definir itinerario peatonal sin obras.

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 (6 m), arbolada y señalizada, con prioridad peatonal y acceso de vehículos exclusivamente para residentes y emergencias.

La c. Costa Mar es un sendero sin continuidad de trazado ni de sección que 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.

MA07.2 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 66. 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 67. 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.

<u>MA07.2-1 Antigua N-340 (N-340a). Pasos de peatones a nivel con elementos reductores de velocidad</u>

<u>MA07.2-2 Av. Pau Béjar. Definir itinerarios peatonales sin obras.</u>

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).

La ejecución del itinerario peatonal se completará con la instalación de pasos de peatones accesibles en número suficiente y mobiliario urbano.

Las propuestas para reorganizar la sección se resuelven a corto plazo sobre el firme existente, mediante pintura y elementos de señalización, horizontal y vertical, quedando pendiente para una etapa posterior la reurbanización de la vía con las características que se definen en las secciones correspondientes.

MA07.2-3 C. Francisco Baila Tosca. Definir itinerarios peatonales sin obras.

a) tramo de costa. 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.

b) tramo interior. 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.

MA07.2-4 Completar itinerario peatonal por C. Salinas Xr y C. Castellón

Para resolver la comunicación peatonal de Colonia Europa con el núcleo urbano y servicios, se propone completar el itinerario peatonal enlazando con el que llega de la c/ Salinas hasta la avda. Castellón. Se realizarán los tramos de acera y pasos de peatones necesarios para ello.

MA07.2-5 Señalización de viales perpendiculares a la playa como prioridad peatonal en calles: Peñíscola, Cala Puntal G, Cala Puntal O, Salinas A

Se trata de garantizar la seguridad del peatón en los recorridos hacia las playas, en tanto se urbanizan estos viales.

MA07.2-6 Peatonalización de c. Cala Puntal W y V

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.

MA07.2-7 Modificación de trazado de la vía pecuaria colada de San Gregorio en suelo urbano y urbanizable.

Parte de esta vía pecuaria se encuentra en calles urbanizadas (tramo en Gil de Atrocillo), y por tanto en terrenos que no son adecuados para el tránsito del ganado, lo que permite plantear su desafectación y trazado por caminos más aptos. La gestión requiere la intervención de otras administraciones y se propone a largo plazo.

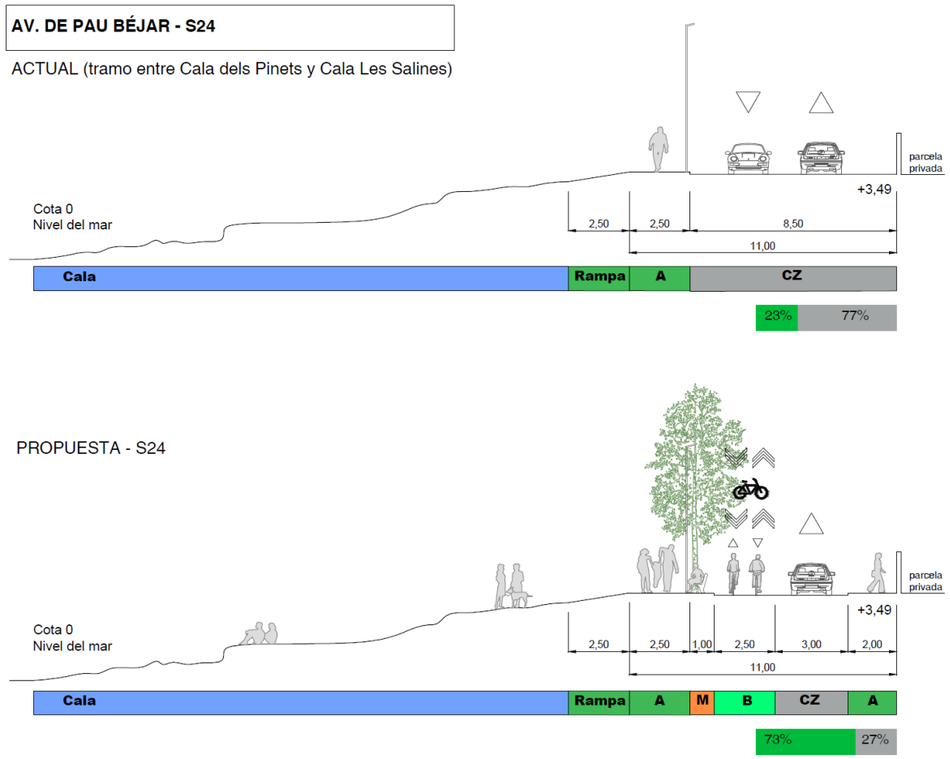


Ilustración 68. Sección Av. de Pau Béjar (S24) existente y propuesta. Fuente. Elaboración propia

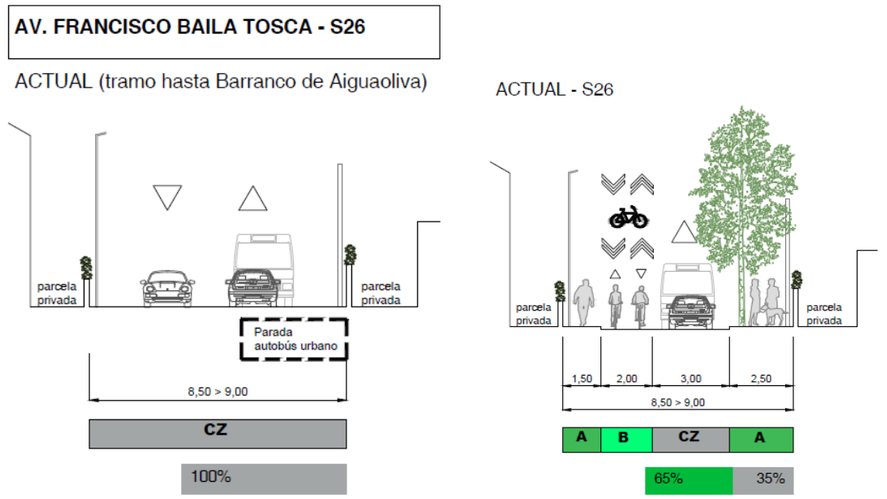


Ilustración 69. Sección Av. Francisco Baila Tosca (S26) existente y propuesta. Fuente. Elaboración propia

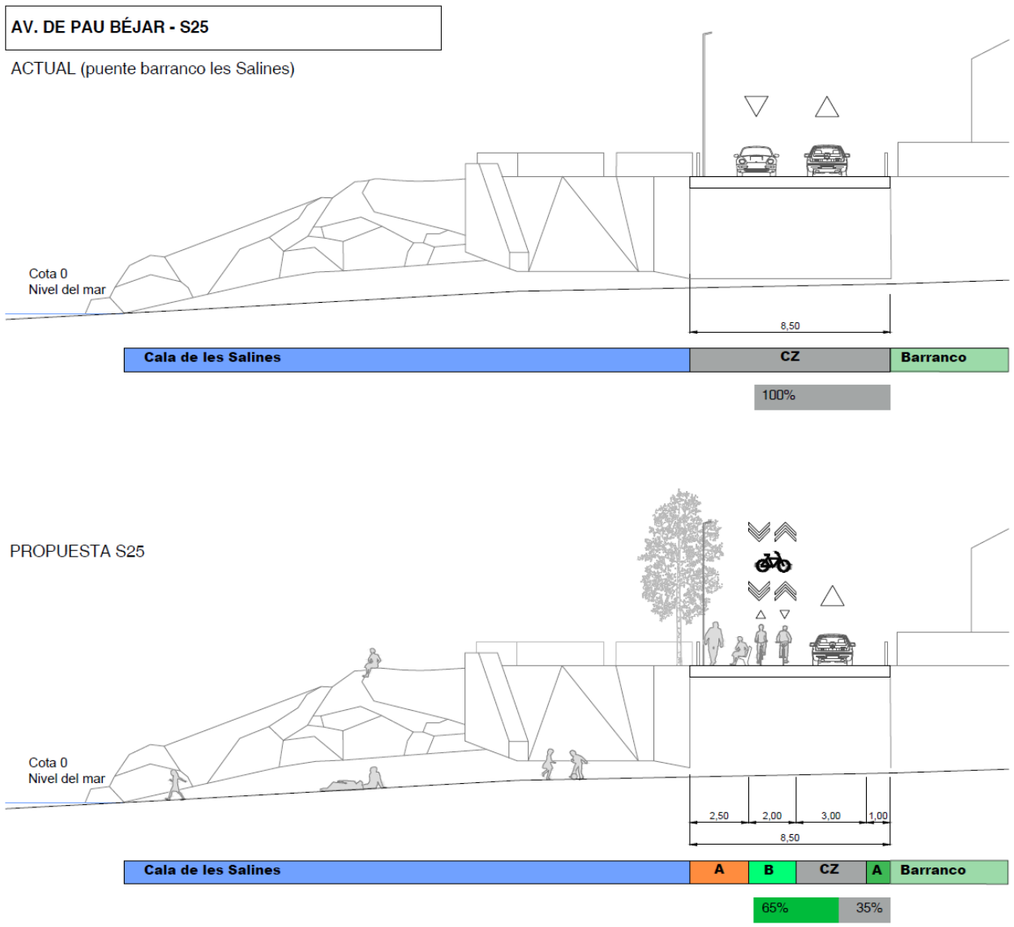


Ilustración 70. Sección Av. Francisco Baila Tosca (S25) existente y propuesta. Fuente. Elaboración propia

MA07.3 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 Cervol, 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 Cervol, 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 71. Extracto del plano Pa4_Caracterización de la red principal. Fuente. Elaboración propia

La malla se dispone con los siguientes recorridos básicos:

Norte-Sur (NS)

<u>MA07.3-1 NS-1 Paseo Marítimo.</u>

El carril bici constituye una fuente de conflicto a lo largo del paseo marítimo con una solución de integración que no garantiza la convivencia con el caminar o la estancia. Existen estrechamientos (plaza Sant Telm – rampa, acceso al ayuntamiento, Passeig de Colóm-Passeig de Blasco Ibáñez), falta de claridad (rampas aparcamiento Plaza Sant Antoni – Passeig de Colóm), y trazados enrevesados 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 y al ciclista, así como estudiar las salidas y entradas del aparcamiento y su porcentaje de aparcamiento de rotación o permanente.

La cobertura vegetal del paseo responsable de otorgar sombra debe complementarse con otras especies en las áreas vacantes fuera de la huella del aparcamiento subterráneo y elementos de sombra eficientes que recuperen la habitabilidad en los meses cálidos.

1. NS-1.1 Passeig Fora-Forat – Sant Jaume I

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 Cervol, 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.

Las conexiones entre paseos han de reequilibrarse en favor del itinerario peatonal que ha de resultar principal. La avd. de la Mediterrànea es el futuro colector de recorridos peatonales del barrio en desarrollo cuya conexión con el Passeig San Jordi, requiere un estudio en detalle a desarrollar con el nivel de detalle adecuado tras la elección de estrategia de intervención que incluya las conexiones de itinerarios peatonales con Passeig de Sant Pere y Passeig de Fora Forat, ya que la rotonda de acceso al aparcamiento subterráneo obliga a enrevesar y estrechar el itinerario.

2. NS-1.2 Tramo Blasco Ibáñez- Colóm - Sant Pere.

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.

Entre las calles Animas y Sant Pasqual, así como el acceso al aparcamiento en el solar y la conexión Àngel -rotonda acceso calle y aparcamiento, se propone reforzar la señalización borrando las marcas viales "carriles" y señalando acceso a zona peatonal limitando la velocidad al paso humano. Se señalizará desde los extremos contrarios de acceso a dichas calles.

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 la plantación de arbolado.

El espacio público del Àgora del Passeig de Colom, se propone como espacio de oportunidad, reordenando su mobiliario con criterios paisajísticos y protegiendo su carácter de plaza de estancia, relación y actividades, despejando itinerarios y cuencas visuales desde las plazas Sant Agustí, y Sant Telm. Requiere estudio de sombras para mejorar su habitabilidad en meses cálidos. Estudio en detalle de rampa, rotonda y conexión lateral para permitir el deambular en condiciones de seguridad al viandante. Es necesario reforzar el carácter de "invitado" tanto al vehículo privado como a la distribución y servicios.

Debe restringirse al máximo la circulación libre a excepción de los desplazamientos imprescindibles, para ello se dispondrá señalización y rediseño de marcas viales, con regulación de franjas horarias diferenciando entresemana y fines de semana especializado durante la temporada alta.

Respecto del conflicto entre funciones de estancia y paso que tiene por protagonista el carril bici, se propone desviar el carril a calles interiores, de forma que en el paseo sea posible su regulación de uso, por temporada, franja horaria, laborales o festivos, régimen de convivencia y recomendaciones según afluencia al ciclista o otros dispositivos con ruedas y motor que la futura ordenanza ha de regular. Debe señalarse este espacio como "paseo" de forma que permita establecer regulación exceptuada de preceptos generales de la ordenanza ideados para calles y espacios convencionales.

Se refleja la necesidad de revisar el equipamiento de bancos, fuentes, mobiliario reposicionable y otros elementos atractivos que fomenten el uso y disfrute de este espacio público. Así como una reordenación de terrazas y mobiliario auxiliar que dificultan y coaccionan su disfrute como paseo.

Los resaltes que separan carriles desde la calle Costa i Borràs hasta el Àgora son impropios y deberán suprimirse. La intervención para regular el acceso será homónima de las anteriores señaladas, empleando mobiliario pesado para la delimitación y protección de itinerarios peatonales tales como bancos y otros elementos.

La conexión peatonal País Valencià con el paseo (vía Costa i Borràs) necesita refuerzo despejando el itinerario de aparcamientos, cambiando cromáticamente el mismo, dotando de mobiliario urbano, arbolado de sombra y cuidando la geometría de su trazado directa y sin rodeos. Se propone elevar el paso de viandantes afectando toda la excentricidad entre las calles de enlace. Se suprime el paso de vehículos en esta conexión.

El final de paseo termina de forma abrupta con la urbanización del Moll de Llevant, deberá reubicarse a localización alternativa que no desvíe la estructura de paseo marítimo, rebajarse los bordillos y plantación de arbolado de sombra.

De forma inminente se prevé actuación cromática en el pavimento de calzada para suprimir pasos de cebra que confunden la lectura del espacio público, y dibujar nuevos en continuidad hacia la zona peatonal junto al cantil, permitiendo el recorrido natural sin desvíos inadecuados y enrevesados llenos de obstáculos y cuya sección de paso es insuficiente en comparación con el paseo. Se suprimirán las 7 plazas de estacionamiento en la franja que coincide con el ancho del paseo y estrecharán a 2 carriles el área de asfalto destinada al paso de vehículos, recomendando 6.00m entre mobiliario delimitador. La actuación irá acompañada de tratamiento con pintura para reforzar la lectura de espacio perteneciente al caminar.

Se trata de recuperar la jerarquía entre la unión del paseo y el cantil, asunto pendiente que resultará mucho más crítico cuando el área adyacente se actualice.

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.

Como actuaciones inmediatas previa a la remodelación, se disponen de medidas de rescate de la seguridad vial básica para modos activos como sigue:

Estrechamiento de la calzada calle Varadero y rotonda. Se prevé la sustitución del estacionamiento por nuevo eje para caminar ensanchando la acera y dotando el itinerario de sombra adecuada mediante maceteros provisionales de protección del mismo, se recomienda el pintado de marcas viales que limiten la velocidad, y tratamiento cromático del carril bici y banda para caminar.

El carril bici puede prolongarse de igual forma por Ponent, Músic Carles Santos, Varador y al otro extremo por Costa i Borrás.

La solución es aplicable a cualquiera de las calles señaladas, a la espera de integrarse en la propuesta final. De cara a la misma se determinan las siguientes directrices de diseño:

-Continuidad del paseo marítimo. Conservando la sección y ancho tipo de los itinerarios peatonales no menores a 8+8+8m pudiendo ampliarse al recorrer áreas de estancia dadas las posibilidades espaciales del área y la futura intervención pública puerto-ciudad. Deberá dotarse de cobertura vegetal con arbolado de sombra que dé continuidad al mismo y permita su identificación a diferentes escalas.

-Los cruces se diseñarán con prioridad de rasante y ancho respecto otros modos. Libres en la intersección de paradas temporales o carga y descarga de vehículos (alejadas al menos 10m o lo que la cuenca visual determine)

-Las bicis deberán acompañar al paseo en itinerario segregado nítidamente identificable para ciclistas y otros modos, preferiblemente junto a la calzada de paso de vehículos.

-La iluminación, mobiliario, equipamiento lúdico o móvil deberá integrarse reforzando el carácter de paseo y estancia frente al vial convencional.

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.

MA07.3-2 NS-2 Eje Av. Tarragona, Sant Gregori, Tres Reis, Sant Cristòfol, plaza Jovellar y calle Sant Francesc.

1. NS-2.1 Av. Tarragona y c. Sant Gregori

Conexión con la av. Francisco José Balada, al otro lado del Cervol, e integración en la estructura urbana mediante revisión de estacionamiento en vial y su reconversión a carril bici y ensanchamiento de acera con arbolado.

Es necesario incrementar el espacio para el peatón, tanto de circulación como de estancia, sobre todo en el tramo que afecta al colegio público.

2. NS-2.2 Plaza Tres Reis, c. Sant Cristòfol, plaza Jovellar

Las acciones sobre estos espacios se incorporan a la línea de actuación MA05. Peatonalización del casco urbano (MA05.1-4 y MA05.2-3).

A partir de Tres Reis, dada la presencia de la torre de la Iglesia, así como la configuración espacial de esta área, incorporando el lienzo de fachada y 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 2, dejando entretanto una sola 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 con 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 Febrer de la Torre que los conecta entre ellos y con la costa.

Se deberá tener en cuenta la ejecución del carril bici propuesto en la vía, tal y como se especifica en "MA02.3-3 (E2) Ejes de conexión longitudinales por el interior".

MA07.3-3 NS-3 Pablo Picasso – Libertad -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.

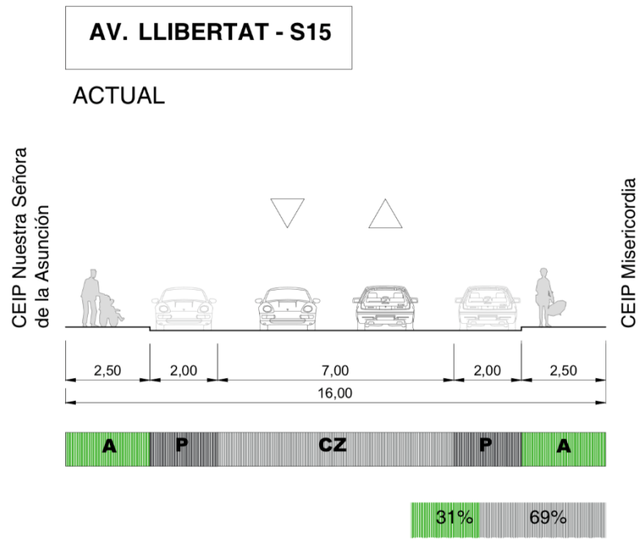


Ilustración 72. Sección Av. Libertad (S15) existente. Fuente: Elaboración propia

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.

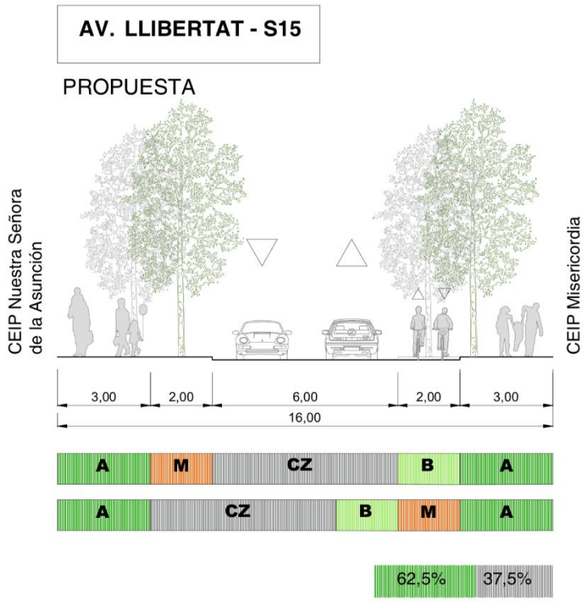


Ilustración 73. Sección Av. Libertad (S15) propuesta. Fuente: Elaboración propia

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 ligeramente sinuoso que respetando las geometrías de giro propias de los vehículos autorizados a emplear esta vía, mejora la percepción del conductor de vía calmada, pero fluida al mismo tiempo. 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 a incorporar en el proyecto definitivo.

MA07.3-4 NS-4 Bulevar 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 atravesarlo con pasos de viandantes frecuentes, al menos en todos los ejes peatonales creados.

En fase inicial, además de las intersecciones resueltas mediante rotondas que se definen en otras actuaciones, se considera prioritario garantizar el cruce de peatones a nivel en el Camí Fondo y la C. María Auxiliadora. Se proponen pasos de peatones y reductores de velocidad en esos puntos.

Igualmente, es prioritario mejorar la seguridad de los viandantes en el tramo próximo a la zona comercial, entre la C. Salinas A y la C. dels Dauradors. Se propone paso de peatones, reductores de velocidad para vehículos y crear itinerarios peatonales seguros. Para ello se acondicionarán las aceras existentes junto a los comercios y sus aparcamientos, dotándolas de sombra vegetal y mobiliario, lo que mejorará también la fachada urbana que los edificios existentes definen. En el tramo de carretera sin acera se segregará el paso, protegiéndolo mediante bolardos para garantizar la seguridad de los que recorren a pie este trayecto.

Itinerarios Este – Oeste (EO)

MA07.3-5 EO1 Riberas río Cervol

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.

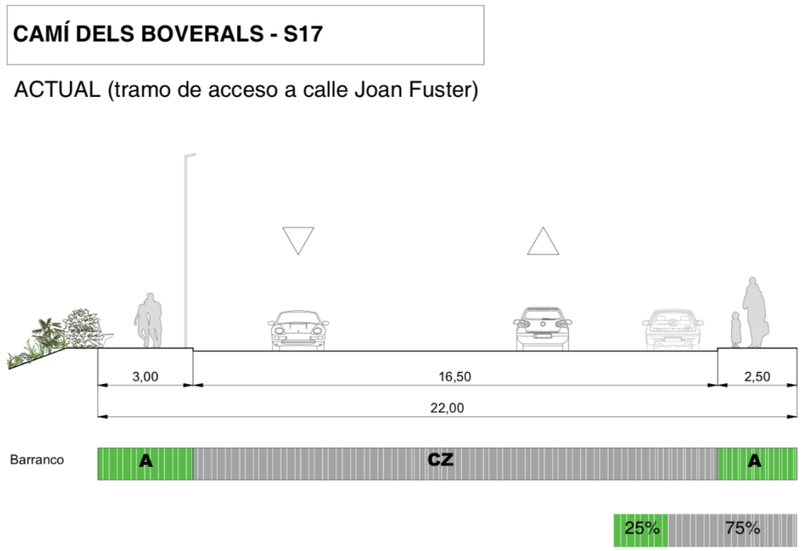


Ilustración 74. Sección Camí dels Boverals (S17) actual. Fuente: Elaboración propia

El itinerario que bordea el rio Cervol, 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.

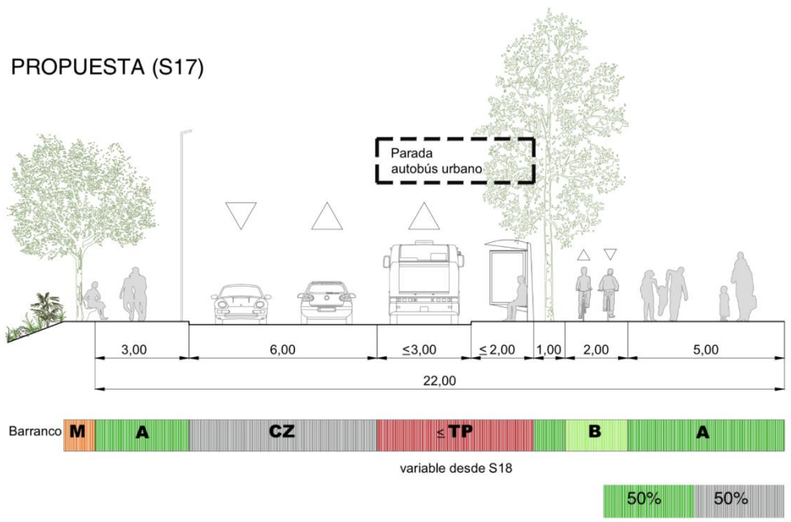


Ilustración 75. Sección Camí dels Boverals (S17) propuesta. Fuente: Elaboración propia

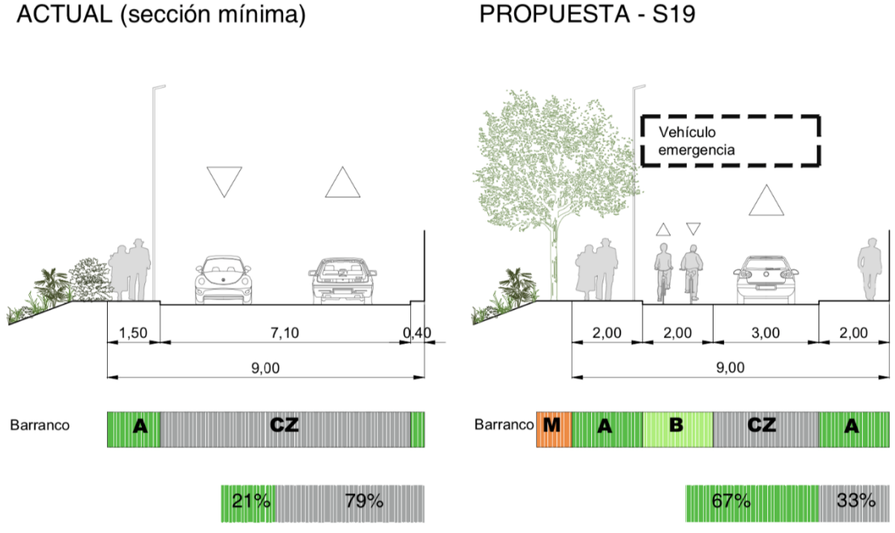
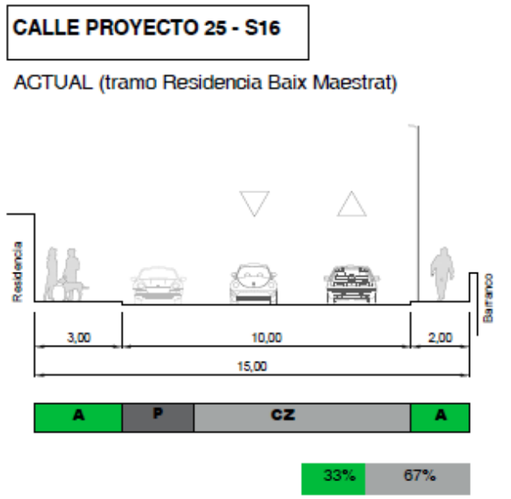


Ilustración 76. Sección S19 actual y propuesta. Fuente: Elaboración propia

En margen derecho se propone actuar en el primer tramo a corto plazo y acometer el resto en fases posteriores, ligadas al desarrollo de la zona.



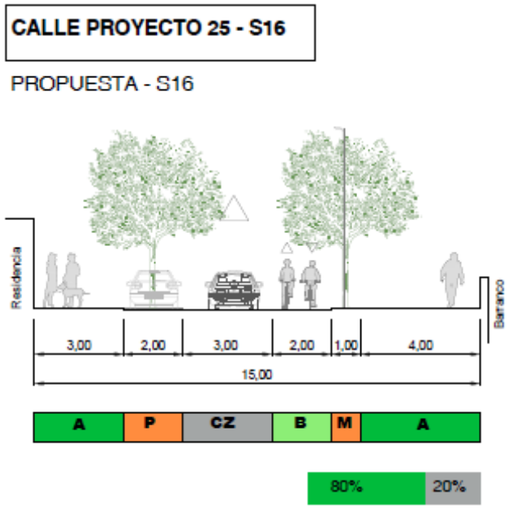


Ilustración 77. Sección S16 actual y propuesta. Fuente: Elaboración propia

MA07.3-6 EO2 Avda. Barcelona – Juan Ribera - Jaume I

Un itinerario principal, futuro paseo, sobre el que vienen transformaciones de gran importancia a medida que se desarrolle el sector, por tanto, su reurbanización final se producirá con éste, pero entretanto se prevén las siguientes acciones:

Juan Ribera//

Restitución itinerario peatonal seguro: Habilitando un ancho continuo y seguro para lo que se suprimirán las barreras al cruce en esquinas calle Convento, prolongando su acera y reubicando vados y pasos de peatones alineados al recorrido.

Debe conectarse el itinerario recto entre el paseo y la avd. Barcelona, es un itinerario muy débil que emplea toda la población en sus comunicaciones E-O, deben recuperarse las líneas de deseo o trazo natural para dar continuidad funcional a los pasos de viandantes, que hoy generan rodeos ajenos a la eficiencia de trazado, provocando cruces de personas por puntos no señalizados. Este itinerario se recomienda arbolar y dotar de sombra compatible con su diseño final.

Jaume I//

Restitución de funcionalidad en pasos de cebra de rotonda y supresión de barreras como barandilla calle San Gregori y Tarragona, reubicación pasos de peatones al eje del itinerario, camino natural.

Avd.Barcelona //

Se propone como vía principal de conexión para movilidad activa y de acceso a la población, por lo que su trazado será paulatinamente adaptado, se ampliarán las aceras de forma asimétrica mayor la norte con arbolado de porte y carril bici, calzada equipada con áreas de parada o carga y descarga alternando estancias, conformando la banda de usos múltiples durante los primeros 200m, pudiendo situarse en las calles a las que da. Al aumentar su sección se realizará un diseño único que amplíe el paseo y dimensiones las zonas de servicio así como el desvío de la calzada hacia la rotonda del bulevar Baix Maestrat.

El tramo final se integrará acompasando la actualización del puente sobre el Cervol para enlazar el carril bici y el paseo hacia el del bulevar, puente pequeño e itinerario a la Ermita.

Paseo integral

Jaume I: La construcción de un paseo con ancho suficiente y dotado de sombra no menor a 6m libres con arbolado en ambos lados es la premisa que se propone para los tramos desde la playa hasta Leopoldo Querol y tramo desde bulevar hasta estrechamiento de la avd. Barcelona. El ancho del paseo actual no es constante, pero el ancho del viario permite reconsiderar el estacionamiento en cordón y la restitución del ancho mínimo para aprovechar el arbolado existente con independencia de lo que suceda en tramos posteriores.

Juan Ribera: El paseo debe eliminar las 2 bandas de aparcamiento y al ser la vía de 16m se propone ubicarlo a un lado seguido a la acera con sección asimétrica que puede adaptarse mejor en tramos todavía no urbanizados.

MA07.3-7 EO3 María Auxiliadora – Calle de la Virgen

Las acciones sobre la calle de la Virgen se incorporan a la línea de actuación MA05. Peatonalización del casco urbano.

El trazado debe incorporar un itinerario principal que dote a una de sus aceras de al menos 4m recomendando que sea la norte. La operación de restitución del cruce con el bulevar eliminará el paso inferior requiriendo un paso de peatones seguro sobre el bulevar.

Transitoriamente se empleará la banda de estacionamiento para albergar al carril bici, se prevé mejorar la seguridad en las bocacalles dando continuidad a la rasante de la acera y empleando la banda de estacionamiento para el cambio de rasante. Estas adaptaciones pueden realizarse independientemente de las calles recayentes.

MA07.3-8 EO4 Camí Fondo – Carreró

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. Libertad. 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.

MA07.3-9 EO5 Av. Zaragoza – Calle del Papa Benet XIII - Calle Mare de Déu del 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 la av. Zaragoza se recupera espacio para el peatón ampliando las aceras y se mejora la seguridad al trasladar los carriles de bicicletas a nivel de calzada, separados de ésta por bandas multifuncionales arboladas al igual que la mediana central.

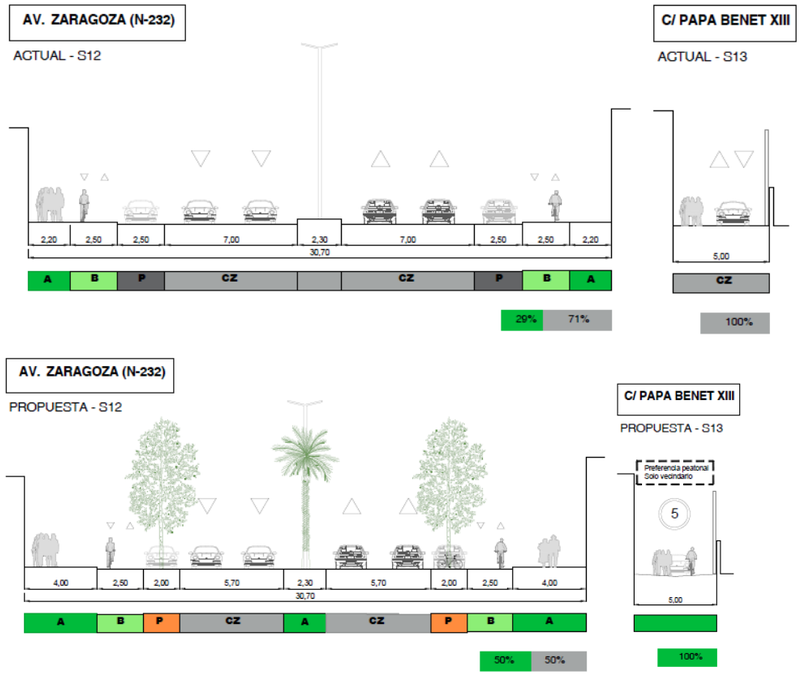


Ilustración 78. Secciones S12,S13. Fuente: Elaboración propia

La calle del Papa Benet XIII forma parte del conjunto de itinerarios peatonales del camino a la estación y, dada su escasa anchura, sólo puede funcionar con suficientes garantías de seguridad si se le otorga preferencia al peatón y se reduce el tráfico de motorizados al estrictamente necesario, vecinos y emergencias, con velocidad controlada. A corto plazo se puede resolver con señalización.

En etapas previas se propone eliminar el doble sentido en la calle Pilar, habilitándola como ciclocalle. (ver MA02.3-1 (E1) Anillo Central y MA02.3-2 (E1) Ejes de conexión transversales

a la costa "C. Pilar – Av. Zaragoza"). El arbolado y un pavimento identitario permitirán reconocer el itinerario como un paseo hacia la estación.

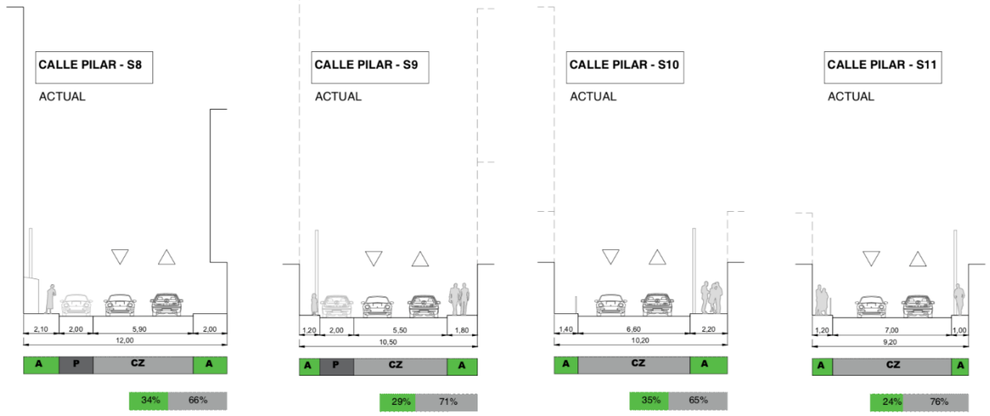


Ilustración 79. Secciones existentes en C. Pilar (S8, S9, S10, S11). Fuente: Elaboración propia

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.

Su escaso ancho hace recomendable parear el alumbrado público con la banda del arbolado y áreas multifuncionales de permitirlo la planta viaria o unificarlo mediante proyectores suspendidos en el eje de la vía para optimizar el mismo y evitar contaminación lumínica directa o reflejada.

Las acciones sobre la calle Pilar se incorporan a la línea de actuación MA05. Peatonalización del casco urbano.

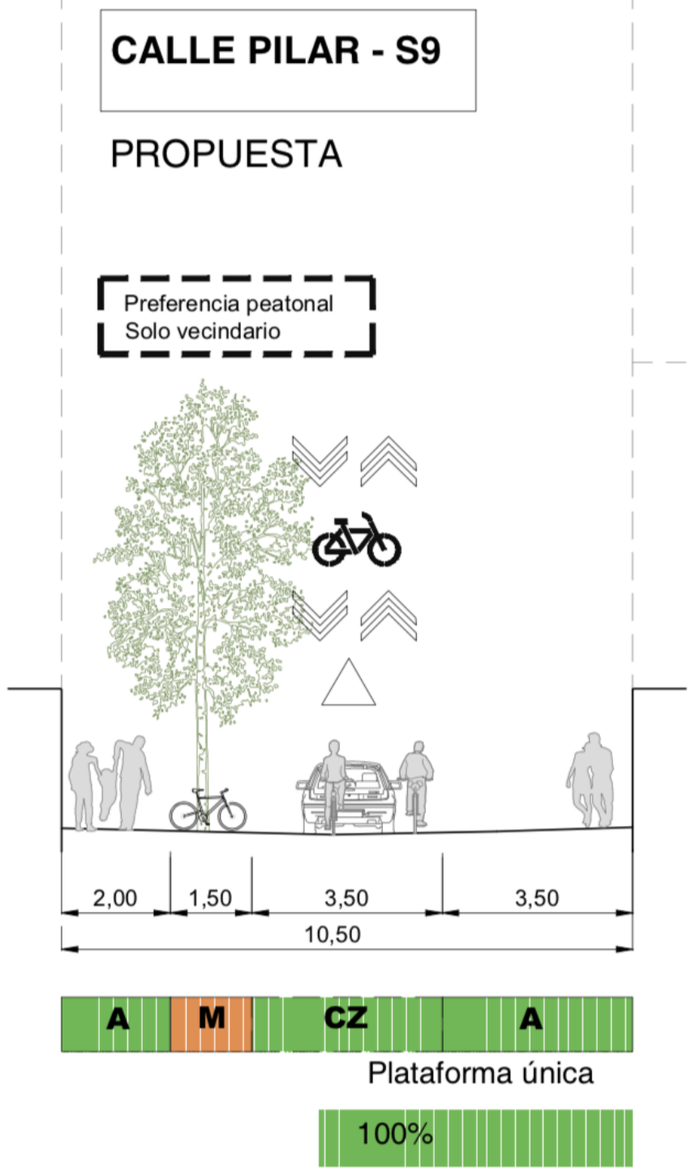


Ilustración 80. Sección propuesta en C. Pilar (S9). Fuente: Elaboración propia.

MA07.3-10 EO6 Madrid -Raimundo Alós

Este eje será clave para la restauración de la calle Pilar. Se propone incluir una sección equilibrada en la que se resuelva el acceso dejando las áreas de carga y descarga en las bocacalles muy frecuentes, priorizando el acceso y desde la rotonda y dotando las aceras de arbolado de sombra y ancho suficiente.

En tránsito es posible recuperar el lado norte para sustituir la banda de estacionamiento por la acera ampliada y arbolado de sombra. Al cruzar Sant Francesc se une al trazado de la antigua muralla que deberá ampliar más aún la acera en la medida que el dimensionado del motorizado lo permita.

El pavimento de la reurbanización deberá continuar con las directrices identitarias que el Plan Especial concrete.

MA07.3-11 EO7 Febrer de la Torre – Pio XII - Juan XXIII

Se puede invertir la proporción entre espacio destinado a movilidad activa y ocupado por vehículos motorizados, ajustando la métrica de los carriles y reduciendo el aparcamiento. Los carriles de bicicletas se sitúan a nivel de calzada y se propone arbolado capaza de dotar de sombra a los recorridos activos.

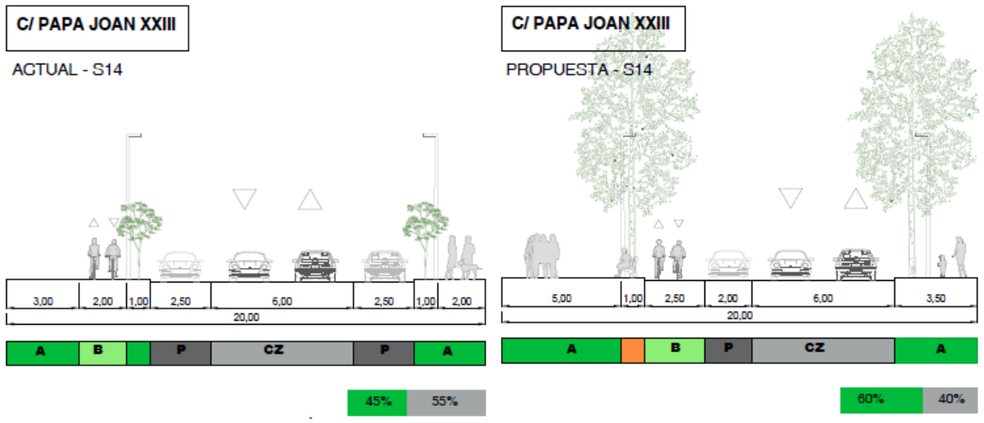






Ilustración 81. Estado 0 Actual e Infraestructura Verde. Costa Sur



1.2.8 Síntesis de las actuaciones propuestas sobre la red peatonal

El PMUS propone en sintonía con el Plan de Regeneración, que a su vez integra sus propuestas en el marco de planes y programas que afectan a Vinaròs, una serie de acciones sobre la Movilidad Activa, en concreto la peatonal, empleando la Infraestructura Verde como soporte de las mismas, organizadas por acciones. Se despliegan sobre el territorio organizado en supermanzanas y estados de intervención: 0 Actual, 1 corto, 2 medio y 3 largo plazo.

Ilustración 82. Estado 1 Acciones a corto plazo. Costa Sur



Ilustración 83. Estado 2 Acciones a medio plazo. Costa Sur



Ilustración 84. Estado 3 Acciones a largo plazo. Costa Sur

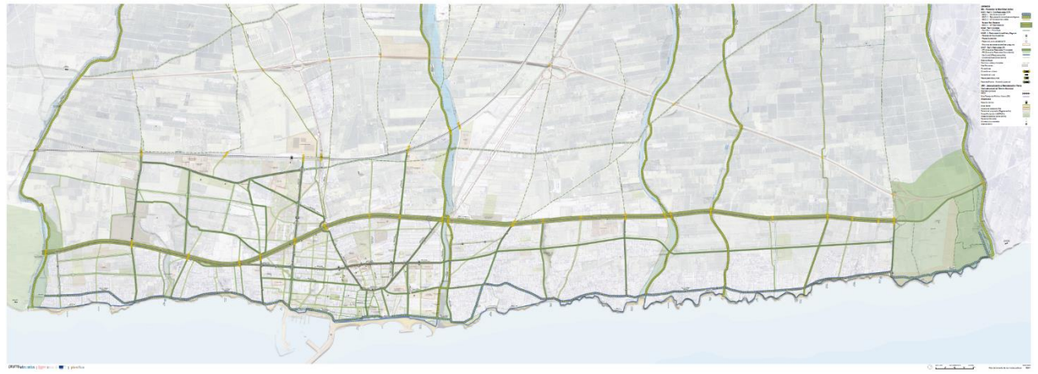


Ilustración 85. Imagen final Plan de Fomento de la Movilidad Activa



Ilustración 86. Imagen final Plan de Fomento de la Movilidad Activa. Costa Sur

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 87. Imagen final Plan de Fomento de la Movilidad Activa. Centro



Ilustración 88. Imagen final Plan de Fomento de la Movilidad Activa. Costa Norte

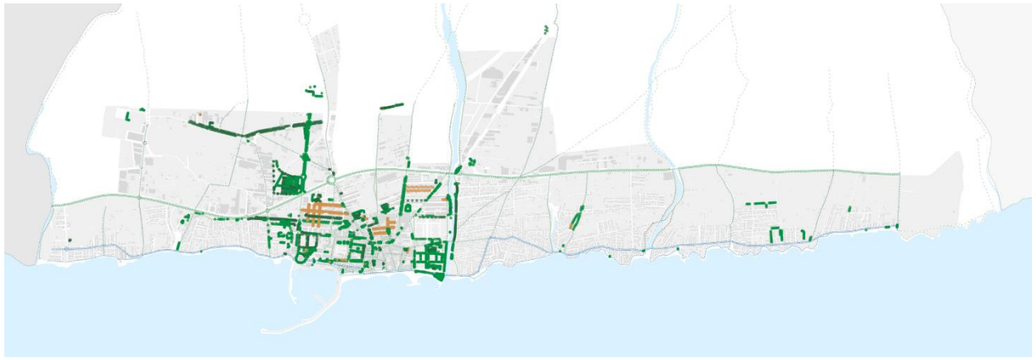


Ilustración 89. Arbolado de sombra franja costa. Fuente. Elaboración propia.

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.

1.2.9.1 Longitud de los itinerarios ciclistas urbanos

En esta primera tabla y en la gráfica que la acompaña se muestra la longitud de los ejes ciclistas que vertebran la movilidad en el entramado urbano.

Tipo vía	Sentidos	E0	E1	E2	E3
Ciclocalle	1 sentido	3.407 m	5.482 m	5.163 m	4.907 m
Ciclocalle	2 sentidos	12.586 m	12.830 m	11.480 m	11.280 m
Carril bici	1 sentido	2.997 m	2.769 m	2.787 m	3.095 m
Carril bici	2 sentidos	6.878 m	26.847 m	39.954 m	57.420 m
Total entramado urbano		**25.868 m**	**47.928 m**	**59.384 m**	**76.702 m**

Tabla 5. 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

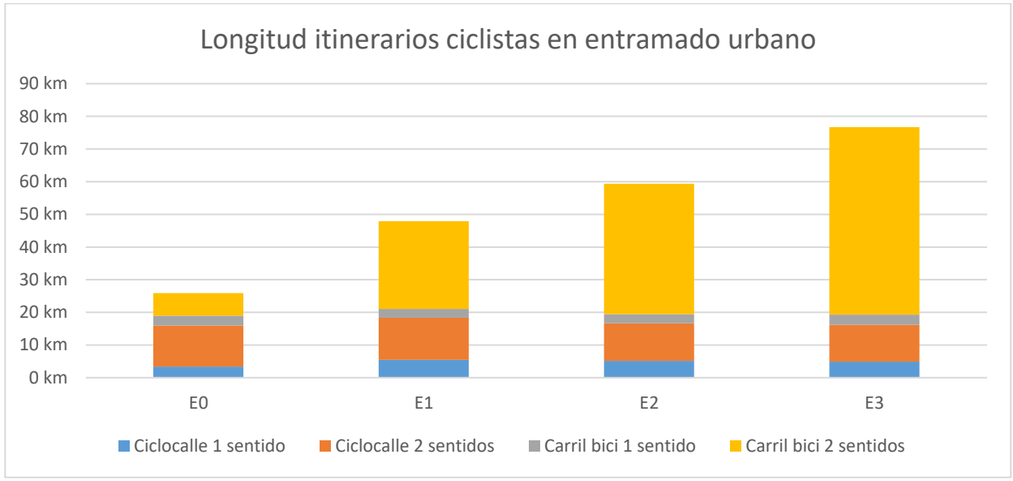


Ilustración 90 Gráfica resumen de la longitud de las vías ciclables en el entorno urbano en cada una de las fases. Las distancias vienen expresadas en kilómetros. Fuente. Elaboración propia

Se puede observar como el presente PMUS realiza una clara apuesta por la movilidad en bicicleta, aumentando una media de 17 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 60,5km de carriles bici, lo que constituirá el 79% del total de la extensión de la red ciclista urbana.

Tipo vía	E0	E1	E2	E3
Longitud carril bici	9.875 m	29.616 m	42.741 m	60.515 m
Total entramado urbano	25.868 m	47.928 m	59.384 m	76.702 m
% total	**38%**	**62%**	**72%**	**79%**

Tabla 6. 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:

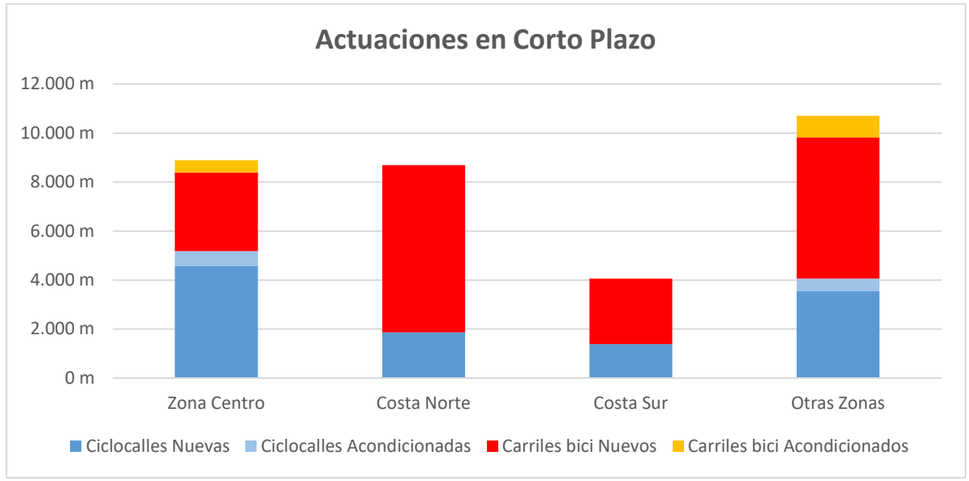


Ilustración 91. Desglose de actuaciones a corto plazo. Fuente: Elaboración propia

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:

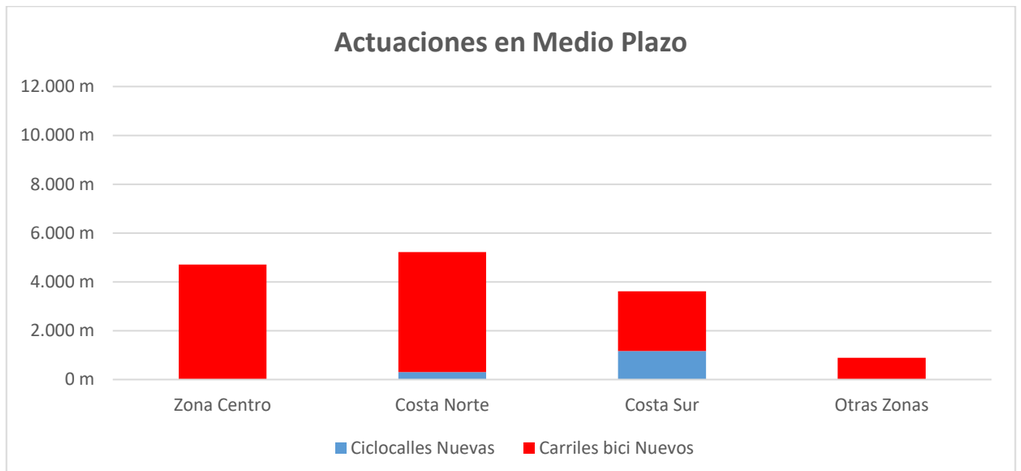


Ilustración 92. Desglose de actuaciones a medio plazo. Fuente: Elaboración propia

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:

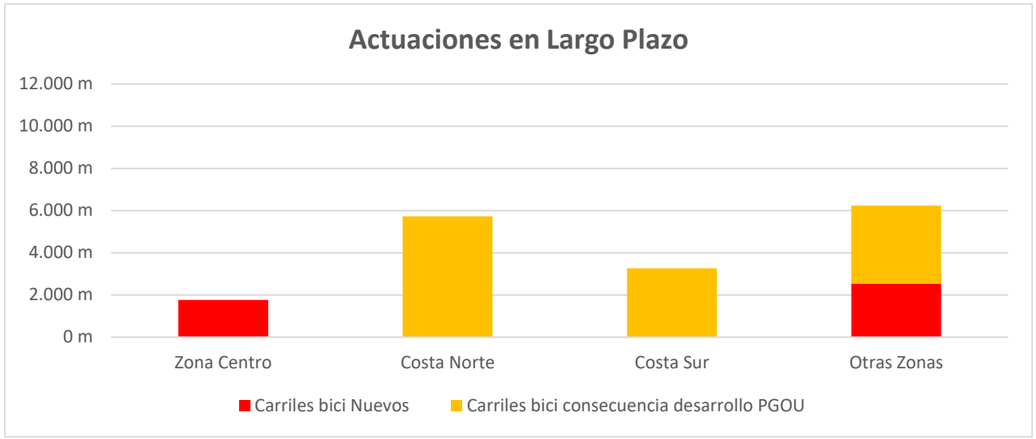


Ilustración 93. Desglose de actuaciones a largo plazo. Fuente: Elaboración propia

A largo plazo, la mayor parte de las actuaciones se realizarán solo con el desarrollo del PGOU.

1.2.9.2 Longitud de los itinerarios ciclistas en el entorno rural y de conexión

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 103 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 (desarrollo de la XINM de la Generalitat Valenciana).**

Tipo vía	E0	E1	E2	E3
Vías entorno rural (km)	0,00	64,43	102,91	102,91

Tabla 7. 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.. Fuente. Elaboración propia

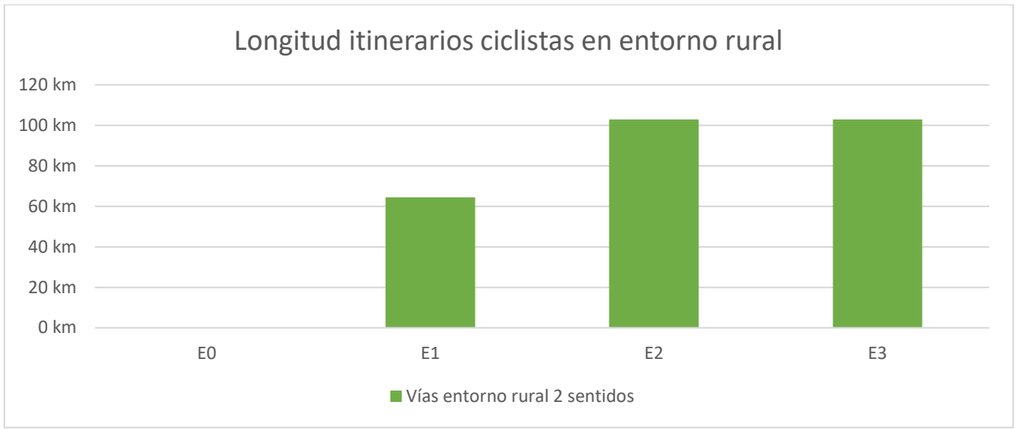


Ilustración 94 Gráfica resumen de la longitud de las vías ciclables en el entorno urbano en cada una de las fases. Las distancias vienen expresadas en kilómetros. Fuente. Elaboración propia

1.2.9.3 Ciclorruta de carácter supramunicipal

En la segunda fase de desarrollo del presente PMUS se ha previsto la ejecución de la CR-10, propuesta por la XINM. Esta vía tiene un marcado carácter vertebrador a nivel supramunicipal, ya que pretende conectar la provincia castellonense de norte a sur por el interior hasta su enlace con la CR-CV320, que seguirá hacia el sur alcanzando València. La longitud de la CR-10 es de 83,76 km, de los cuales 6,02km discurren por el término municipal de Vinaròs.

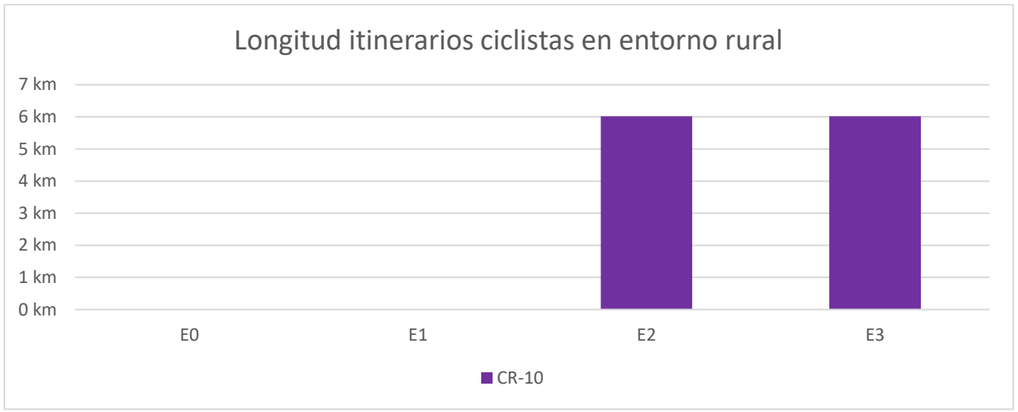


Ilustración 95 Gráfica resumen de la ejecución de la CR-10 en kilómetros. Fuente. Elaboración propia

1.2.9.4 Conclusiones

Tras la ejecución del presente PMUS la red ciclista urbana verá triplicada su longitud (pasando de 25km a 77km 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 señalizarán los itinerarios rurales establecidos por otros planes de carácter supramunicipal, ayudando a revalorizar el entorno natural del municipio.

Será responsabilidad de la Generalitat Valenciana la ejecución de la ciclorruta CR-10 en el tramo que discurre dentro del término municipal, de aproximadamente 6km de longitud.

Resumen de actuaciones

A continuación, se muestra una serie de ilustraciones con el estado de la red ciclista en cada uno de los estadios definidos por el presente PMUS. Esto es:

- E1: Corto plazo (0-4 años)
- E2: Medio plazo (5-8 años)
- E3: Largo plazo (>8 años)

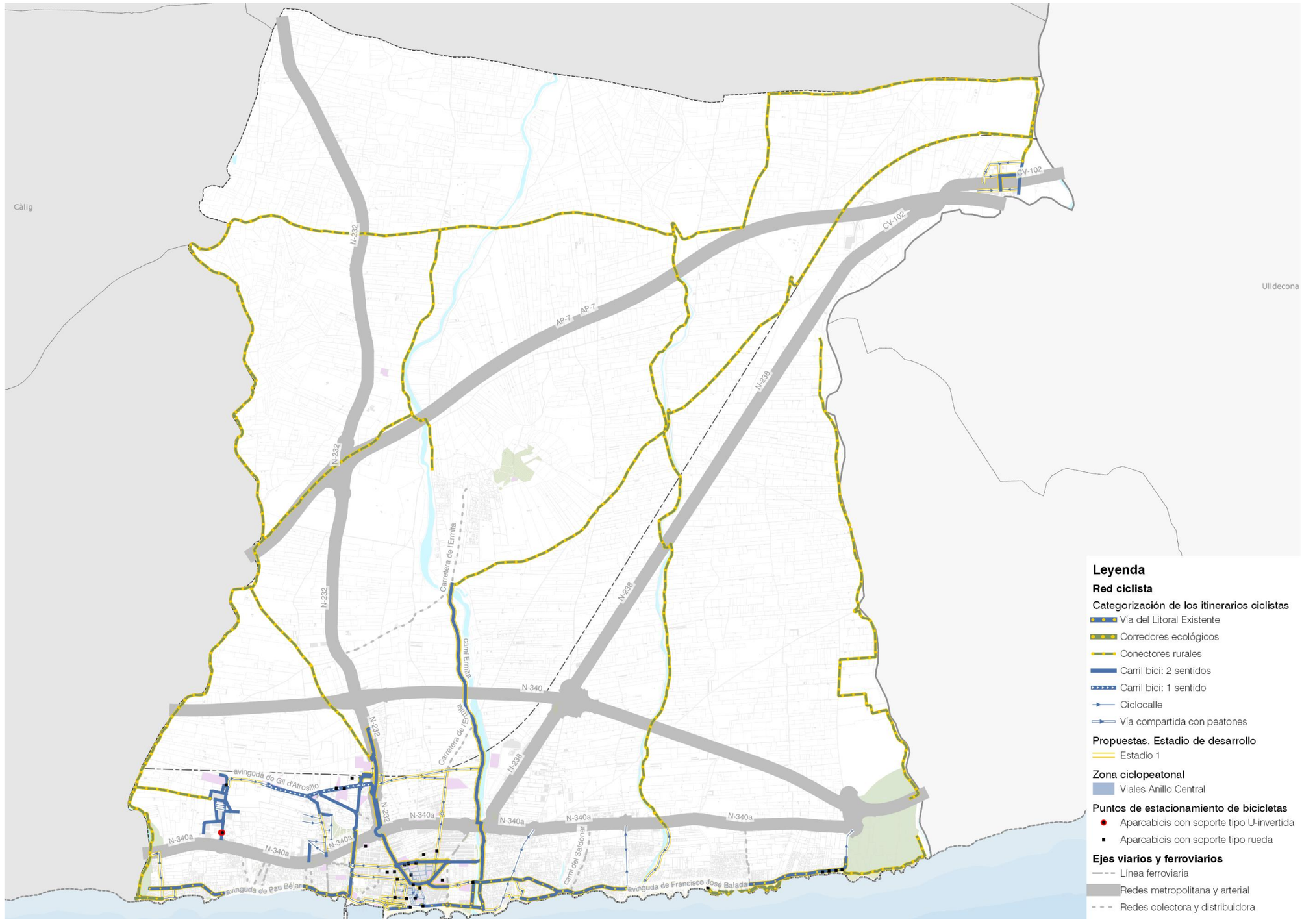


Ilustración 96. Infraestructura ciclista en el término municipal tras actuaciones previstas a corto plazo. Fuente: Elaboración propia.

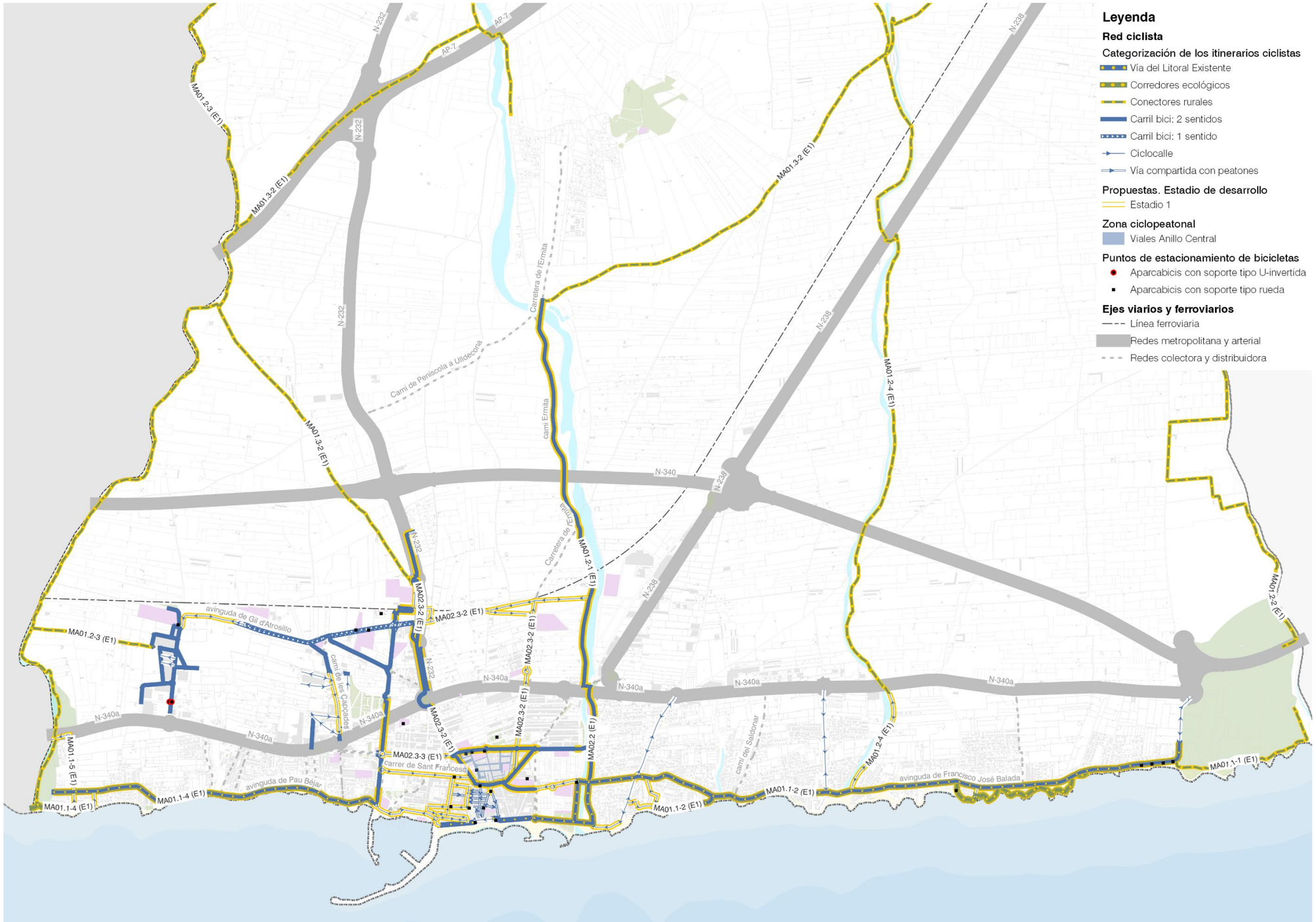


Ilustración 97. Infraestructura ciclista en el litoral tras actuaciones previstas a corto plazo. Fuente: Elaboración propia.

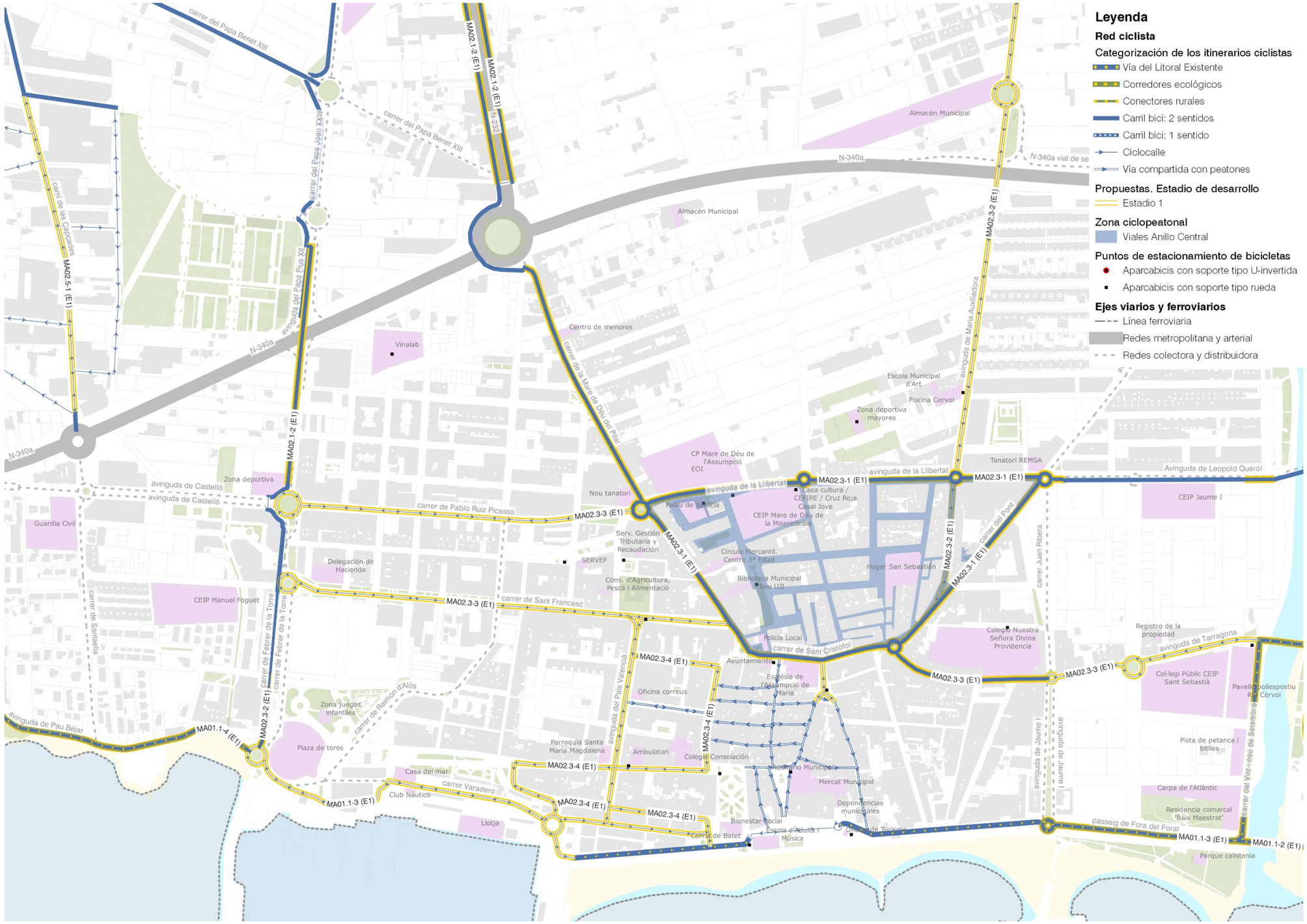


Ilustración 98. Infraestructura ciclista en la Zona Centro tras actuaciones previstas a corto plazo. Fuente: Elaboración propia.

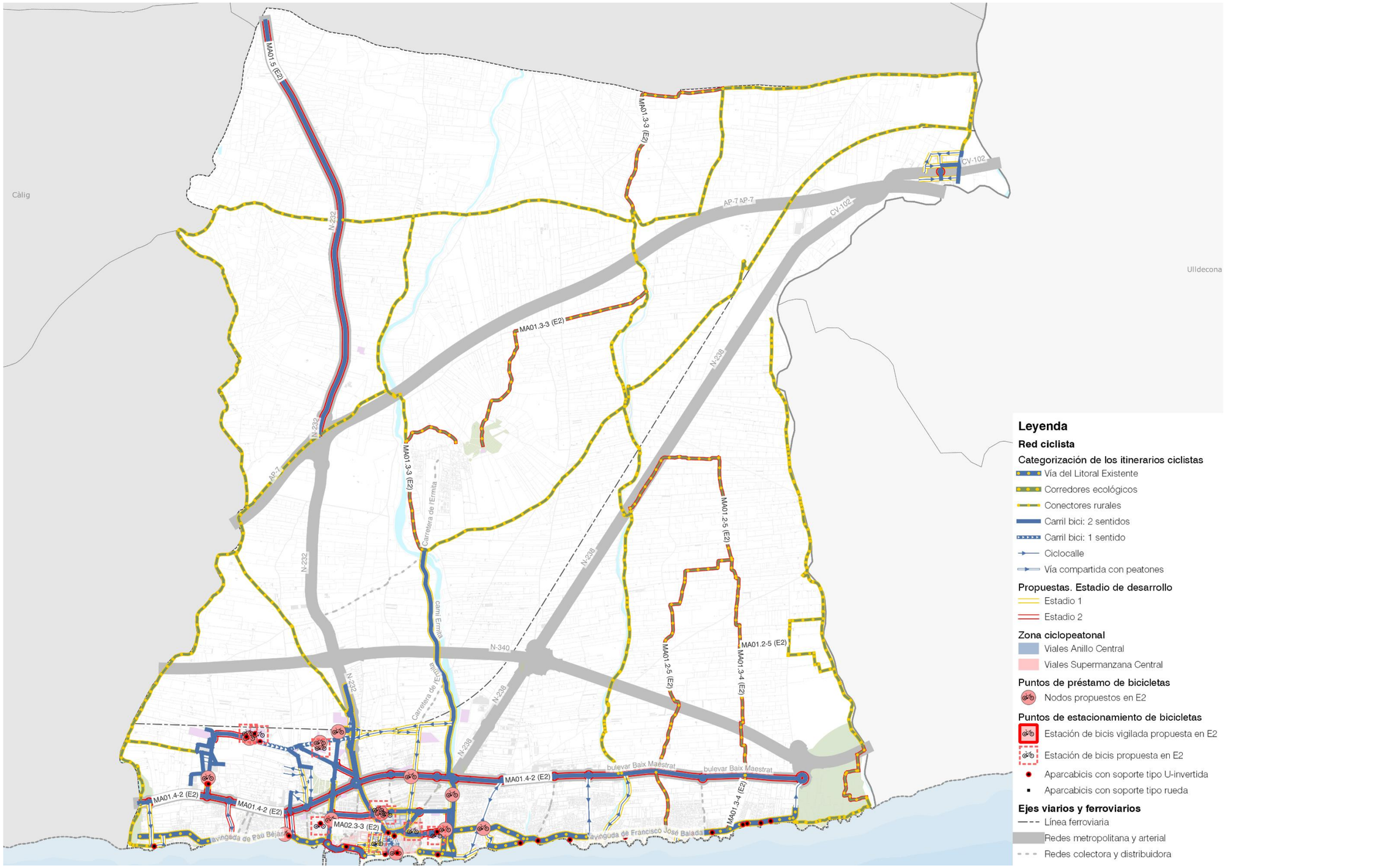


Ilustración 99. Infraestructura ciclista en el término municipal tras actuaciones previstas a medio plazo. Fuente: Elaboración propia.

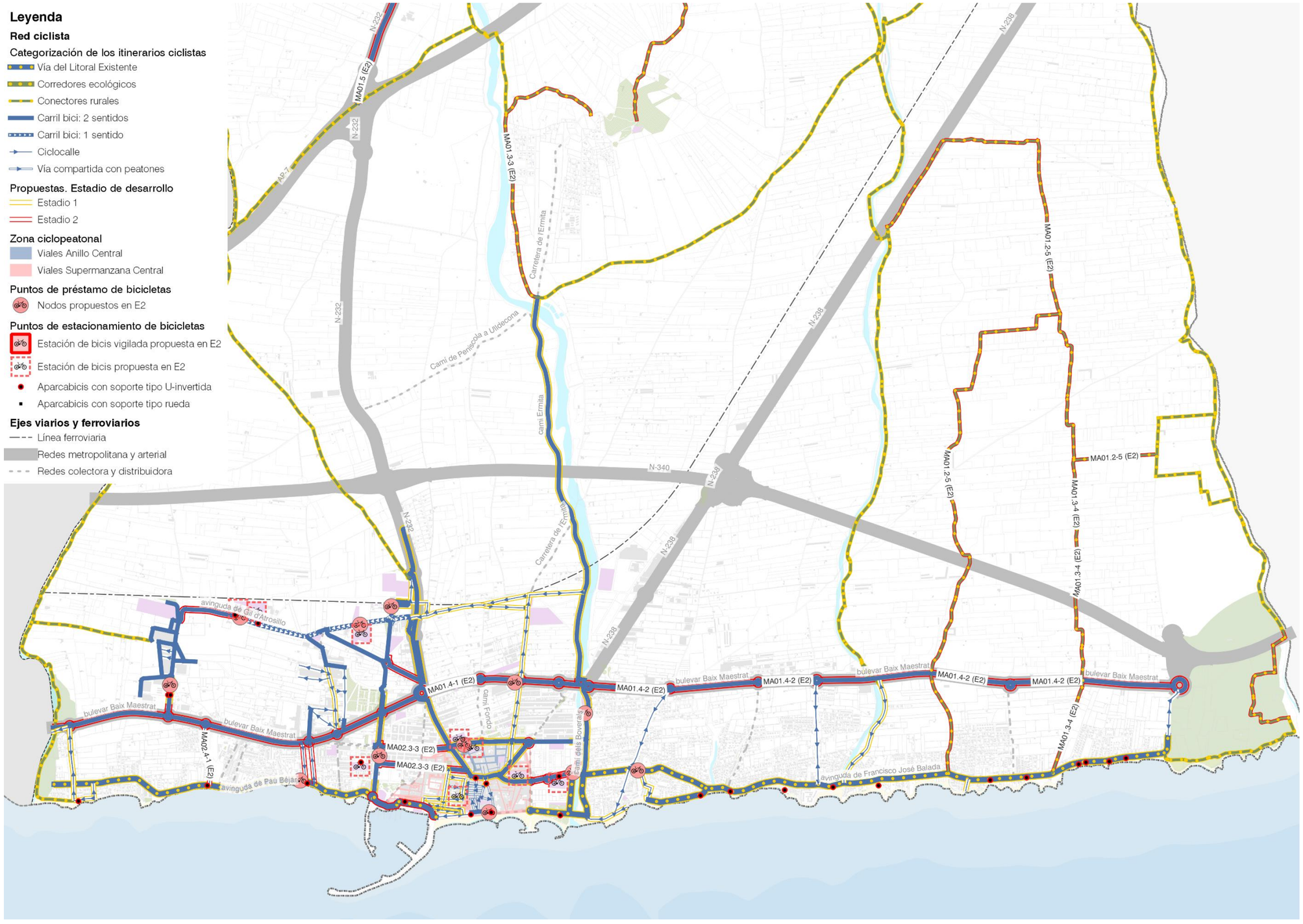


Ilustración 100. Infraestructura ciclista en el litoral tras actuaciones previstas a medio plazo. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 101. Infraestructura ciclista en la Zona Centro tras actuaciones previstas a medio plazo. Fuente: Elaboración propia.

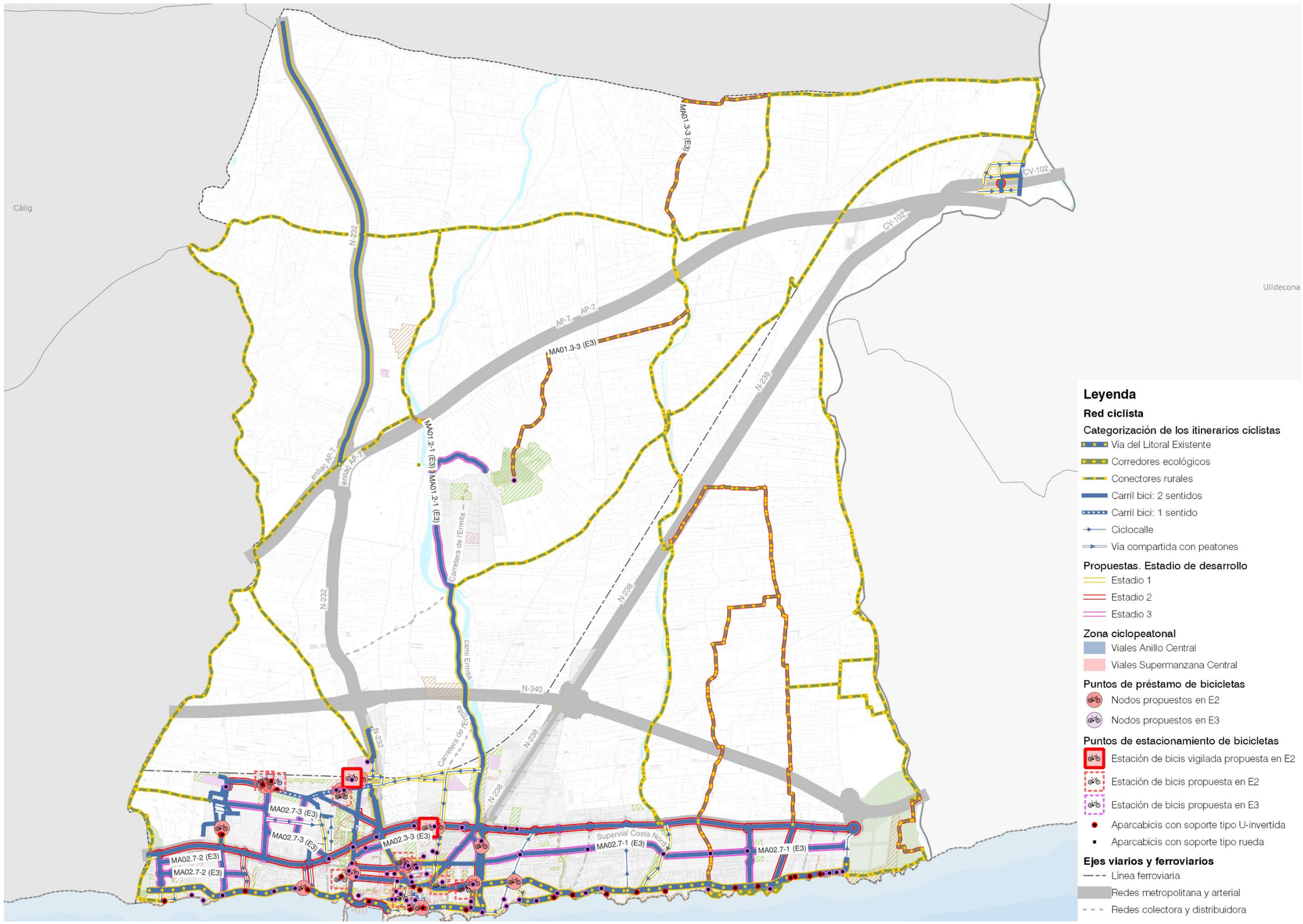


Ilustración 102. Infraestructura ciclista en el término municipal tras actuaciones previstas a largo plazo. Fuente: Elaboración propia.

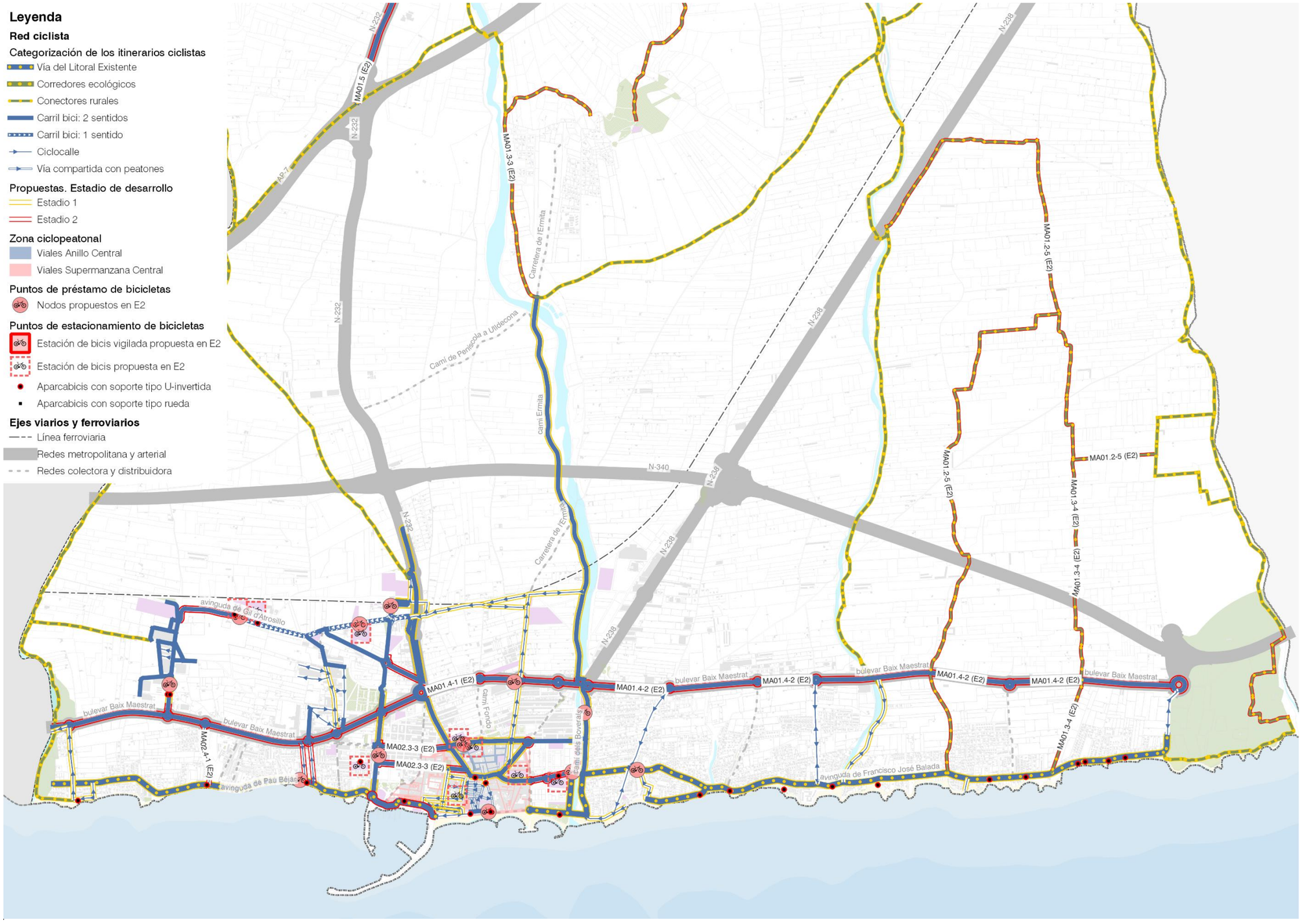


Ilustración 103. Infraestructura ciclista en el litoral tras actuaciones previstas a largo plazo. Fuente: Elaboración propia.

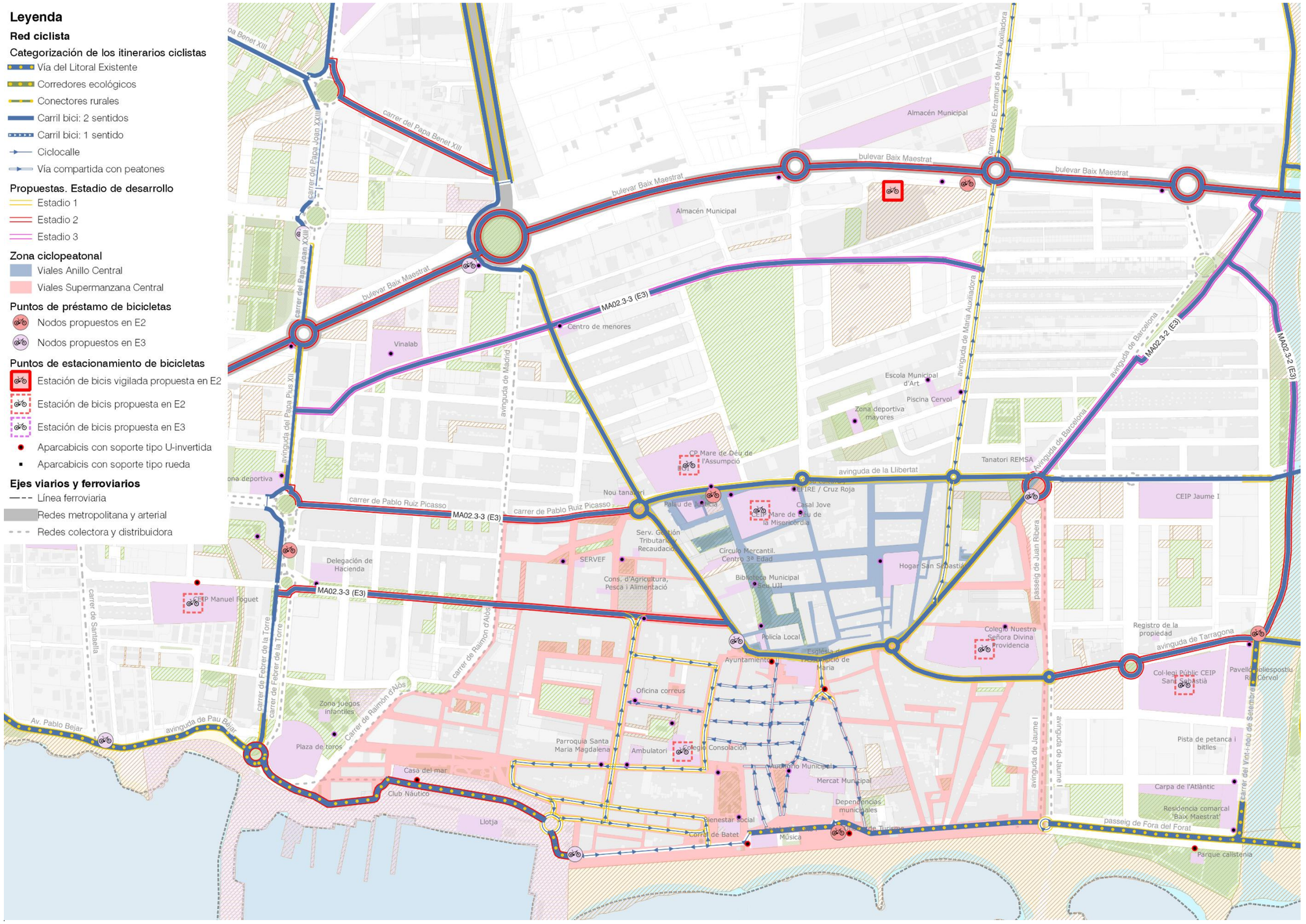


Ilustración 104. Infraestructura ciclista en la Zona Centro tras actuaciones previstas a largo plazo. Fuente: Elaboración propia.

1.3 Plan TP. Plan de transporte colectivo

JRV	Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación
MA	Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos
TP	**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

- **Reestructuración del servicio de transporte público urbano (TPU01).**

  Las líneas de transporte público urbano modificarán su recorrido, con objeto de **mejorar la cobertura** (TPU01.1) de modo que la línea urbana conecte con la estación de tren, con el hospital y con la zona comercial de puerto mediterráneo. Además, se propone **adecuar los horarios con la línea de cercanías** (TP01.2) y **reforzar el servicio durante la época estival** (TPU01.3).

- **Tarificación unificada (TPU02)**

  Se propone contar con una **tarjeta única** (TPU02.1) que englobe todos los servicios de transporte urbanos y que sea compatible con los interurbanos. También se propone la creación de unos bonos (TP02.2) que incentiven el uso del transporte público.

- **Mejora de las paradas (TPU03)**

  Se propone **mejorar la accesibilidad, visibilidad, capacidad y habitabilidad de las paradas** del municipio, de modo que todas sean adaptadas para garantizar su accesibilidad a todos los usuarios del servicio (TPU03.1).

- **Sistema de ayuda a la explotación - SAE (TPU04)**

  Mediante la implantación de este servicio se espera mejorar la experiencia de los usuarios:
  -Información de horarios de rutas en tiempo real en la parada.
  -Posibilidad de consultar la información a través de internet o del teléfono, de modo que el ciudadano siempre esté informado a través de su Smartphone sobre posibles alteraciones del servicio.
  -Control de los vehículos generando alertas con respecto a los adelantos horarios, retrasos, otras alertas generadas por conductores, etc.

- **Nueva parada central – Reestructuración de las líneas (TPU05)**

  A medio plazo se propone la creación de una **parada central** (TPU05.1) en el eje del Bulevar de modo que el servicio de transporte interurbano no tenga que acceder al interior del casco urbano, mejorando sus tiempos de viaje. Se **reestructuran las líneas urbanas** (TPU05.2) acercándolas a los destinos más concurridos y a todas las áreas habitadas incrementando la accesibilidad a los usuarios.

- **Transporte público a demanda (TPU06)**

  Ante la dificultad de llegar a determinadas partes del municipio mediante transporte público regular, se propone la implementación de una red de **transporte público a demanda**. (TPU06).

- **Medidas de protección para la mujer (TPU07)**

  En cumplimiento del borrador del Plan de Igualdad y Contra la Violencia de Género de Vinaròs, se propone que, en horario nocturno, **las mujeres tengan la posibilidad de efectuar la parada en el punto más cercano a su destino**. (TPU07) tal y como se está llevando a cabo en otras poblaciones.

- **Rediseño de la línea de transporte interurbano (TPU08)**

  Se propone la **revisión de los itinerarios de las líneas de transporte interurbano (TPU08)** aunando los objetivos marcados desde otras líneas del PMUS.

1.3.1 TPU01. Reestructuración del servicio de transporte público urbano

1.3.1.1 Actuaciones en el corto plazo

TPU01.1 (E1) Mejora de cobertura espacial de la línea de transporte público urbano

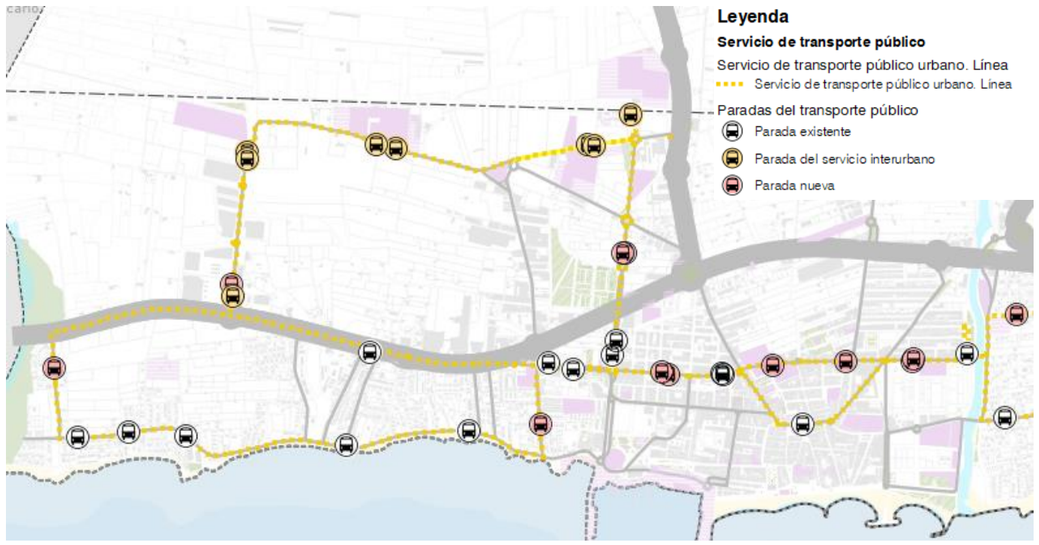
Se propone una modificación del recorrido del servicio de transporte urbano que cumpla los siguientes objetivos:

- 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. Actualmente, el único servicio público que llega a esta zona es la línea de transporte público interurbano que une con Vinaròs y Benicarló.

Además, tanto en Costa Norte como en Costa Sur se deberán tener en cuenta las modificaciones de los sentidos de circulación propuestas como consecuencia de la reestructuración de la jerarquía viaria en ambas zonas.

Con todo, la nueva propuesta pasa por un servicio que disponga de un total de 52 paradas distribuidas por toda el área urbana, aprovechándose para ello 27 paradas del servicio actual y 8 paradas del servicio de transporte público interurbano; y creando nueva infraestructura con un total de 17 paradas.

La ubicación de las paradas es la siguiente:



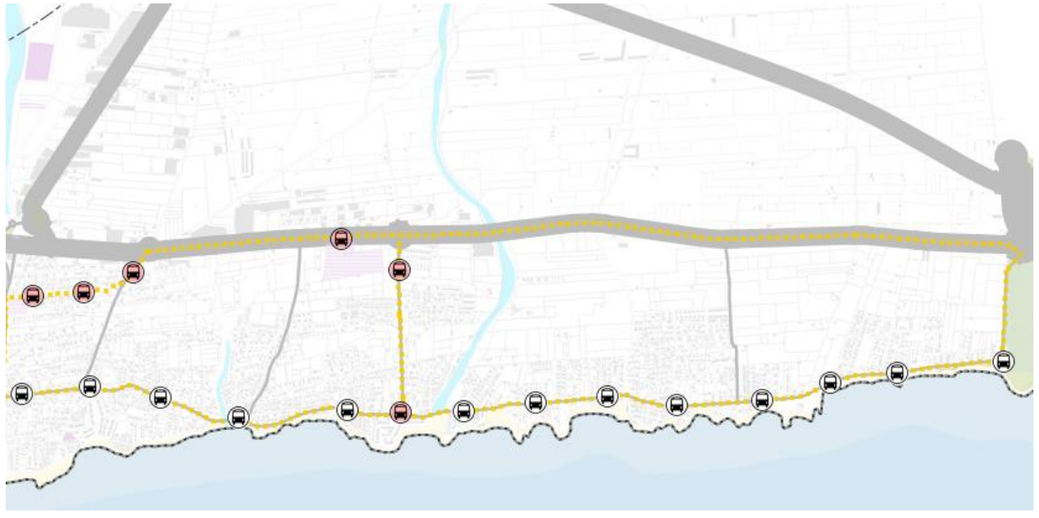


Ilustración 105. Esquema de la nueva propuesta de ubicación de las paradas del servicio de transporte público urbano. Imagen superior: Costa Sur y Zona Centro. Imagen inferior: Costa Norte. Fuente: Elaboración propia

TPU01.2 (E1) 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 València.

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 Cervol, donde virará hacia el interior hasta alcanzar el puente que une con la Zona Centro por la C. Leopoldo Querol. Tras parar en la parada central, 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 Cervol. 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	Les Deveses – 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	Cala Puntal	3532	15 (10 hasta 09:00h)
Tramo 5	Cala Puntal	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 8. 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 la actualidad, el recorrido de la línea de transporte público urbano se limita a las Zonas Centro, Costa Norte y Costa Sur; no existiendo conexión con la Estación de FF.CC., el Hospital o los institutos situados al oeste de la N-340. El servicio está desglosado en dos líneas cuyos recorridos va enlazando un único autobús de capacidad para 31 personas. El horario de funcionamiento del servicio va desde las 07:30 hasta las 20:55 (aproximadamente).

Consecuentemente, 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. Para conocer la conectividad con esta infraestructura, se ha realizado un análisis de los periodos de paso de la línea interurbana Vinaròs – Benicarló – Peñíscola. Los resultados se muestran en la siguiente tabla:

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 9 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 10 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 11 Análisis conectividad entre servicio ferroviario y servicio de transporte público de superficie en temporada baja. Fuente: Elaboración propia

En la Tabla 10 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 11, 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 actual 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 12 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 13 Análisis conectividad entre servicio ferroviario y servicio de transporte público de superficie en temporada baja. Fuente: Elaboración propia

En la Tabla 10 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 11, 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 14. 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 15. 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 16. 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 14.

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 (E1) 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.

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 106. Recorrido del servicio de transporte público urbano. Propuesta de recorrido 1. Fuente: Elaboración propia

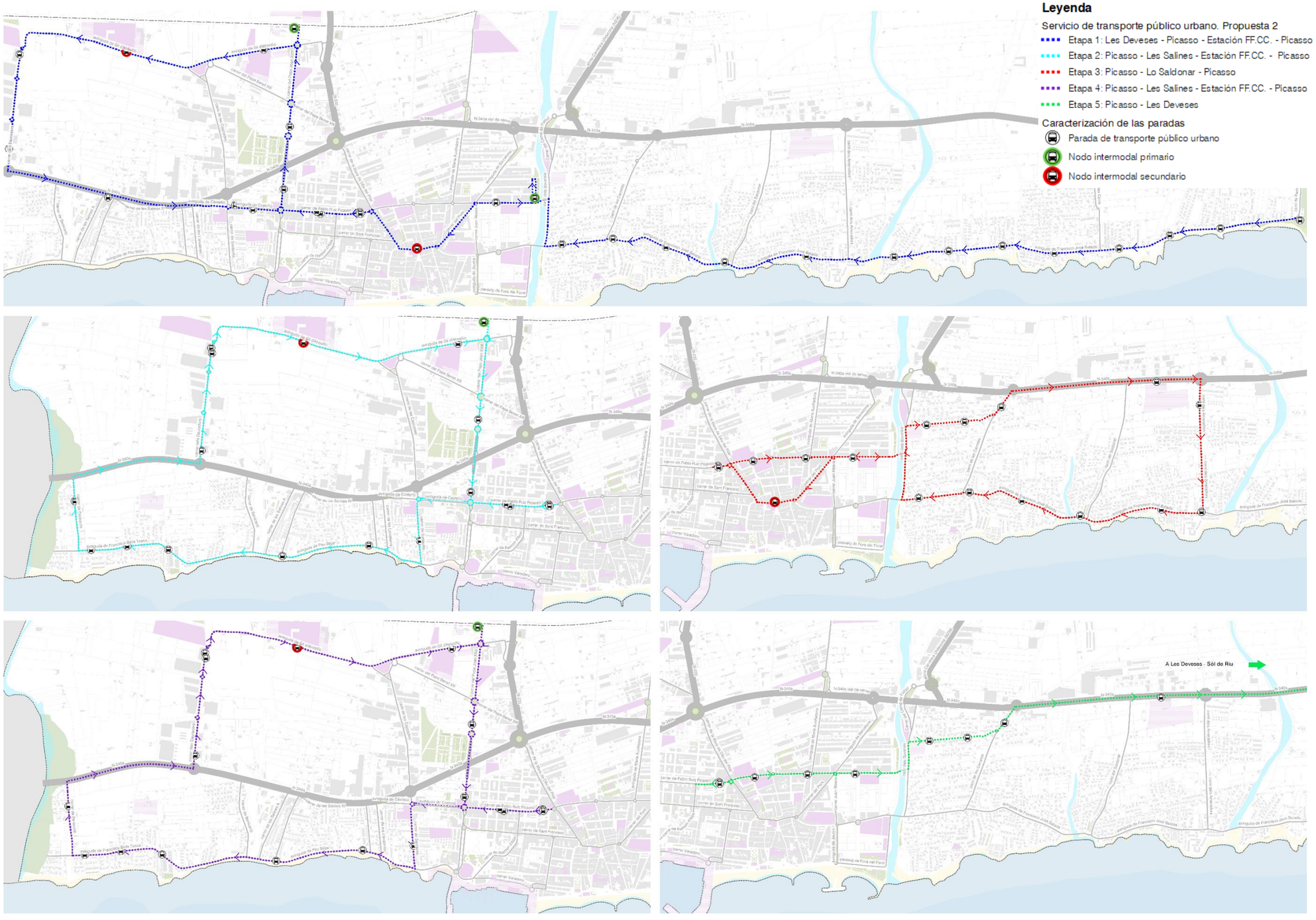


Ilustración 107. Recorrido del servicio de transporte público urbano. Propuesta de recorrido 2. Fuente: Elaboración propia

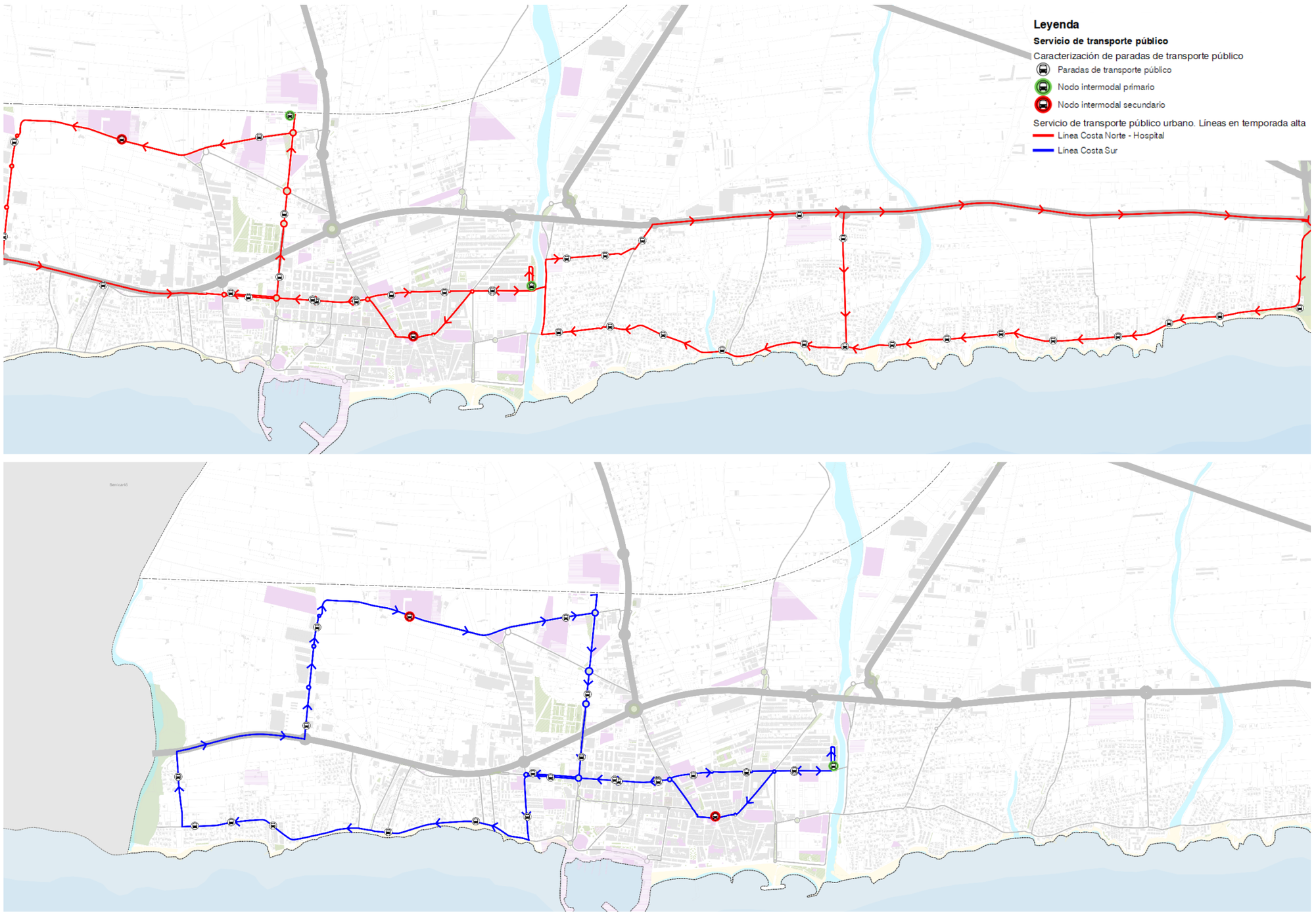


Ilustración 108. Propuesta de la línea de transporte público urbano en E1. Desglose de líneas en temporada alta. Fuente: Elaboración propia.

1.3.2 TPU02. Tarificación unificada para los servicios de transporte público

1.3.2.1 Actuaciones a corto plazo

TPU02.1 (E1) 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.

Estas medidas supone un paso en la utilización de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) para la implantación de una gestión como smart-city en el transporte urbano de Vinaròs.

TPU02.2 (E1) 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.

1.3.3 TPU03. Mejora de las paradas de autobús urbano

1.3.3.1 Actuaciones a corto plazo

TPU03.1 (E1) Mejora de la accesibilidad de las paradas

Se propone mejorar el estado general de las paradas del municipio, de modo que aquellas que solo dispongan de señalización horizontal o vertical 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.

Así, las paradas deberán disponer de marquesina para la protección de los usuarios ante las posibles inclemencias del tiempo. También deberán contar con bancos, de modos que los usuarios dispongan de un lugar donde descansar durante la espera. La parada debe ser tal que facilite la aproximación de los autobuses y el acceso al mismo por parte de los usuarios. Además, deberán contar con paneles informativos sobre los horarios y recorridos de las rutas.

En primer lugar, estas medidas deberán aplicarse a todas aquellas paradas no accesibles del casco urbano y a las paradas que recogen un mayor volumen de usuarios fuera de él. En el casco urbano, esto afecta a las seis nuevas paradas propuestas en el eje Leopoldo Querol - Libertad - Picasso. También en Pío XII se instalará una marquesina en la parada que no dispone de ella, actualmente utilizada por el servicio de transporte público interurbano. Fuera del casco también se considera necesaria la instalación de marquesina en todas las paradas del recorrido hacia el Hospital y el área comercial de Portal del Mediterráneo.

Especial atención merece la nueva parada propuesta en la estación de FF.CC., que deberá resaltar su carácter intermodal. Para ello se propone la instalación de una plataforma para, al menos, dos vehículos y la habilitación de un espacio para la parada de taxi. Igualmente, será imprescindible adecuar la parada para permitir la estancia de los usuarios y mejorar el itinerario peatonal de acceso.

Hacia el norte, la nueva parada propuesta en el carrer de Joan Fuster, junto a la futura ubicación del CEIP Jaume I, deberá ser también plenamente accesible para fomentar el uso de este modo de transporte en los desplazamientos hasta el centro educativo. También la parada ubicada junto a la Farmacia María Teresa Valls (Av. Francisco José Balada 24) es prioritaria para reunir condiciones de accesibilidad. También en Costa Norte, la parada del Spar deberá ser desplazada a la esquina opuesta de la vía para permitir la parada de los

[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.

vehículos tanto cuando se aproximen desde la Av. de Francisco José Balada como del camí dels Ameradors.

Por último, será necesario mejorar la accesibilidad y dotar de una nueva marquesina a la parada sita en la intersección entre la N-340a y la C. Salinas

En definitiva, se procede a realizar las siguientes modificaciones sobre las paradas del transporte público urbano:

Actuación	Ubicación
Mejora de la accesibilidad e instalación de marquesina (paradas existentes)	Av. de Piux XII, 7
	Farmacia. Av. Francisco Balada 24
	N-340a - Esquina C. Salines A
Mejora de la accesibilidad e instalación de marquesina (paradas del servicio de interurbano)	Estación FF.CC
	Carrer Dauradors - Pista Atletismo (N-S)
	Carrer Dauradors - Pista Atletismo (S-N)
	Carrer Dauradors. Carrefour (S-N)
	Hospital Comarcal de Vinaròs (N-S)
	Hospital Comarcal de Vinaròs (S-N)
	IES Leopoldo Querol (N-S)
	IES Leopoldo Querol (S-N)
Mejora de la accesibilidad e instalación de marquesina (paradas nuevas)	Av. Leopoldo Querol (N-S)
	Av. Leopoldo Querol (S-N)
	C. Joan Fuster
	Av. Francisco Balada – Esquina opuesta a Spar
	Av. Libertad - Esq. C. del Carreró
	Av. Libertad 4 - Juzgados
	C. Soro (N-S)
	C. Soro (S-N)
	Carrer Dauradors. Carrefour (N-S)
	Juan XXIII (N-S)
	Juan XXIII (S-N)
Actuaciones sobre la señalización (paradas existentes)	Av. Fco. Baila 21 - Esq. C. de la Cala del Puntal H
	Av. Francisco Balada 128
	Av. Francisco Balada 144A
	Av. Francisco Balada 168
	Av. Francisco Balada 192
	Av. Francisco Balada 222. Esq. C. Illa de Tabarca
	Av. Francisco Balada 229. Esq. C. Illot de Carallot
	Av. Francisco Balada 249. Esq. C. Illa Còrsega
	Av. Francisco Balada 4
	Av. Francisco Balada 54
	Av. Francisco Balada 90
Actuaciones sobre la señalización (paradas nuevas)	C. Joan Fuster II
	C. Peñíscola 12
	C. Santaella
	Camí Ameradors
	N-340. Camping Vinaròs
	C. de les Carretes

Tabla 17. Actuaciones previstas en las paradas de autobús urbano. Fuente: Elaboración propia

A medida que se progrese en el desarrollo del PMUS y se vea la efectividad de las actuaciones propuestas en relación al transporte público, debería realizarse un estudio sobre la necesidad de mejorar la accesibilidad del resto de paradas de este servicio.

Para completar estas medidas, es indispensable el diseño de unos itinerarios peatonales que garanticen la accesibilidad al sistema de transporte público municipal. Así, esta medida deberá ser completada con la implementación de la propuesta especificada en el apartado "MA06. Itinerarios peatonales accesibles y seguros al transporte público.

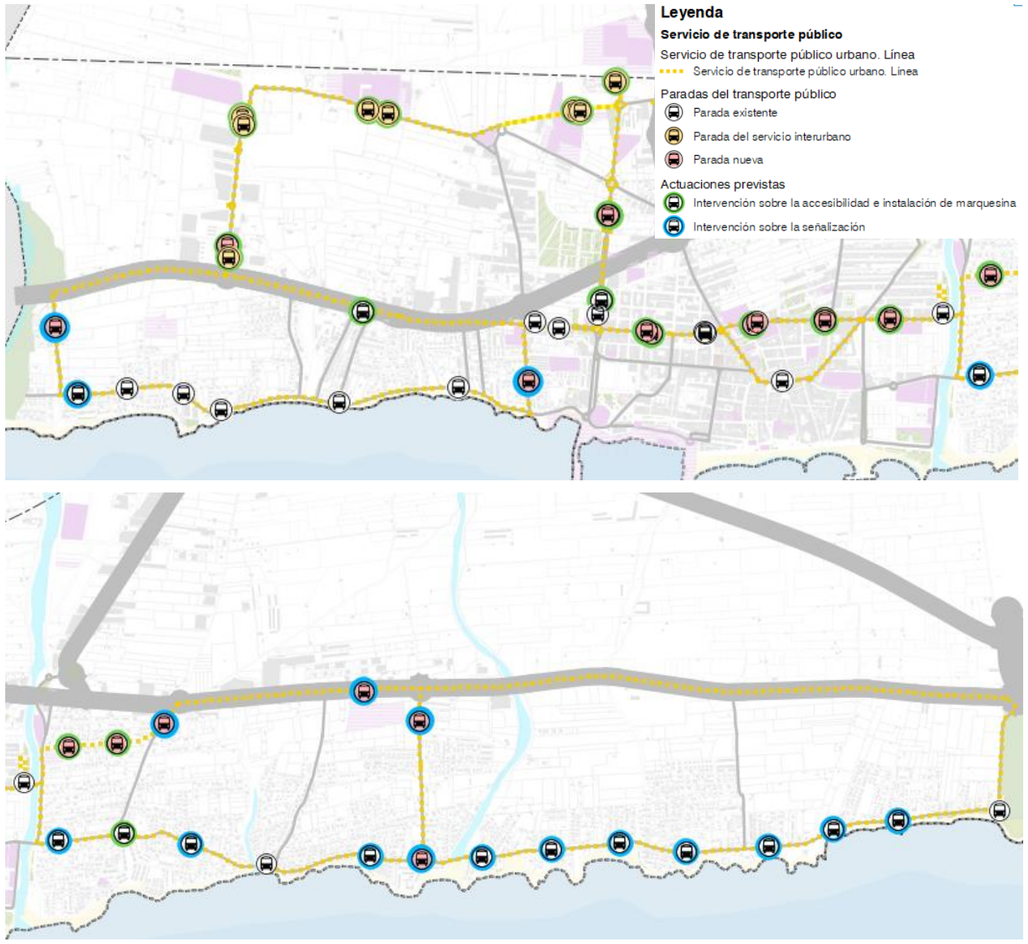


Ilustración 109. Esquema de ubicación de las paradas del servicio de transporte público y las actuaciones previstas sobre ellas. Imagen superior: Costa Sur y Zona Centro. Imagen inferior: Costa Norte. Fuente: Elaboración propia

1.3.4 TPU04. Sistema de ayuda a la explotación (SAE)

1.3.4.1 Actuaciones a medio plazo

TPU04.1 (E2) Sistema de ayuda a la explotación (SAE)

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, de modo que el ciudadano siempre esté informado a través de su *Smartphone* sobre posibles alteraciones del servicio.
- 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.

Estas medidas suponen un primer paso en la utilización de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) para la implantación de una gestión como smart-city de la ciudad de Vinaròs.

1.3.5 TPU05. Reestructuración del servicio a partir de la nueva parada central

1.3.5.1 Actuaciones a medio plazo

TPU05.1 (E2) Reubicación funcional de la estación de autobuses. Futura parada central

Otra de las propuestas del presente PMUS consiste en modificar la localización prevista 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 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.

TPU05.2 (E2) 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 parada central, 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 (E1) 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 – Parada central: 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 Cervol, 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 parada central.

Tramo 1b. Lo Saldonar – Picasso: El tramo 1b es idéntico al tramo 1ª desde el Spar sito en Av. Francisco José Balada hasta la Parada central.

Tramo 2. Parada central – Picasso: Tras parar en la parada central, 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. – Parada central (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 parada central sin abandonar el bulevar Baix Maestrat.

Tramo 2 (BIS). Parada central – Picasso: Se repetirá nuevamente este tramo.

Tramo 5. Picasso – Cala Puntal: 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. Cala Puntal – 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 parada central.

Tramo 9a. Parada central – Lo Saldonar: Desde la parada central, 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. Parada central – 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 18. 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 19 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 18 La nueva propuesta consta de un total de 16 pasos por la estación de FF.CC y 25 por la nueva parada central. 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 11, 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 (E2) 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 parada central.
- Línea Sur: Unión parada central, 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 parada central y la estación de FF.CC.

1.3.6 TPU06. Transporte público urbano a demanda

TPU06 (E1) Transporte público a demanda

La escasa oferta del transporte público acompañada por las bajas frecuencias de paso provoca que esta alternativa de movilidad no sea contemplada como una opción real para gran parte de la población, que necesita de servicios más rápidos y ágiles.

Para solucionar este hándicap, se propone estudiar la posibilidad de crear una línea de transporte público a demanda que dé servicio fuera del casco urbano para la conexión con este.

Los servicios de transporte público a demanda contemplan diversas modalidades.

- La primera y más habitual es que no se definan ni recorridos ni horarios de paso. Para su uso, los interesados deberían contactar con anterioridad con el Ayuntamiento con objeto de programar su desplazamiento.
- Otra alternativa podría pasar por definir unas zonas de recogida de pasajeros (por ejemplo, Costa Norte, Costa Sur o urbanizaciones) y unos horarios flexibles; siendo el punto de destino el que elija el usuario del servicio. También se debería contactar con el Ayuntamiento o hacer uso de una APP habilitada a tal efecto para reservar la plaza.

Como punto de destino, se deberían definir puntos en distintas áreas del municipio.

En relación al vehículo utilizado, se propone la adquisición de uno o varios vehículos de pequeñas dimensiones (furgonetas para el transporte de personas) por parte de las instancias municipales, que deberían ser preferiblemente eléctricos. Otra alternativa podría pasar por establecer un convenio con la compañía de taxi municipal, de modo que los usuarios paguen una cuota similar a la del servicio de transporte público urbano y el ayuntamiento se haga cargo del resto.

Previo a la implantación de esta alternativa, se debería realizar un estudio de los potenciales usuarios del servicio, zonas más frecuentes de origen y/o destino, etc. También debería analizarse la viabilidad legal, técnica y económica del proyecto.

1.3.7 TPU07. Medidas de protección para la mujer

TPU07 (E1) Parada nocturna a demanda para las mujeres

Con el objetivo de aumentar la seguridad a aquellas mujeres que viajan solas o acompañadas de otra mujer, se propone que, en horario nocturno, las mujeres tengan la posibilidad de efectuar la parada en el punto más cercano a su destino.

Esta experiencia ya ha sido desarrollada en otros municipios de la provincia con una buena aceptación por parte de todos los agentes implicados.

1.3.8 TPU08. Rediseño de la línea de transporte público interurbano

TPU08 (E3) 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 parada central.

Entendemos que las líneas interurbanas tienen el objetivo de conectar los distintos municipios entre los que operan con la mayor brevedad posible para ser competitivos frente al vehículo privado. Por lo tanto, la competitividad de este modo de transporte se ve penalizada cuando las líneas se adentran en el interior de los núcleos urbanos y realizan varias paradas en el mismo, al ralentizarse la circulación del vehículo y su progresión hacia otros destinos. Entendemos pues, que el buen diseño de una línea de transporte interurbana es aquel que establece la conexión intermunicipal sin realizar largos recorridos interiores. Para ello se debe tratar de minimizar el número de paradas de las líneas interurbanas y tratar de desplazar las estaciones de este servicio a las afueras del municipio. Por último, las conexiones entre la estación y los destinos finales de los usuarios deberían poder realizarse por medio del servicio de transporte público urbano u otros medios de transporte sostenible.

Atendiendo a las particularidades de cada una de las líneas interurbanas que operan en el municipio 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 parada central propuesta. Se mantienen las paradas en el hospital comarcal y en la estación de ferrocarril.
- 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 y en la parada central.
- 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 las únicas paradas que debiera efectuar la línea en el municipio sean en la parada central, la estación de ferrocarril y hospital comarcal.
- 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 reducir las paradas a la parada central, la estación de ferrocarril y el hospital comarcal.

1.3.9 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:

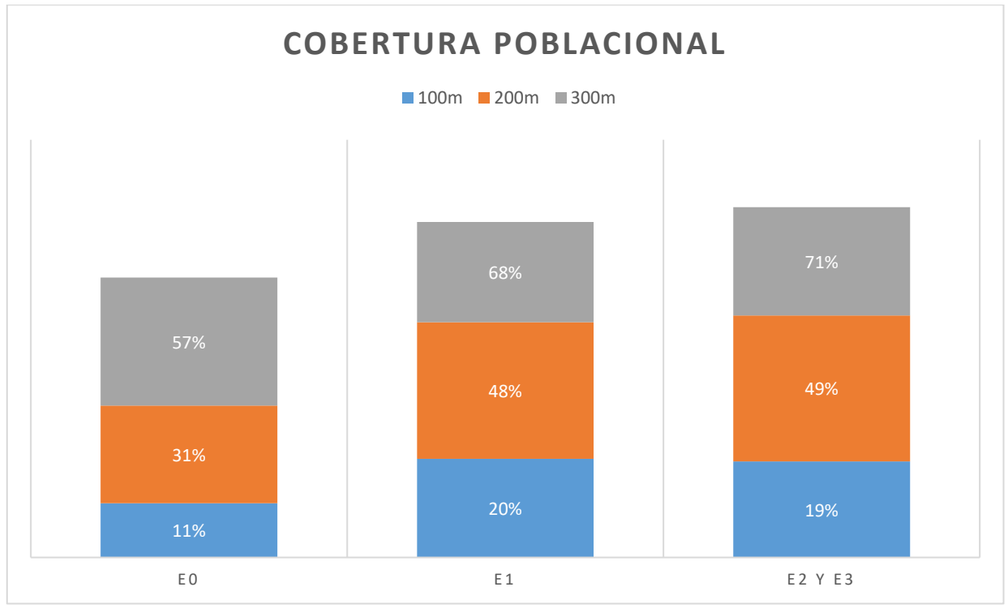


Ilustración 110. Análisis de la cobertura poblacional del servicio de transporte público urbano. Fuente: Elaboración propia.

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 68% de la población tendrá una parada a menos de 300m de su residencia, el 48% a menos de 200m y el 20% a menos de 100m, lo que supone una notable mejora de la cobertura actual. La propuesta supone un refuerzo de las conexiones de los distritos de Costa Norte más próximos al casco urbano y la creación de un itinerario que enlaza con el Hospital y la estación de FF.CC. de forma directa desde Costa Norte, Zona Centro y Costa Sur. Ello se consigue a costa de reducir las frecuencias de paso por los distritos más alejados de Costa Norte, que a su vez son los menos poblados.

Por otro lado, el diseño propuesto en un segundo escenario E2 estaba encaminado a dar cobertura a la nueva parada central sin menguar los resultados de cobertura espacial conseguidos en el escenario 1. La gráfica anterior el cumplimiento de dicho objetivo.

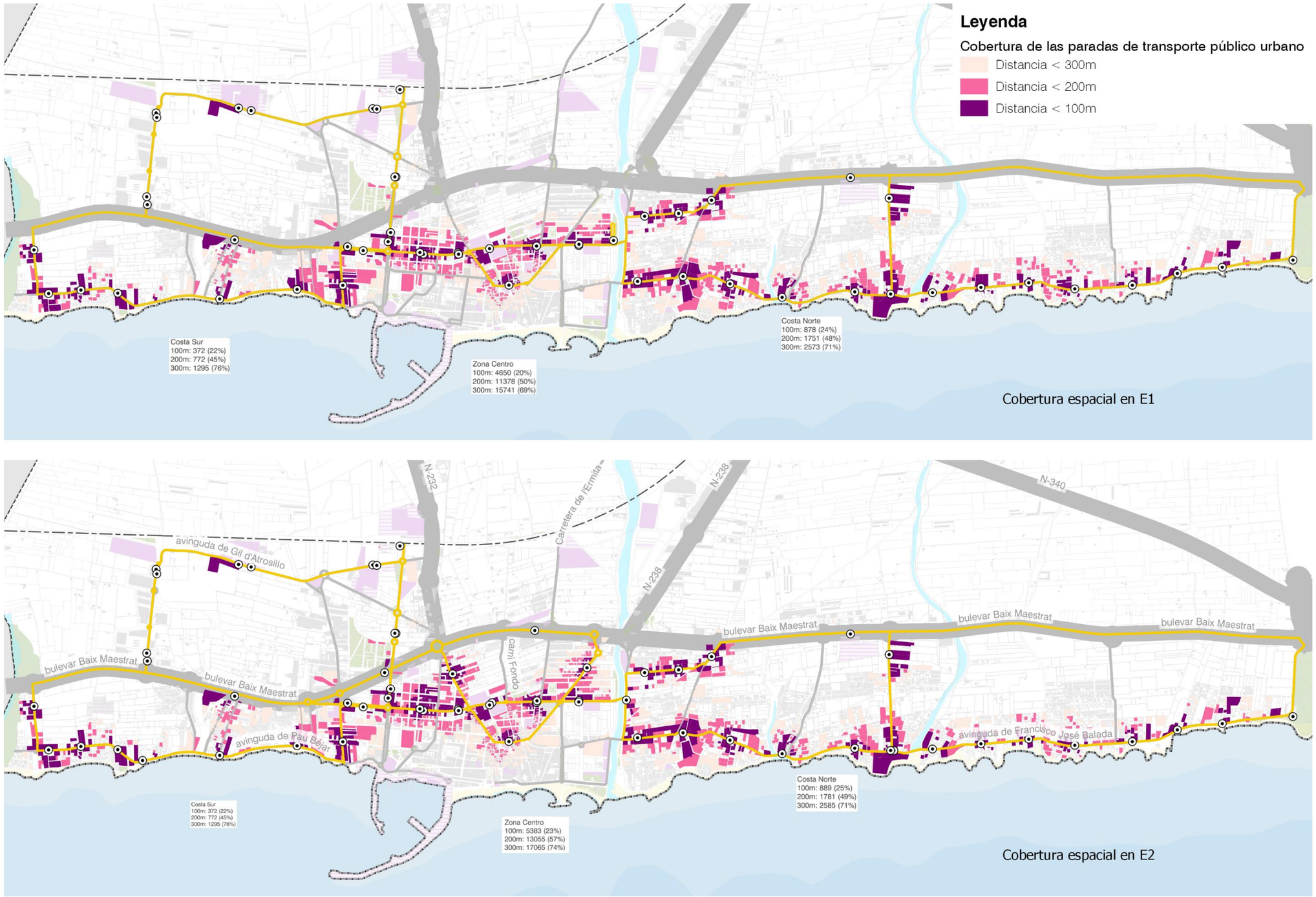


Ilustración 111. Transporte público urbano. Análisis de la cobertura en los diferentes estadios. Fuente: Elaboración propia

1.4 Plan INT. Fomento de la intermodalidad. Plan del fomento de la intermodalidad

JRV	Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación
MA	Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos
TP	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

- **Fomento de áreas urbanas de intermodalidad intercambiadores de transporte (INT01).**

  Tras la implantación del nuevo modelo de movilidad, se deben crear unos **nodos donde se fomente el cambio de modo de transporte** con el propósito de realizar desplazamientos más sostenibles. Se pretende que los desplazamientos de largo recorrido que actualmente se realizan en vehículo privado, al menos una parte de su trayecto, se realice mediante modos sostenibles.

  Se crearán dos **nodos primarios** (INT01.1) que estarán formados por la estación de ferrocarril y por la parada central. Ambos nodos primarios dispondrán de aparcamiento, conexión con itinerarios principales peatonales y ciclistas, puntos de recarga de vehículo eléctrico y VMP, aparcamiento seguro para bicis y VMP, etc.

  Como complemento a estos nodos, se crearán varios **nodos secundarios** (INT01.2) como son el hospital, las playas, los aparcamientos disuasorios, etc.

- **Red de estacionamiento de bicicletas en paradas de transporte público urbano e interurbano (INT02).**

  Se propone una red de estacionamiento de bicicletas en las principales paradas de transporte público. (INT02).

- **Áreas de estacionamiento junto a los nodos primarios (INT03).**

  Se propone dotar de un **espacio de estacionamiento** para vehículo privado que cuente con condiciones de seguridad, accesibilidad, etc. junto a los nodos primarios. (INT03).

- **Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico (INT04).**

  Se propone dotar de **puntos de recarga para vehículos eléctricos y VMP** en los nodos primarios. (INT04).

- **Fomento del intercambio modal mediante el título único (INT05).**

  Mediante la implantación de la **tarjeta única** se espera que se incremente el uso de los distintos modos de transporte. (Ferrocarril - Autobús interurbano – Autobús urbano – Servicio de préstamo de bicicletas).

Siguiendo las pautas establecidas en el PMoMe de València, el presente plan debe proponer "una serie de medidas que favorezcan y faciliten la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte […], fomentando y facilitando una mayor eficiencia en los desplazamientos de la ciudadanía.

Con ello se busca generar mejores espacios de transición, así como infraestructuras que apoyen al transporte público metropolitano, dotándolo de mayor número de personas usuarias y reduciendo el acceso a la ciudad mediante el vehículo privado, con medidas como Park & Ride (en nuestro caso hablaremos de parkings) o estacionamientos seguros para la bicicleta y otros modos sostenibles."

Así pues, este plan estará encaminado a identificar los posibles nodos de intermodalidad y a orientar las actuaciones prioritarias, que, si bien están incluidas en otros planes, servirán para promover el nacimiento y crecimiento de estas nuevas áreas de intercambio de modos de transporte.

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:

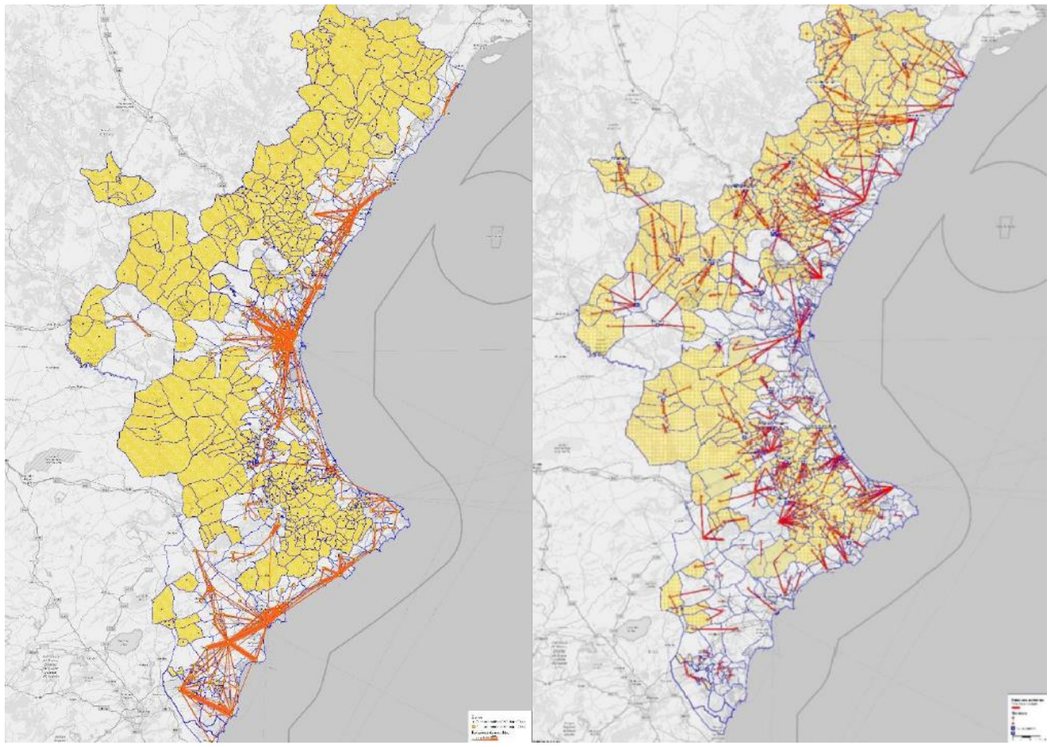


Ilustración 112. Conexiones del sistema litoral (izqda.) y del sistema rural (dcha.) de la Comunitat Valenciana. Fuente: Plan Básico de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia.

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.

[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".*

1.4.1 INT01. Fomento de áreas urbanas de intermodalidad – intercambiadores de transporte

La carencia de una estructura peatonal o ciclista, de un plan de transporte público que coordine los diferentes servicios de forma eficiente, o de áreas de estacionamiento junto a las principales estaciones y equipamientos, constituyen barreras al desarrollo de nodos intermodales. Por ello, antes de hablar de intermodalidad, es necesario que se implementen las actuaciones prioritarias previstas a corto plazo en cada uno de los planes de afección indicados en el presente PMUS. Este hecho provocará que no empecemos a hablar de áreas de intermodalidad hasta el segundo estadio de desarrollo del presente PMUS (años 5 a 8).

Indicar también que las medidas aquí propuestas responden a la implementación parcial o total de algunas de las actuaciones previstas en otros planes (por ejemplo, el Plan de Estacionamiento prevé la creación de parkings en áreas de intercambio modal, tal y como se expone en el apartado 1.6.5 y que, por lo tanto, no se encuentran detalladas por ese motivo.

1.4.1.1 Actuaciones a medio plazo

INT01.1 (E2) 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 parada central, nodos de intermodalidad primarios. De ellos hablamos con mayor detenimiento a continuación:

NODO 1. Estación de FF.CC

Conexión con el transporte público de superficie: líneas de autobús urbanas e interurbanas

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 habilitación de una parada que cuente con una plataforma dimensionada para poder albergar hasta 3 autobuses de forma simultánea. Esta parada deberá contar con marquesina.

Conexión con la red ciclista: Nodo del servicio público de préstamo y estacionamiento seguro de bicicletas privadas

Este nodo deberá contar con servicio de préstamo de bicicletas y con un área de estacionamiento ciclista seguro en forma de consignas con objeto de fomentar el intercambio modal entre bicicleta y tren.

Conexión con la red peatonal

Por otro lado, se deberá crear la infraestructura peatonal adecuada que permita conectar la estación con el centro del municipio salvando las barreras que existen en la actualidad, especialmente en los cruces de las grandes infraestructuras viarias (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).

Dotación de parking e infraestructura de recarga del vehículo eléctrico

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 estas medidas consolidará este como el principal nodo de intercambio modal del municipio.

Síntesis de los servicios intermodales

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. Será necesario consensuar las medidas propuestas en el presente plan con Adif, entidad encargada de la gestión y explotación de la infraestructura ferroviaria.

Este nodo será el primero en cuanto a jerarquía intermodal.

NODO 2. Parada central

Conexión del transporte público de superficie: líneas de autobús urbanas e interurbanas

La parada central conectará todos los servicios de autobús interurbano con el servicio de autobús urbano.

Conexión con la red ciclista: Nodo del servicio público de préstamo y estacionamiento seguro de bicicletas privadas

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. La parada central también deberá contar con una zona de estacionamiento seguro de bicicletas, de modo que se posibilite el intercambio entre distintos modos sostenibles.

Dotación de parking e infraestructura de recarga del vehículo eléctrico

También se propone un parking para poder abastecer la demanda del servicio; el cual deberá contar con puntos de recarga para el vehículo eléctrico.

Síntesis de los servicios intermodales

En resumen, pues, la parada central 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.

Este nodo será el segundo en cuanto a jerarquía intermodal.

INT01.2 (E2) 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".

Conexión del transporte público de superficie: líneas de autobús urbanas e interurbanas

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.

Infraestructura de recarga del vehículo eléctrico

El hospital dispone de parking en sus instalaciones en el cual se propone la instalación de un nodo de recarga para vehículos eléctricos.

Conexión con la red ciclista y peatonal: Nodo del servicio público de préstamo y estacionamiento seguro de bicicletas

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 y un espacio para el estacionamiento seguro de usuarios de larga duración, pudiendo ser de tipo consigna o de estación vigilada.

Síntesis de los servicios intermodales

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.

Conexión del transporte público de superficie: líneas de autobús urbanas

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).

Conexión con la red ciclista y peatonal: Nodo del servicio público de préstamo y estacionamiento seguro de bicicleta

Se debe promover la instalación en sus inmediaciones de nodos de préstamo de bicicletas.

Además, ambos nodos deberán contar con una infraestructura peatonal y ciclista adecuada que permita un fácil acceso en modos activos.

Infraestructura de recarga del vehículo eléctrico

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.

Síntesis de los servicios intermodales

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 de 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 de préstamo 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". Aquí se remarca para recalcar su relevancia a la hora de fomentar la intermodalidad.

1.4.3.1 Actuaciones a medio plazo

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.

INT03.1 (E2). Área intermodal en estación de FF.CC.

En el caso de la estación de FF.CC., el PGOU prevé un área destinada al estacionamiento de vehículos frente a la estación.

INT03.1 (E2). Área intermodal en parada central

En la parada central, 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, 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. Esta medida se desarrollará durante los tres escenarios propuestos: corto, medio y largo plazo. De acuerdo a lo especificado en el apartado 0 "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

Tabla 20. 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

INT05.1 (E3) Fomento del intercambio modal mediante el título único de viaje

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 (E1) 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 administración autonómica con competencias en materia de transportes 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. Esto permitiría ampliar el concepto de ciudad inteligente a toda el área metropolitana.

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.

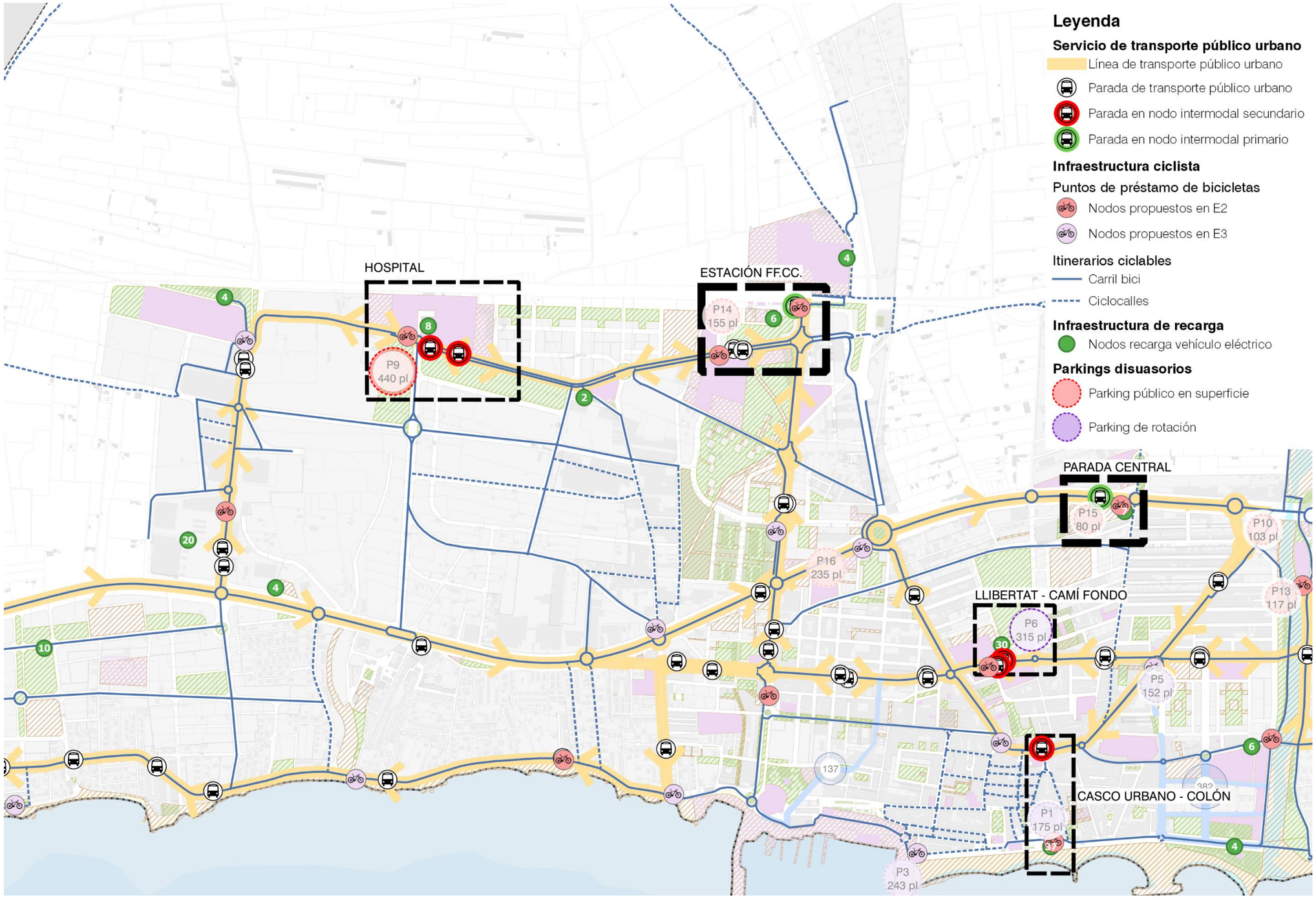


Ilustración 113. Áreas de intermodalidad propuestas. Estado tras implementación del PMUS. Fuente: Elaboración propia

1.5 Plan DUM. Distribución urbana de mercancías y sistema logístico

JRV	Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación
MA	Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos
TP	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

- **Medidas de mejora de la actividad logística (DUM01).**

  Se propone la regulación, señalización y control del acceso de vehículos pesados a determinados puntos de la ciudad.

- **Distribución Urbana de Mercancías (DUM02).**

  La Distribución Urbana de Mercancías y especialmente la distribución de última milla están adquiriendo un papel muy relevante en la movilidad de las ciudades por el auge del comercio electrónico.

  Para mejorar la movilidad a corto plazo se propone la revisión del número y ubicación de **plazas de carga y descarga** (DUM02.1), llevar a cabo un mayor **control del estacionamiento** (DUM02.2) para evitar que sean ocupadas por el vehículo privado, **regularización de las dimensiones de las plazas** (DUM02.3) y **revisión de los horarios** (DUM02.4).

  En el medio plazo, se propone el control y la gestión de la distribución urbana de mercancías a través de una **aplicación mediante sensorización y smartcity** (DUM02.5) y la creación de un **centro de logística de la zona centro** (DUM02.6) para que los vehículos pesados no tengan que entrar en la zona centro y la entrega de mercancías se realice mediante otros modos más sostenibles.

  En el largo plazo se proponen otras medidas para **incentivar el nuevo modelo de distribución** (DUM02.7) y la **implantación en los nuevos desarrollos urbanísticos**. (DUM02.8).

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, ruido, 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.

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.

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 DUM01. Medidas de mejora de la actividad logística

1.5.1.1 Actuaciones en el corto plazo

DUM01.1 (E1) 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.

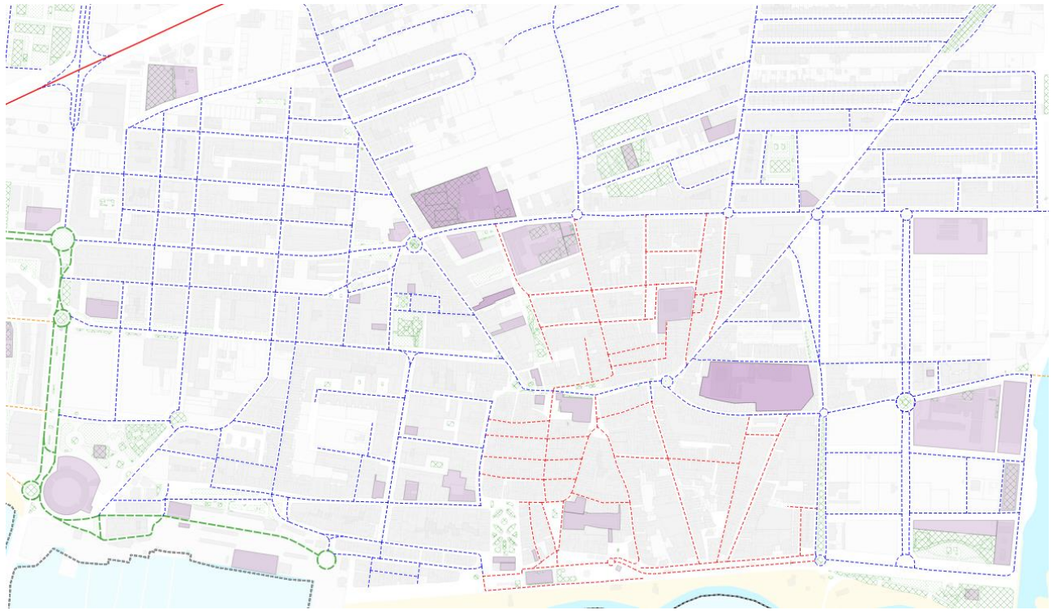


Ilustración 114. Casco Histórico y Anillo Central. Líneas rojas discontinuas: Vías con circulación restringida a vehículos con MMA >= 3,5tn. Líneas naranjas discontinuas: Vías con circulación restringida a vehículos con MMA >= 5,5tn. Líneas azules discontinuas: Vías con circulación restringida a vehículos con MMA >=10 tn. En verde, vías de acceso al puerto; sin límite de tonelaje. Línea roja continua: Red arterial. Fuente: Elaboración propia.

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.

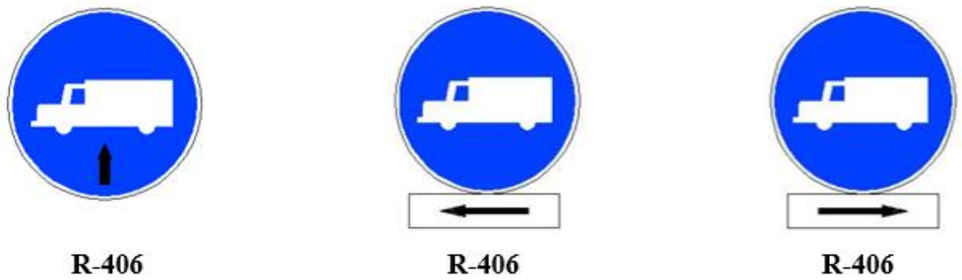
Señalización de las vías

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.



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.



1.5.1.2 Actuaciones a medio plazo

DUM01.2 (E2) Movilidad de vehículos pesados

En esta segunda fase, la restricción de acceso de vehículos de MMA superior a 3,5 toneladas se extenderá a toda la supermanzana central (CH), la cual incluirá todos los distritos del Casco Histórico.



Ilustración 115. Supermanzana central. Zona de acceso limitado a vehículos con MMA superior a 3,5 toneladas. En verde, vías de acceso al puerto; sin límite de tonelaje. En azul, vías con circulación restringida a vehículos con MMA >= 10tn. En rojo, vías con circulación restringida a vehículos con MMA >= 3,5 tn. Fuente: Elaboración propia.

1.5.2 DUM02. Distribución urbana de mercancías

1.5.2.1 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 (E1) 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.

C. Pilar y C. San Francisco

El análisis de la cobertura lineal mostraba problemas puntuales en C. Pilar (CH 4) y C. San Francisco (ENS 7), 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 carencias en el distrito del Centro Histórico, ubicado en el corazón de la supermanzana CH 1. En este distrito apenas el 37% de los comercios se encontraban a una distancia inferior a 100m de un punto de carga y descarga. Y es que 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 (E2) Centro de distribución logística en la Zona Centro).

Se muestra, a continuación, una tabla resumen de los resultados de la cobertura lineal en las supermanzanas de la zona central, afectada por la dotación de las nuevas plazas de carga y descarga. En el resto de distritos y zonas, la cobertura permanece como en el estado inicial.

Zona / Supermanzana	Comercios	E0	E1	E0				E1			
		Pl. CyD	Pl. CyD	Com. d<50m		Com. d<100m		Com. d<50m		Com. d<100m	
				abs.	%	abs.	%	abs.	%	abs.	%
Zona Centro	671	107	111	327	49%	350	52%	198	30%	350	52%
Zona Casco Histórico CH	539	75	78	272	50%	474	88%	275	51%	484	90%
CH 1	395	46	46	198	50%	350	89%	198	50%	350	89%
CH 2	43	20	20	29	67%	37	86%	29	67%	37	86%
CH 3	33	0	1	14	42%	28	85%	14	42%	31	94%
CH 4	68	9	11	31	46%	59	87%	34	50%	66	97%
ENS 1	0	0	0	0	-	0	-	0	-	0	-
ENS 2	6	0	0	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
ENS 3	14	3	3	4	29%	7	50%	4	29%	7	50%
ENS 4	6	4	4	3	50%	4	67%	3	50%	4	67%
ENS 5	43	10	10	17	40%	36	84%	17	40%	37	86%
ENS 6	12	6	6	9	75%	11	92%	9	75%	11	92%
ENS 7	14	5	6	3	21%	3	21%	8	57%	11	79%
ENS 8	0	0	0	0	-	0	-	0	-	0	-
ENS 9	37	4	4	19	51%	32	86%	19	51%	32	86%

Tabla 21. Cobertura lineal de las plazas de carga y descarga. Fuente: Elaboración propia.

Los resultados muestran que, con la propuesta de estas 4 plazas de carga y descarga en C. Pilar y C. San Francisco, se produce un incremento de hasta un 10% la cobertura lineal a 100m en CH 4 y de un 58% en la cobertura lineal a 100m en ENS 7. Ello pone de relieve la efectividad de la medida propuesta.

C. Padre Bover

Se propone una reforma de la sección viaria existente frente al Hogar del jubilado con el objeto de recuperar zonas de estancia y mejorar los itinerarios peatonales en una zona especialmente relevante por encontrarse aneja al Hogar San Sebastián. Para ello, se propone suprimir un sentido de circulación en la calle, de modo que el cierre de la plaza sea posible. Al constituirse como esta como una nueva zona de estancia, es posible que se produzca el brote de nuevas actividades comerciales en torno a ella. En consecuencia, se propone dotar a la plaza de dos nuevas plazas para la carga y descarga.

Con todo, la nueva propuesta de plazas de carga en relación a la ubicación de los comercios quedaría como sigue:

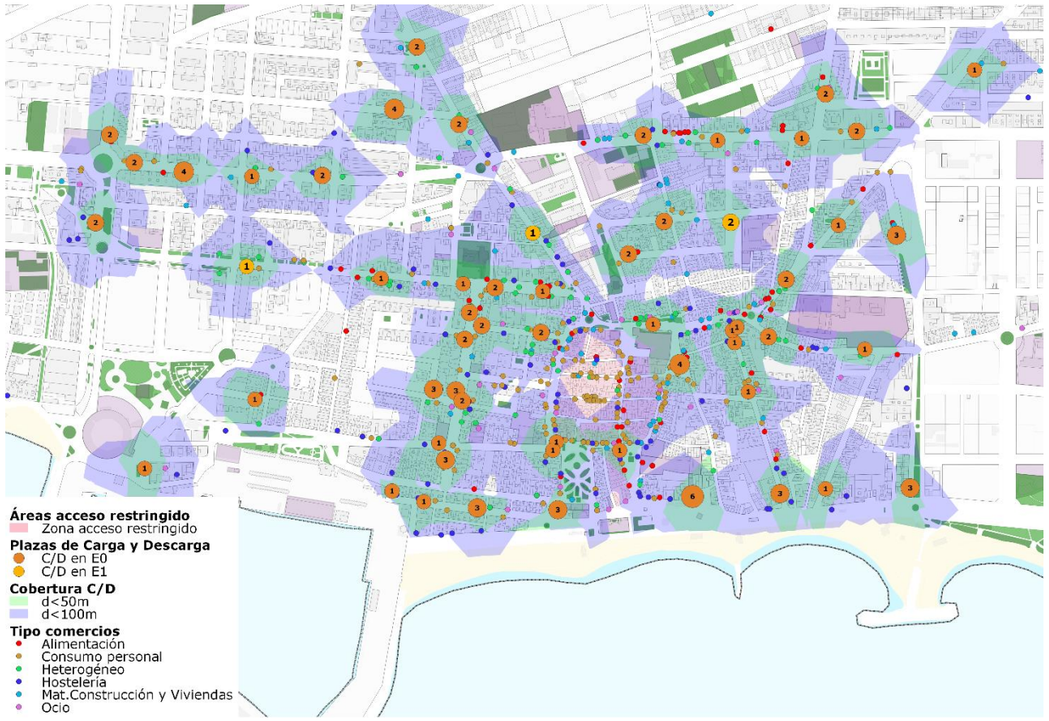


Ilustración 116. Cobertura lineal a 50m y 100m de las plazas de carga y descarga sobre los comercios. Fuente: Elaboración propia.

DUM02.2 (E1) 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.

Estas actuaciones se podrían conseguir mediante monitorización de la ocupación de plazas de carga y descarga para su control, dentro de las acciones de smartcity.

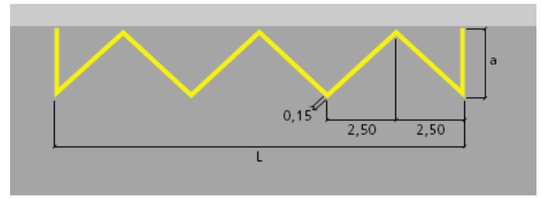
DUM02.3 (E1) Regularización de las zonas de carga y descarga

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.

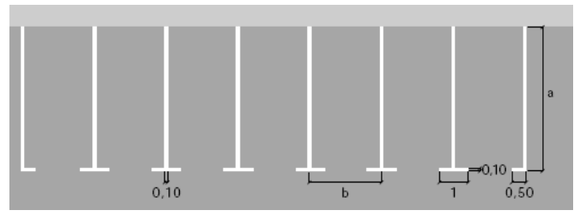
a) Aparcamiento en cordón:



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.

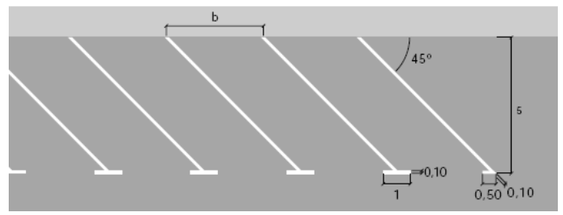
La anchura mínima a es de 2,5 m.

b) Aparcamiento en batería:



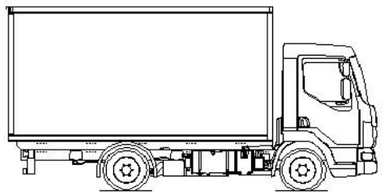
La anchura mínima a será 6 m y la anchura b de 2,5 m.

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.

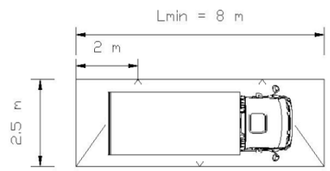


M.M.A. ≤ 3500 Kg

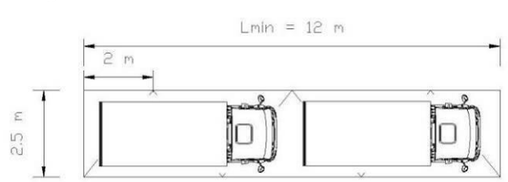
Las dimensiones mínimas representativas de un vehículo de transporte de mercancías son:

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:

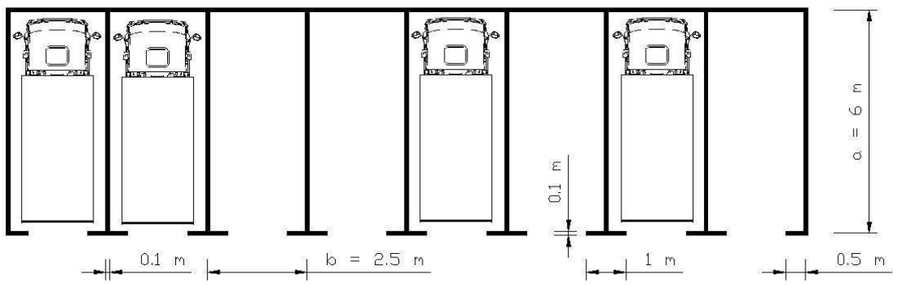


Zona de carga y descarga de 1 plaza.

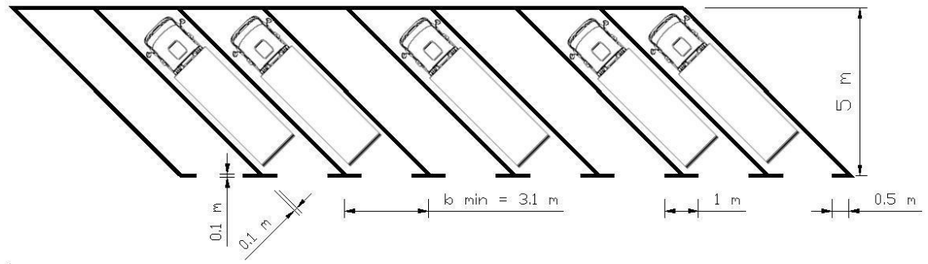


Zona de carga y descarga de 2 plazas.

b) Aparcamiento en batería:



c) Aparcamiento en semibatería:



DUM02.4 (E1) 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.

1.5.2.2 Actuaciones a medio plazo

DUM02.5 (E2) 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. Esta gestión de las áreas de carga y descarga nos permite hablar de smart-city aplicado a la distribución urbana de mercancías.

En consecuencia, entendemos que la implementación de medidas similares debería ser analizada por parte del consistorio municipal.

DUM02.6 (E2) 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 22. 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:

Distrito	Alimentación	Consumo personal	Heterogéneo	Hostelería	Materiales de construcción y viviendas	Ocio	Total general
Zona Centro	**111**	**210**	**102**	**116**	**89**	**43**	**671**
CH 1	65	153	42	67	45	23	395
CH 2	6	10	8	13	3	3	43
CH 3	8	7	4	6	6	2	33
CH 4	10	15	15	8	12	8	68
ENS 2	1	0	0	2	2	1	6
ENS 3	0	5	4	3	2	0	14
ENS 4	1	1	1	0	2	1	6
ENS 5	15	7	8	2	9	2	43
ENS 6	1	3	4	4	0	0	12
ENS 7	2	3	5	1	3	0	14
ENS 9	2	6	11	10	5	3	37
Total general	**116**	**214**	**129**	**124**	**103**	**46**	**732**

Tabla 23. 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**
CH 1	5.067	1.055	975	122	336	42	1.683	210	855	428	804	201	414	52
CH 2	531	107	90	11	64	8	110	14	57	29	156	39	54	7
CH 3	451	108	120	15	32	4	77	10	114	57	72	18	36	5
CH 4	903	210	150	19	120	15	165	21	228	114	96	24	144	18
ENS 2	95	29	15	2	0	0	0	0	38	19	24	6	18	2
ENS 3	161	39	0	0	32	4	55	7	38	19	36	9	0	0
ENS 4	90	26	15	2	8	1	11	1	38	19	0	0	18	2
ENS 5	597	142	225	28	64	8	77	10	171	86	24	6	36	5
ENS 6	128	22	15	2	32	4	33	4	0	0	48	12	0	0
ENS 7	172	44	30	4	40	5	33	4	57	29	12	3	0	0
ENS 9	453	107	30	4	88	11	66	8	95	48	120	30	54	7
Total general	**9.399**	**2.095**	**1.740**	**218**	**1.032**	**129**	**2.354**	**294**	**1.957**	**979**	**1.488**	**372**	**828**	**104**

Tabla 24. 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).

1.5.2.3 Actuaciones a largo plazo

DUM02.7 (E3) 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.

DUM02.8 (E3) Evolución de la distribución urbana de mercancías en nuevos desarrollos urbanísticos

Con el desarrollo de nuevos sectores urbanos es esperable que surjan nuevos ámbitos con necesidad de distribución urbana de mercancías.

La dotación de plazas deberá ser tal que se procure el cumplimiento de las especificaciones indicadas en el apartado "DUM02.1 (E1) Dotación de plazas de carga y descarga". También se procurará que las plazas de carga y descarga se ubiquen en las intersecciones entre viales, de modo que puedan abastecer así a un mayor número de comercios. Por último, indicar que las nuevas plazas deberán cumplir los criterios de diseño establecidos en el apartado "DUM02.3 (E1) Regularización de las zonas de carga y descarga".

1.6 Plan PE. Plan de estacionamiento

JRV	Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación
MA	Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos
TP	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

- **Identificación de las bolsas de aparcamiento y señalización de los accesos (PE01).**

  Se propone identificar aquellas bolsas de aparcamiento de más de 100 plazas y señalizar sus accesos desde la N340a.

- **Reestructuración de aparcamiento (PE02).**

  La reestructuración del aparcamiento como consecuencia del desarrollo del PMUS tiene por objetivo transformar la ciudad de Vinaròs. Se pretende que el estacionamiento en la zona centro quede limitado a residentes y comerciantes. Se propone crear una red de aparcamientos disuasorios que cubran la demanda de aparcamiento existente. 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 cívico y a la vez funcional. Se propone no menguar el número de plazas de zona azul, ya que son necesarias para el normal funcionamiento del comercio en el centro. Se pretende señalizar las vías de la red principal que permitan el acceso a las distintas bolsas de aparcamiento para incentivar el estacionamiento en estas áreas, liberando el espacio en la vía pública. Está señalización debe contar con la parte de monitorización de plazas de aparcamiento en tiempo real implementada en el Plan Smartcity del Ayuntamiento. Por último, indicar que a largo plazo se persigue liberar las zonas de estacionamiento ubicadas en el interior de las supermanzanas, de modo que estas se conviertan en auténticas zonas de estancia donde los ciudadanos sean los principales protagonistas.

  Para conseguir estos objetivos, se deben desarrollar las siguientes estrategias:

  Crear bolsas de aparcamiento disuasorio gratuito en las principales entradas al casco urbano (N-340a – Bulevar Baix Maestrat) y aparcamientos de pago junto al casco histórico.

  Crear zona verde en el casco histórico para resolver problemas de aparcamiento de residentes y comerciantes. Transformar el parking "La Mera" de rotación a residentes.

  Reestructurar la zona azul a los límites del casco histórico, de forma que se pueda acceder a cualquier punto del casco en menos de 5 minutos andando.

  Revisar la señalización de los accesos a los aparcamientos. Propuesta de gestión en tiempo real de la señalización mediante identificación del número de plazas libres, etc.

- **Creación de zona verde de aparcamiento para comerciantes y residentes (PE03).**

  Se propone la reconversión del aparcamiento de la zona del casco histórico a zona regulada para comerciantes y residentes.

- **Reestructuración de las bolsas de aparcamiento en costa norte y costa sur (PE04).**

  Tanto en costa norte como en costa sur, las bolsas de aparcamiento existente se ubican en primera línea de costa. El PMUS propone la reubicación temporal de estas plazas sobre solares sin uso hasta que se desarrolle el PGOU y se pueda cubrir la demanda de plazas.

- **Áreas de alta movilidad. Nuevas bolsas de aparcamiento (PE05).**

  Se consideran zonas de alta movilidad los nodos primarios de los intercambiadores modales ubicados en la estación de ferrocarril y en la parada central de autobuses. En ambas zonas, se propone la creación de un nuevo aparcamiento.

Debido a la implantación del resto de medidas del plan, el estacionamiento requiere de una reestructuración.

Las líneas estratégicas son las siguientes:

- Identificar las principales bolsas de aparcamiento en el casco urbano y señalizar correctamente sus accesos.
- Creación de aparcamientos disuasorios, principalmente en la franja de la N-340a tras su reordenación.
- Liberar el vehículo privado en el casco histórico, transformando la zona azul actual en zona verde de aparcamiento exclusivo para residentes y comerciantes. La zona azul se traslada a los viales perimetrales del casco histórico.
- En zonas de costa, traslado de las bolsas de aparcamiento desde la vía litoral al interior.
- En zonas de alta movilidad (nodos de intercambio como estación de ferrocarril, hospital o la futura parada central de autobuses), revisar las condiciones de las bolsas de aparcamiento.

1.6.1 PE01. Identificación de las principales bolsas de aparcamiento y señalización de sus accesos

El Plan de estacionamiento tiene como objetivo identificar las principales bolsas de aparcamiento en el casco urbano y señalizar correctamente sus accesos. En primer lugar, se identifican las principales bolsas de aparcamiento actuales. Para este análisis solo se han tenido en cuenta las bolsas de más de 100 plazas.

Id	Ubicación	Tipo	Condiciones	Plazas	Tipología según PG
P1	Passeig de Colón	Parking público subterráneo	Asfaltado	175	Aparcamiento
P2	Plaza San Antonio "La Mera"	Parking público subterráneo	Asfaltado	142	Aparcamiento
P3	Puerto	Parking público en superficie	Asfaltado	243	-
P4	Passeig Jaume I	Parking público en superficie	No asfaltado	460	Residencial
P5	Passeig Juan Ribera	Parking público en superficie	Asfaltado	152	Dotacional
P6	Camí fondo	Parking público en superficie	Asfaltado	200	Zona verde
P7	Av. Pio XII	Parking público en superficie	Asfaltado	174	Residencial – Zona verde
P8	Plaza 1º de mayo	Parking público en superficie	Asfaltado	165	Viario
P10	Av. Barcelona	Parking público en superficie	Asfaltado	165	Aparcamiento

Ilustración 117. Resumen de bolsas de aparcamiento

Se ha realizado una propuesta de señalización para el acceso a estas bolsas de aparcamiento desde los principales puntos de entrada a la ciudad. Estas vías por las que se pretende acceder a las bolsas de aparcamiento coinciden con la red viaria principal propuesta en el apartado de jerarquía viaria.

Con esta propuesta se pretende señalizar claramente qué vías son las que tienen que utilizar los vehículos privados cuando acceden a Vinaròs de modo que se reduzcan los viajes actuales en búsqueda de aparcamiento.

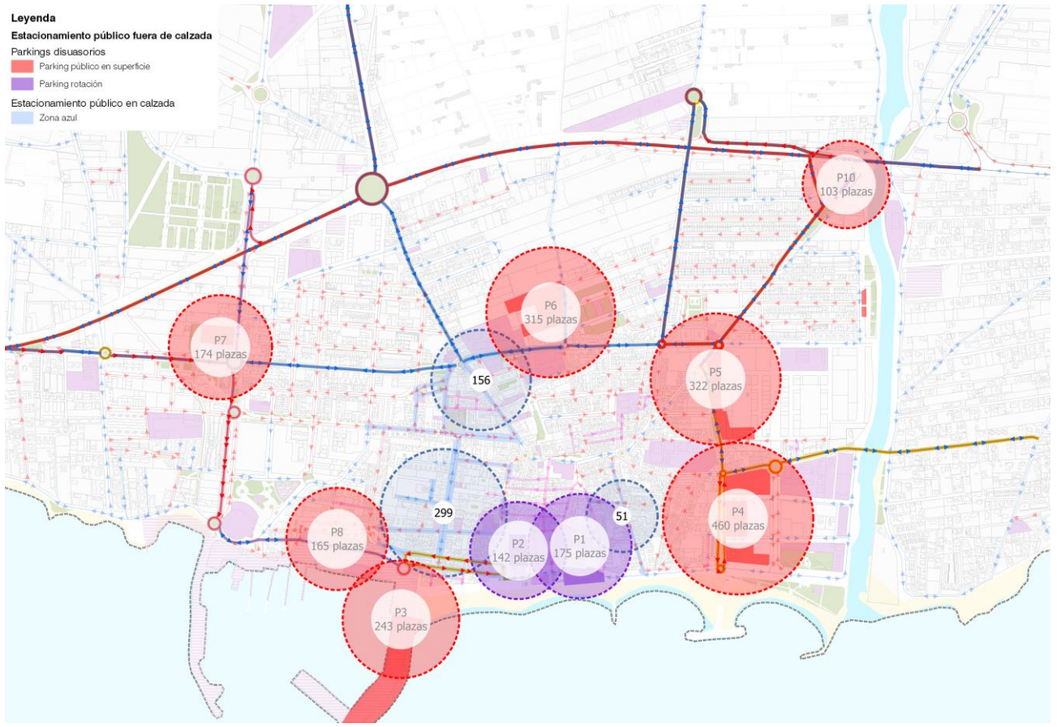


Ilustración 118. Esquema de los aparcamientos actuales. En rojo, aparcamiento libre, en morado, aparcamiento regulado en parking y en azul, aparcamiento regulado en calzada. Fuente. Elaboración propia

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 Pio XII, 1º de Mayo, puerto y "La Mera". Entrada por glorieta de Capsades – Av. Castellón (Alternativamente hasta ejecución de glorietas en N340a, entrada por Pio XII)– Febrer de la Torre.
- Aparcamiento Camí fondo. Entrada por glorieta de Capsades / Av. Castellón – Picasso – Av. Libertad. Itinerario alternativo por calle Pilar hasta ejecución de glorietas en N340a.
- Aparcamiento Paseo Colón y zona de Jaime I. Entrada por Av. Barcelona – Juan XXIII - Jaime I – Aparcamiento Paseo Colón.

Itinerarios de entrada al municipio por Av. Zaragoza- Acceso principal

- Aparcamiento Pio XII, 1º de Mayo, puerto y "La Mera". Entrada por glorieta de Capsades – Av. Castellón (Alternativamente hasta ejecución de glorietas en N340a, entrada por Pio XII)– Febrer de la Torre.
- Aparcamiento Camí fondo. Entrada por Av. Barcelona – Av. Libertad – Aparcamiento Camí fondo.
- Aparcamiento Paseo Colón y zona Jaime I. Entrada por Av. Barcelona—Juan XXIII - Jaime I – Aparcamiento Paseo Colón.

Itinerario de entrada por el norte del municipio (Desde la N-340a)

- Aparcamiento Pio XII, 1º de Mayo, puerto y "La Mera" - Entrada por glorieta de Capsades – Av. Castellón (Alternativamente hasta ejecución de glorietas en N340a, entrada por Pio XII)– Febrer de la Torre.
- Aparcamiento Camí fondo. Entrada por Av. Barcelona – Av. Libertad – Aparcamiento Camí fondo.
- Aparcamiento Paseo Colón y zona Jaime I. Entrada por Av. Barcelona—Juan XXIII - Jaime I – Aparcamiento Paseo Colón.

Además, sobre los aparcamientos subterráneos de "La Mera" y el Passeig de Colón se propone dotar de sensorización a las plazas de aparcamiento con un doble objetivo, por una parte, conocer el número de plazas disponibles para poder indicarlo en la señalización propuesta y, por otra parte, optimizar la localización de plazas disponibles. Esta sensorización permitirá conocer indicadores como el índice de ocupación de las plazas de aparcamiento, el índice de rotación de las mismas, etc.

De igual modo, para la zona azul y con el objetivo de reducir el número de desplazamientos que realizan actualmente los vehículos en la búsqueda de plazas, se propone la implantación de un sistema de guiado en el que se indique según las zonas existentes, el número de plazas disponibles.

1.6.2 PE02. Reestructuración del estacionamiento como consecuencia del desarrollo de la ciudad. Propuesta de aparcamientos disuasorios

A raíz del análisis de la situación inicial, algunas de las cuestiones fundamentales que nos deben hacer reflexionar a la hora de plantear propuestas 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, comerciantes, servicios y emergencias.
- En segundo lugar, se propone crear una red de aparcamientos disuasorios que cubran la demanda de aparcamiento existente.
- En tercer 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 cuarto lugar, se propone no menguar el número de plazas de zona azul, ya que son necesarias para el normal funcionamiento del comercio en el centro.
- En quinto lugar, se pretende señalizar las vías de la red principal que permitan el acceso a las distintas bolsas de aparcamiento para incentivar el estacionamiento en estas áreas, liberando el espacio en la vía pública. Está señalización debe contar con la parte de monitorización de plazas de aparcamiento en tiempo real implementada en el Plan Smartcity del Ayuntamiento.
- Por último, indicar que a largo plazo se persigue liberar las zonas de estacionamiento ubicadas en el interior de las supermanzanas, de modo que estas se conviertan en auténticas zonas de estancia donde los ciudadanos sean los principales protagonistas.

Para conseguir los 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 central 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 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. Para que esta medida resulte efectiva desde un principio, es necesario un diseño adecuado de una infraestructura peatonal que nos permita alcanzar las principales áreas de actividad de forma rápida y segura. Igualmente sucede con la infraestructura ciclista, que propone la creación de estaciones de préstamo de bicicletas para facilitar el intercambio modal.

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), se considera 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 destino.

Por lo tanto, se proponen las siguientes líneas estratégicas:

- Crear bolsas de aparcamiento disuasorio gratuito en las principales entradas al casco urbano (N-340a – Bulevar Baix Maestrat) y aparcamientos de pago junto al casco histórico.
- Crear zona verde en el casco histórico para resolver problemas de aparcamiento de residentes y comerciantes. Transformar el parking "La Mera" de rotación a residentes.
- Reestructurar la zona azul a los límites del casco histórico, de forma que se pueda acceder a cualquier punto del casco en menos de 5 minutos andando.
- Revisar la señalización de los accesos a los aparcamientos. Propuesta de gestión en tiempo real de la señalización mediante identificación del número de plazas libres, etc.

Con la nueva configuración se pretende que los vehículos que no son residentes, comerciantes, o servicios, no circulen por el casco histórico, de forma que se libere más espacio para los modos activos, se reduzcan las emisiones contaminantes y se reduzca la contaminación acústica. A su vez, se han propuesto una serie de aparcamientos alrededor del casco histórico para que se pueda acceder al mismo en un radio de 5 minutos caminando. En un primer escenario a corto-medio plazo, se prevé la siguiente configuración de aparcamientos:

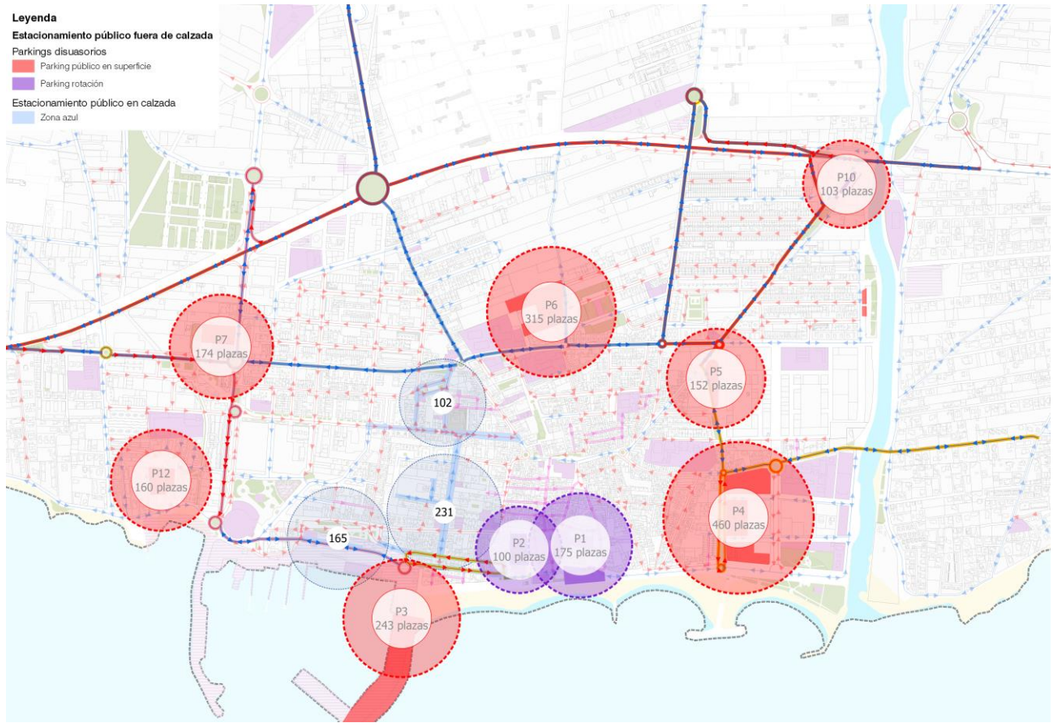


Ilustración 119. Esquema de los aparcamientos en el corto-medio plazo. En rojo, parking gratuito, en morado, aparcamiento regulado en parking y en azul, aparcamiento regulado en calzada. Fuente. Elaboración propia

Este esquema irá evolucionando conforme se vayan implantando las propuestas del PMUS y se ejecute el Bulevar Baix Maestrat, así como se desarrolle el PGOU hasta convertirse en el siguiente esquema de funcionamiento con una previsión de implantación para el medio-largo plazo:

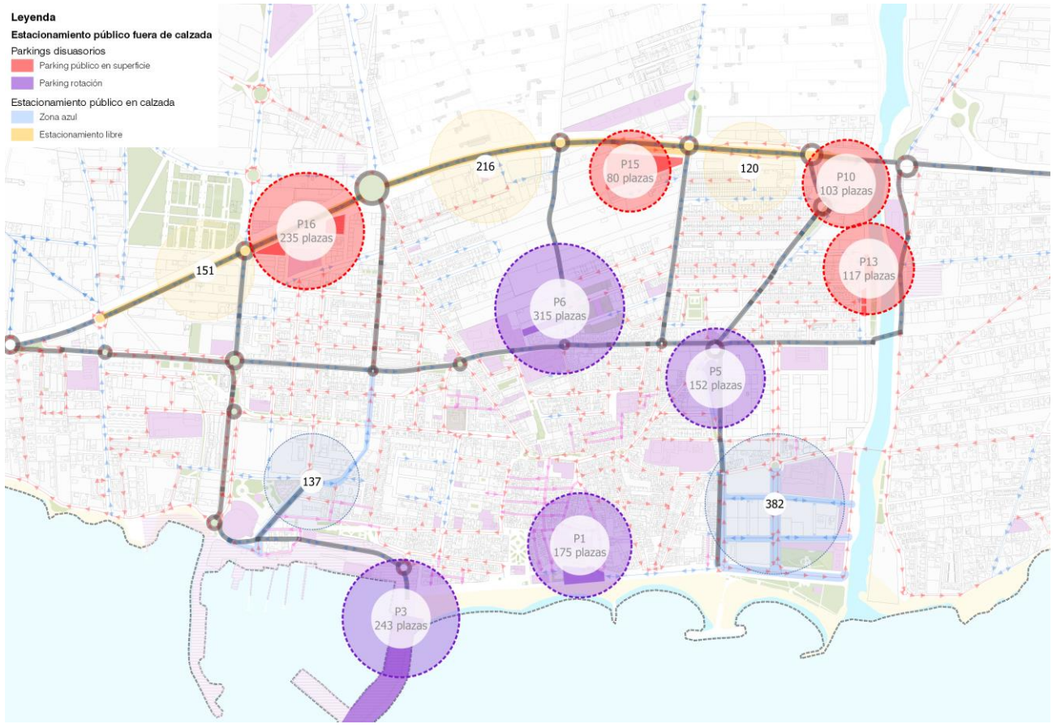


Ilustración 120. Esquema de los aparcamientos en el medio-largo plazo. En rojo, parking gratuito, en amarillo nuevas bolsas de aparcamiento en calzada en bulevar Baix Maestrat, en morado, aparcamiento regulado en parking y en azul, aparcamiento regulado en calzada. Fuente. Elaboración propia

Para llegar a este esquema a largo plazo, se deben llevar a cabo las siguientes actuaciones:

Las bolsas de aparcamiento propuestas pretenden dar solución a la supresión de las bolsas actuales como consecuencia del desarrollo del PGOU. Por ejemplo, en el Passeig Jaume I existen, en la actualidad, un total de tres superficies que están siendo utilizadas como parking público. Se prevé que desaparezcan con la ejecución del PGOU. Ello implicará la desaparición de un total de 460 plazas de estacionamiento gratuito. En el presente PMUS, con objeto de ser conservadores, se ha previsto que esto suceda en un periodo de 5 a 8 años. En el momento que desaparezca esta oferta de plazas gratuitas, será el momento de compensarlas con la creación de aparcamientos disuasorios y con la creación de una zona azul en la zona de Jaime I y Fora Forat.

Por los motivos expuestos, las bolsas de aparcamiento propuestas tratan de dar solución al aparcamiento en la zona centro de Vinaròs. Están ideadas para ser accesibles desde la red

primaria y deben estar conectadas a la red de itinerarios principales y a la red ciclista para un acceso a destino final de calidad. Además, las bolsas de aparcamiento deberán contar con tecnología que permita obtener datos de ocupación de plazas para obtener indicadores de tiempos de ocupación-rotación, así como información en tiempo real del estado de los aparcamientos en el municipio que permitan a los usuarios dirigirse a aquellas bolsas de aparcamiento que cuenten con disponibilidad de plazas. La definición del tipo de sensorización y su implantación se desarrolla en el Plan Smartcity que está llevando a cabo el Ayuntamiento de Vinaròs.

Estas bolsas de aparcamiento presentan dos cinturones que envuelven al casco histórico, el primer cinturón es el que se sitúa junto al casco histórico. Este cinturón en el corto-medio plazo funcionará como aparcamiento disuasorio gratuito tal como se observa en la Ilustración 119, mientras que, en el largo plazo, una vez ejecutado el bulevar Baix Maestrat y se hayan ejecutado los desarrollos pendientes del PGOU en el casco urbano, pasarán a ser aparcamientos de pago como se indica en la Ilustración 120. Desde estos aparcamientos se puede acceder a cualquier punto del casco histórico en menos de 5 minutos caminando.

En el largo plazo, se propone otra batería de bolsas de aparcamiento que funcionarán como disuasorios y que serán gratuitos. Se concentran en las inmediaciones del Bulevar Baix Maestrat y se encuentran a menos de 10 minutos del casco histórico.

1.6.2.1 Actuaciones en el corto-medio plazo

PE02.1 (E1) Reducción 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 152.

PE02.2 (E1) 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
Total	54	115

Tabla 25. Supresión plazas estacionamiento como consecuencia de la ejecución del Anillo Central. Fuente: Elaboración propia.

PE02.3 (E1) 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.

PE02.4 (E1) 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 Pascual	40	-
Total	51	-

Tabla 26. Supresión plazas estacionamiento en C. Remei y C. San Pascual. Fuente: Elaboración propia

PE02.5 (E1) 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.

Resumen

En resumen, las plazas que tienen que suprimirse debido a las actuaciones propuestas son, 105 plazas de zona azul y 327 de aparcamiento libre.

Supresión plazas estacionamiento para el corto-medio plazo		
Vía	Zona Azul	Estacionamiento gratuito en vía pública
Parking Juan Ribera	-	*166
Anillo central	54	115
Socors, Arcipreste Bono, Fleming	-	32
C. Remei y San Pascual	51	-
Febrer de la Torre	-	14
Total	105	327

Tabla 27. Supresión plazas estacionamiento en corto plazo. Fuente: Elaboración propia

1.6.2.2 Actuaciones en el medio-largo plazo

En el medio-largo plazo, es decir, conforme se vayan implementando las propuestas del resto de líneas estratégicas del PMUS, llevarán asociadas las siguientes actuaciones relacionadas con el aparcamiento:

PE02.6 (E2) C. San Francisco

Como consecuencia del desarrollo del carril bici de C. San Francisco, se propone la supresión de las 10 plazas de estacionamiento.

PE02.7 (E2) 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.

PE02.8 (E2) Av. Picasso

En Av. Picasso se propone dar continuidad a la sección viaria propuesta en Av. Libertad, de modo que este eje se convierta en el principal conector ciclista de norte a sur por el interior del entramado urbano. Evidentemente, esto supone la necesidad de suprimir numerosas plazas de estacionamiento en esta vía; en concreto, 96.

PE02.9 (E2) Av. Tarragona

La conexión de Costa Norte con el Centro a través de la Av. Tarragona supondrá la supresión de unas 20 plazas de estacionamiento y la necesidad de reubicar/suprimir las terrazas sitas en el margen oeste de la vía.

PE02.10 (E2) Av. Barcelona

A largo plazo se propone un carril bici que discurra por la Av. Barcelona para conectar el Casco Histórico con el bulevar Baix Maestrat (antigua N-340a), tal y como se expone en el apartado "MA02.3-2 (E3) Ejes de conexión transversales a la costa". Ello supondrá la eliminación de un total de 13 plazas de estacionamiento en el tramo comprendido entre la esquina de la Av. Barcelona con Libertad y Leopoldo Querol, y la calle Santa Catalina, por lo que se pasará de disponer de un total de 27 plazas a 14.

En el medio-largo plazo, será necesario la reconversión de las bolsas de aparcamiento actual, así como la revisión de la zona azul.

PE02.11 (E2) Parking del puerto

También se propone que el estacionamiento del Puerto quede regulado como un estacionamiento de rotación. Esta medida deberá ser consensuada con la Generalitat Valenciana, encargada de la gestión de esta infraestructura.

PE02.12 (E2) Zona azul en bordes de la supermanzana central.

En la medida que se haya implementado el PMUS y que las bolsas de aparcamiento de la zona de Jaime I hayan desaparecido a consecuencia del desarrollo del PGOU, esta zona pasará a tener una demanda de aparcamiento, por este motivo, el eje conformado por el Passeig J. Ribera y Passeig Jaume I, que tiene un peso jerárquico relevante a nivel municipal tanto en el presente como en los escenarios futuro, debería ser de fácil acceso 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.

PE02.13 (E2) 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 colindante a las medianeras de las viviendas accesibles desde la Av. Libertad. Para preservar la superficie prevista como zona verde por el PGOU, se propone un jardín vertical en las fachadas exteriores del parking propuesto. Esta medida será prioritaria entre las definidas en el medio plazo, de modo que acompañe el desarrollo progresivo de la gran supermanzana prevista sobre el casco histórico del municipio.

PE02.14 (E2) 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 Cervol; algunas de las cuales deberían reservarse a personas con movilidad reducida, carga y descarga, ambulancia, etc.

PE02.15 (E2) Ejecución aparcamiento junto al parque de Les Catalinetes.

Con la reconversión de la actual estación de autobuses en zona verde como resultado del desarrollo del PGOU, se ejecutará el aparcamiento previsto contiguo a la zona verde, que albergará una bolsa de 80 plazas de aparcamiento.

Este aparcamiento debe estar integrado con la zona verde de forma que cree un itinerario que conecte prácticamente el Bulevar Baix Maestrat con la zona de Fora Forat.

Estas medidas, podrían

Supresión plazas estacionamiento Escenario 2 – medio-largo plazo		
Vía	Zona Azul	Estacionamiento gratuito en vía pública
C. San Francisco	-	166
C. Varador	54	115
Av. Picasso	-	32
Av. Taragona	51	
Av. Barcelona	-	14
Zona azul en bordes de casco histórico	*	521
Parking del puerto	-	*254
Parking de Camí fondo	-	-
Total	105	*1.102

Tabla 28. Supresión plazas estacionamiento en medio-largo plazo. Fuente: Elaboración propia

1.6.3 PE03. Creación de zona verde para residentes y comerciantes y revisión de la zona azul

1.6.3.1 Actuaciones a corto plazo-medio plazo

PE03.1 (E1) 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). En el medio – largo plazo, se propone la reconversión completa, de modo que todas las plazas sean de uso exclusivo para residentes.

Por otra parte, se propone cerrar el acceso por Passeig de Colón, limitando su uso a vehículos de emergencia. En consecuencia, este parking contará con una única entrada sita en la C. Arxipreste Bono.

PE03.2 (E1) Revisión de la zona azul. 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 cuatro primeros años de implementación del presente PMUS, las plazas sitas en el interior de CH1 (Casco Histórico) y CH4 (Anillo Central) pasarán a ser de residentes.

Esto afectará a las plazas sitas en las siguientes vías:

- CH1 – Casco Histórico: C. Almas, C. San Sebastián, C. Doctor Francesc Locella Cruz, C de San Gregori. (145 plazas)
- CH4 – Anillo Central: C del Poeta Argemí, C. Lluís Santapau, C. Sana Marta, C. Padre Bover, C. Nuestra Señora de los Desamparados, C. Vila-real, C. Nueva, C. dels Jutges y Plaça de l'Hort dels Escribano. (206 plazas)

El total de plazas que pasan a ser reservadas a residentes ascienden a 351 plazas.

A partir de las actuaciones propuestas y con la revisión del contrato de la zona azul, se deberá reestructurar el sistema de aparcamiento regulado. Desde la redacción del PMUS, y vista la incertidumbre sobre las numerosas bolsas de aparcamiento existentes, se propone en un primer escenario, reducir su oferta en únicamente 8 plazas, es decir, reducir algo menos del 2% de sus plazas, pasando de 506 plazas a 498 plazas.

Esta variación se debe a la supresión de 176 plazas debido a la ejecución de las medidas propuestas en el PMUS y a la creación de 168 nuevas plazas en la zona de 1º de mayo.

1.6.3.2 Actuaciones a medio-largo plazo

PE03.2 (E2) Revisión de la zona azul. Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes.

Se propone desplazar la zona azul 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.

Estas actuaciones suponen revertir en zona verde 470 nuevas plazas, que sumadas a las propuestas en el corto-medio plazo, supondrán un total de 821 plazas.

Respecto a la zona azul, en el medio-largo plazo se propone incrementar la oferta hasta las 521 plazas, es decir, incrementar la oferta en total de 23 plazas, que supone aproximadamente un incremento del 5%. Las principales variaciones se deben a la pérdida de todas las plazas debido a su transformación en zona verde y la creación de nuevas bolsas en Av. Raimundo Alós y zona de Fora Forat.

1.6.4 PE04. Reestructuración de las bolsas de aparcamiento de Costa norte y Costa sur

Tanto en costa norte como en costa sur, las bolsas de aparcamiento existente se ubican en primera línea de costa.

El PMUS propone la reubicación temporal de estas plazas sobre solares sin uso hasta que se desarrolle el PGOU y se pueda cubrir la demanda de plazas.

Para hacer frente a la desaparición de estas plazas de estacionamiento, desde el Ayuntamiento se debería proponer la habilitación de una parcela en Costa Norte y otra en Costa Sur con una dotación mínima igual a las plazas de estacionamiento existentes en la actualidad en el litoral. Esto es:

- En Costa Sur: 208 plazas de estacionamiento.
- En Costa Norte: 86 plazas de estacionamiento.

Costa Norte y Costa Sur también disponen 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.

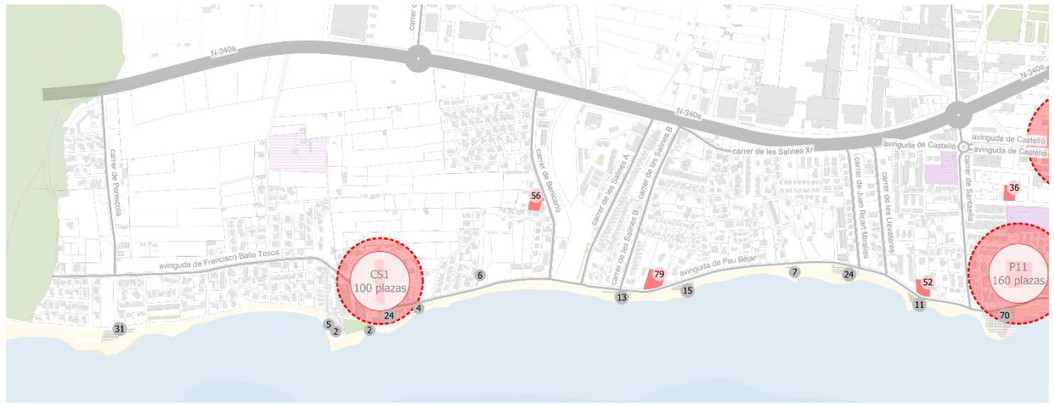


Ilustración 121. Propuesta de estacionamiento público fuera de calzada en costa sur. En rojo, nuevas bolsas de aparcamiento, en gris, aparcamiento a eliminar en la zona de costa. Fuente. Elaboración propia

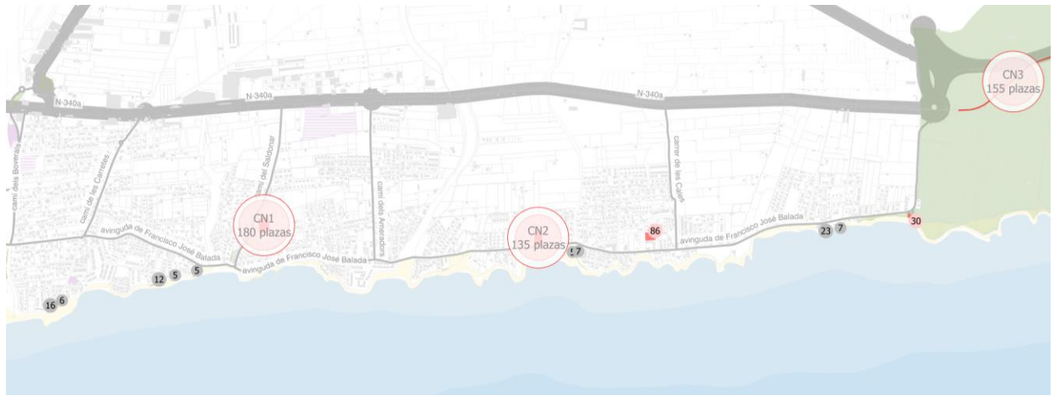


Ilustración 122. Propuesta de estacionamiento público fuera de calzada en costa norte. En rojo, nuevas bolsas de aparcamiento, en gris, aparcamiento a eliminar en la zona de costa. Fuente. Elaboración propia

1.6.4.1 Actuaciones a corto plazo

PE04.1 (E1) Eliminación espacios de estacionamiento junto a Vía del Litoral.

El frente litoral en Costa Norte y Costa Sur está caracterizado por la existencia de numerosas calas y acantilados bajos. En las zonas de salientes situadas junto a alguna vía asfaltada, es habitual que, durante el periodo estival, algunos vehículos estacionen. En Costa Sur, algunas de estas superficies sitas en el límite de los acantilados llegan a tener un acceso habilitado desde la vía pública.

Con la aprobación del PATIVEL, estos espacios deberían desaparecer en favor del desarrollo de la Vía del Litoral.

PE04.2 (E1) 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.

1.6.4.2 Actuaciones a largo plazo

PE04.3 (E3) Bolsas de aparcamiento junto al nuevo parque ecoturístico del Riu Sénia

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.

Esta actuación quedará sometida a evaluación ambiental cuando se desarrollen las actuaciones contempladas en el PATIVEL.

1.6.5 PE05. Áreas de alta movilidad. Bolsas de aparcamiento para el intercambio modal

PE05.1 (E2) 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 el medio plazo (5 – 8 años).

Dado que la gestión y explotación de la infraestructura ferroviaria corresponde a Adif, será necesario consensuar las medidas propuestas en el presente plan con la citada entidad.

PE05.2 (E2) Parking parada central autobús.

La nueva parada central 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.

1.6.6 Análisis del estacionamiento tras implementación del PMUS

1.6.6.1 Evolución del número total de plazas de estacionamiento

Se presenta una tabla con la evolución del estacionamiento previsto en las distintas zonas del municipio a corto y medio plazo. No se ha realizado ningún análisis a largo plazo ante la dificultad de prever la evolución del desarrollo del PGOU, que condiciona el presente plan. Los resultados son los siguientes:

Zona	Libre			Residentes							Parking rotación						Sup. Comerciales			Total		
	E0	E1	E2	E0		E1		E2			E0		E1		E2							
	Total	Total	Total	ZV	R. Sub	ZV	R. Sub	ZV	R. Sub	P. Rot.	ZA	P. Rot.	ZA	P. Rot.	ZA	E0	E1	E2	E0	E1	E2
Zona Centro	5,837	5,044	3,428	0	57	351	99	821	234	352	506	310	422	642	521	0	0	0	6,752	6,226	5,646
Zona Casco Histórico CH	711	345	0	0	57	351	99	821	234	352	482	310	422	327	78	0	0	0	1,602	1,527	1,460
Puerto	349	273	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	243	0	0	0	0	349	349	243
Costa Norte	629	1,099	543	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	22	22	651	1,121	565
Costa Sur	598	741	428	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	598	741	428
Residencial Ermita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JUAN XXIIII	1,242	1,242	1,352	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	17	17	1,259	1,259	1,369
María Auxiliadora	31	31	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	31	31
P.I. Capçades	565	565	565	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	565	565	565
Portal del Mediterráneo	351	351	351	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,179	1,179	1,179	1,530	1,530	1,530
P.I. Carretera Ulldecona	573	573	573	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	378	378	378	951	951	951
Urb. Vistabella	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	10,175	9,919	7,271	0	57	351	99	821	234	352	506	310	498	885	521	1,596	1,596	1,596	12,686	12,773	11,328

Tabla 29. Comparativa del estacionamiento en función de su tipología (aparcamiento libre, residentes que se divide en zona verde y parking de residentes, parking de rotación que se divide en bolsas de aparcamiento y zona azul y, por último, las superficies comerciales) escenario actual (E0), a corto (E1) y a medio plazo (E2). Fuente: Elaboración propia

El análisis gráfico de los datos de la tabla anterior arroja los siguientes resultados globales:

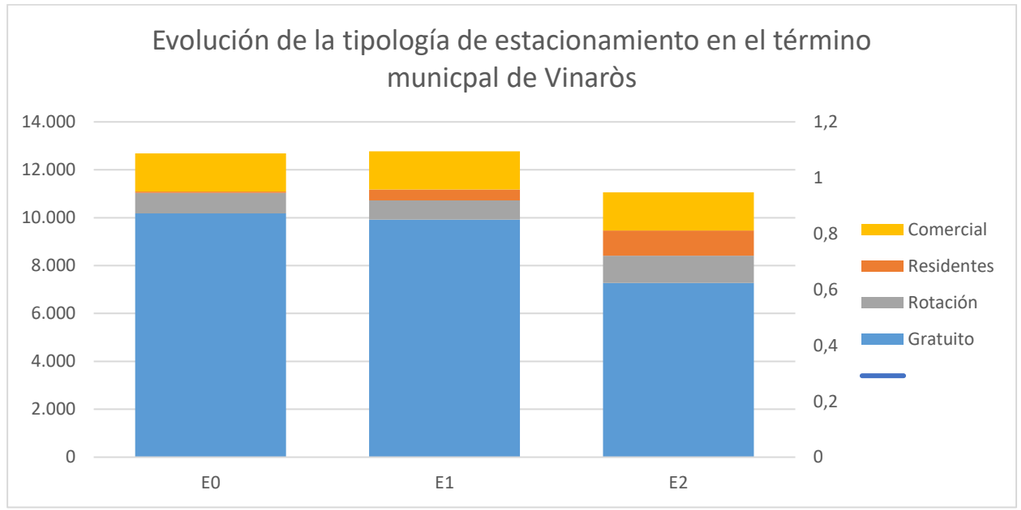


Ilustración 123. Evolución de la tipología del estacionamiento en el término municipal de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia.

Aquí se observa que durante la primera etapa de desarrollo del presente PMUS apenas existen cambios en la dotación total de plazas de estacionamiento. Ello es principalmente debido a que la reestructuración del estacionamiento producida en Costa Norte y Costa Sur, donde se propone la utilización de solares sin uso hasta que se desarrolle el PGOU, compensa la pérdida de plazas en la Zona Centro. Sin embargo, parece evidente que los solares vacíos ubicados en suelo urbano irán colmatándose de forma progresiva. Por ello, en el escenario a medio plazo se ha contemplado la pérdida de estos espacios. Ello supondrá una pérdida de cerca del 11% de las plazas de estacionamiento existentes a día de hoy en el municipio.

El análisis de la Zona Centro arroja los siguientes resultados:

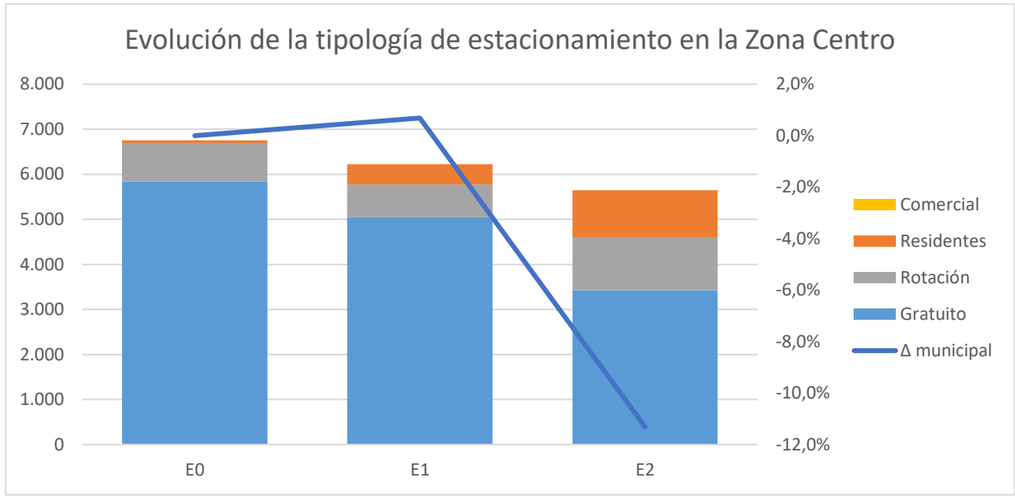


Ilustración 124. Evolución de la tipología del estacionamiento en la Zona Centro de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia.

La gráfica anterior ilustra el resultado de la estrategia seguida en la Zona Centro. Por un lado, se produce una pérdida progresiva de las plazas de estacionamiento con objeto de potenciar otras formas de movilidad. Además, se propone una transformación de la tipología, de modo que se apuesta por una dotación de plazas de uso exclusivo para residentes en el interior de las supermanzanas y por el incremento paulatino de las plazas de rotación en los bordes de la supermanzana central CH para favorecer la actividad comercial que en ella se desarrolla. Con esta medida se consigue reducir el paso de vehículos en busca de estacionamiento que queda limitado a los residentes de la zona, lo que se traduce en mayor espacio para el peatón, la mejora de la seguridad vial y mayores posibilidades para el desarrollo de la actividad económica.

En esta gráfica se puede observar la evolución del estacionamiento en la supermanzana central.

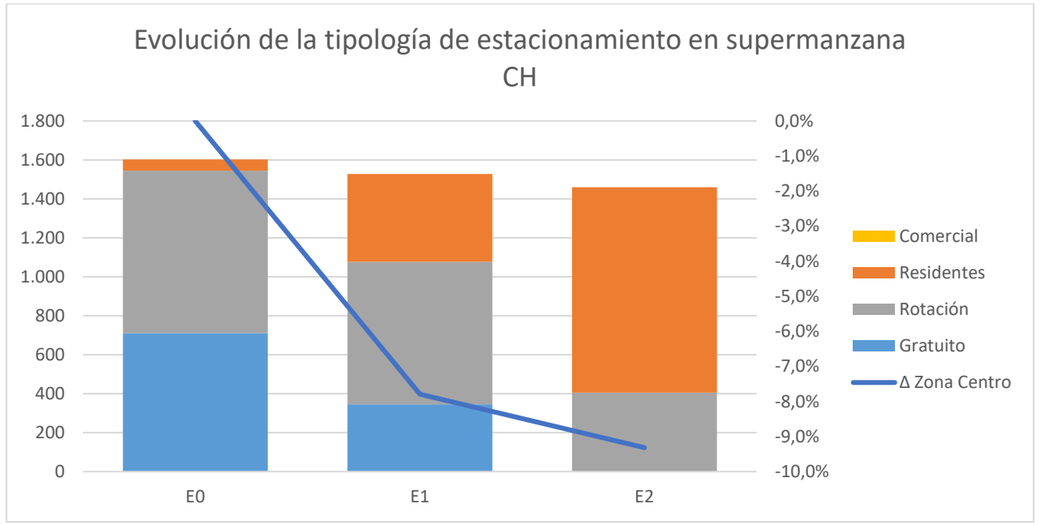


Ilustración 125. Evolución de la tipología del estacionamiento en la supermanzana central CH. Fuente: Elaboración propia.

Si estos cambios se representan sobre el mapa, se obtienen las siguientes figuras:

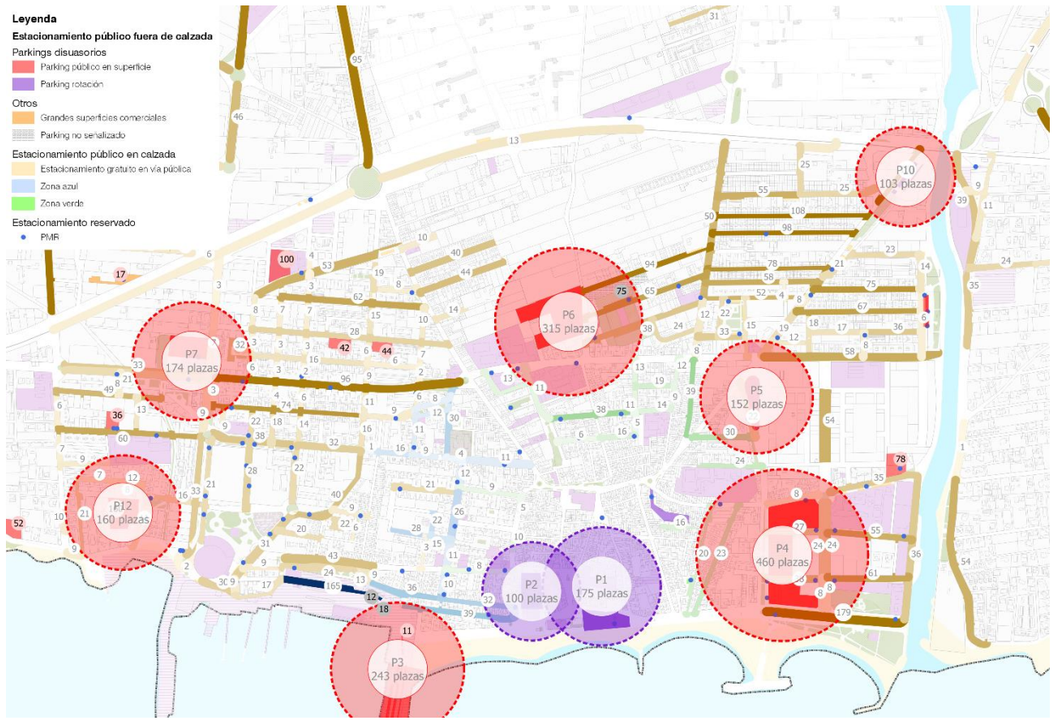


Ilustración 126. Plan de estacionamiento. Propuestas del plan de estacionamiento a corto plazo (E1). Fuente: Elaboración propia.

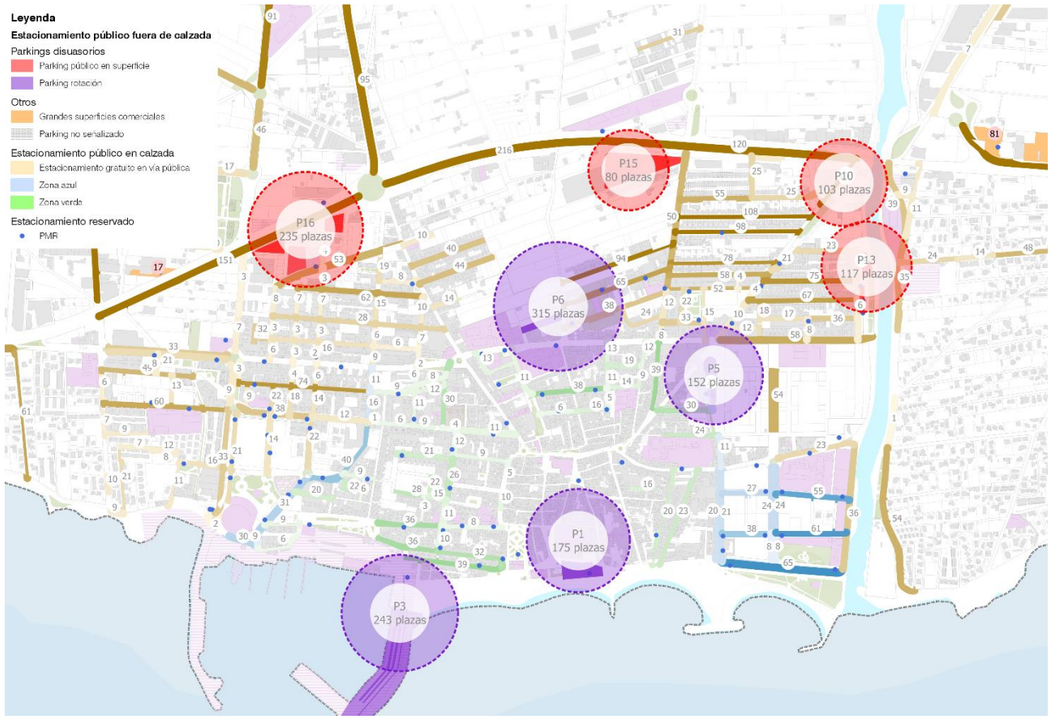


Ilustración 127. Plan de estacionamiento. Propuestas del plan de estacionamiento a medio plazo (E2). Fuente: Elaboración propia.

En ellas se puede ver que existe una tendencia a desplazar las grandes áreas de estacionamiento fuera del casco urbano y que la pérdida de plazas de estacionamiento por la colmatación de los solares en la Zona Centro no se verá compensada hasta la transformación de la N-340a en bulevar urbano.

Las figuras también reflejan la voluntad de incrementar las plazas de estacionamiento destinadas a rotación, pasando de unas 850 a más de 1.400 en el medio-largo plazo, así como el deseo de reubicarlas en zonas de acceso rápido desde las vías con mayor peso jerárquico. Esta estrategia, como se ha explicado, responde a la doble necesidad de potenciar el desarrollo de la actividad económica en la zona centro generando nuevas áreas de rotación y de limitar el acceso al interior de las supermanzanas a los residentes, de modo que las calles se conviertan en verdaderas zonas de estancia.

Otro aspecto a destacar es la evolución de las plazas públicas de estacionamiento para residentes en la zona centro ante la limitada disponibilidad de estacionamiento privado. Se pasa de un estado inicial en que la reserva era prácticamente nula hasta alcanzar una cifra ligeramente superior a las 1.000 plazas en el medio-largo plazo. Estas se ubicarán en el interior de las supermanzanas, para disuadir así el tráfico no deseado. Para conseguir esto ha sido necesario desplazar la zona azul a los bordes de la supermanzana central de forma progresiva, reservando los espacios interiores para residentes.

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 / Supermanzana	Residentes									Priv.	Pob.	Viv.	E. Res/Hab			E. Res/Viv		
	E0			E1			E2			E0			E0	E1	E2	E0	E1	E2
	ZV	R. Sub	Total	ZV	R. Sub	Total	ZV	R. Sub	Total									
Zona Centro	0	57	57	351	99	450	821	234	1,055	7,069	22,970	13,175	0.31	0.31	0.35	0.54	0.57	0.62
Zona Casco Histórico CH	0	57	57	351	99	450	821	234	1,055	3,313	10,731	6,814	0.31	0.31	0.41	0.49	0.55	0.64
CH 1	0	0	0	145	42	187	268	177	445	1,379	4,923	3,306	0.28	0.28	0.37	0.42	0.47	0.55
CH 2	0	0	0	0	0	0	265	0	265	488	2,407	1,479	0.20	0.20	0.31	0.33	0.33	0.51
CH 3	0	0	0	0	0	0	82	0	82	372	1,017	615	0.37	0.37	0.45	0.60	0.60	0.74
CH 4	0	57	57	206	57	263	206	57	263	1,074	2,384	1,414	0.47	0.47	0.56	0.80	0.95	0.95

Tabla 30. Evolución del estacionamiento reservado para residentes en las unidades de la supermanzana central CH. Fuente: Elaboración propia.

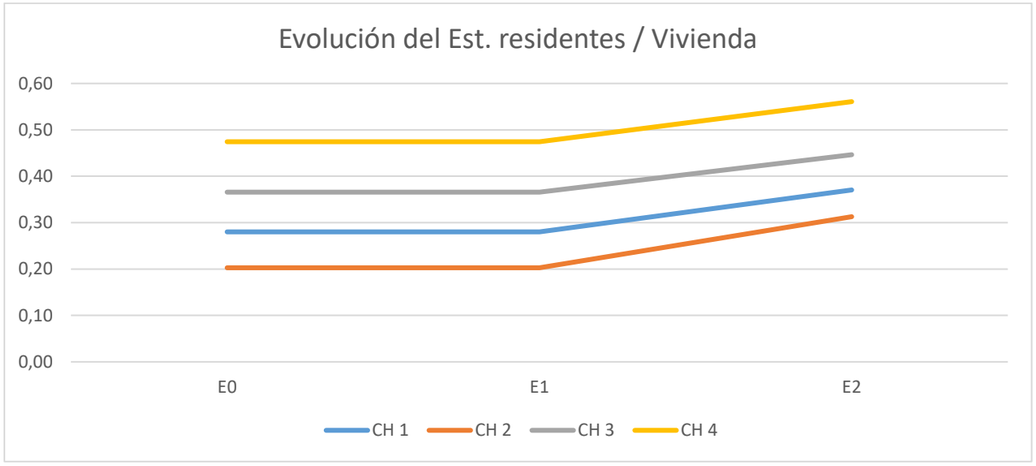


Ilustración 128. Evolución del estacionamiento de residentes/vivienda en las unidades de la supermanzana central CH

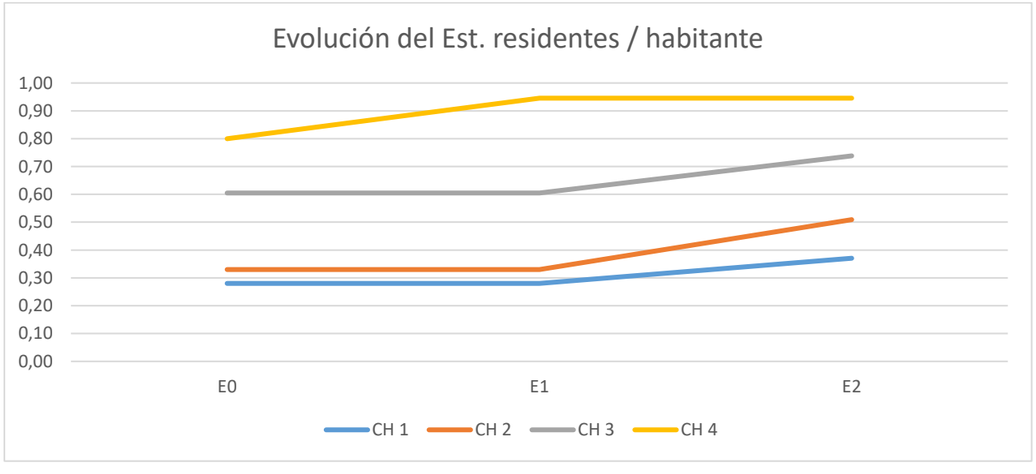


Ilustración 129. Evolución del estacionamiento de residentes/habitantes en las unidades de la supermanzana central CH

La tabla y las gráficas anteriores ponen de manifiesto una tendencia al alza en relación a la creación de plazas de estacionamiento para residentes en todas las unidades en que se descompone la supermanzana central (CH1 a CH4). Se observa que, prácticamente, se crean 0,15 plazas de estacionamiento para residentes por vivienda desde el estado inicial hasta el plazo intermedio. Ello equivale a una nueva plaza para residentes por cada 7 viviendas.

1.6.6.2 Evolución de los déficits teórico residencial e infraestructural

Para conocer la evolución prevista de los déficits teórico residencial e infraestructural será necesario analizar la oferta de estacionamiento en calzada y fuera de ella, que se definían como sigue:

- Oferta en calzada: las plazas libres o de rotación sitas en la calzada.
- Oferta fuera de calzada: las plazas ubicadas en aparcamientos públicos tanto en superficie como subterráneos, las plazas de aparcamiento público privados y los solares temporales habilitados como parking.

NOTA: En este análisis no se incluyen las plazas ubicadas en superficies comerciales, al entenderse que no pueden ser utilizadas por el usuario residencial nocturno.

El resultado esperado es el que se muestra en la siguiente tabla:

Zona	Est. Calzada						Est. Fuera Calzada						Est. Total sin Comercial					
	E0		E1		E2		E0		E1		E2		E0		E1		E2	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Zona Centro	4.452	58%	4.144	56%	4.360	58%	9.369	59%	9.151	56%	8.355	57%	13.821	59%	13.295	56%	12.715	57%
Zona Casco Histórico CH	1.193	16%	966	13%	899	12%	3.722	23%	3.874	24%	3.874	26%	4.915	21%	4.840	20%	4.773	21%
Puerto	0	0%	76	1%	0	0%	349	2%	273	2%	243	2%	349	1%	349	1%	243	1%
Costa Norte	513	7%	513	7%	513	7%	4.027	25%	4.497	28%	3.941	27%	4.540	19%	5.010	21%	4.454	20%
Costa Sur	454	6%	454	6%	428	6%	1.232	8%	1.375	8%	1.088	7%	1.686	7%	1.829	8%	1.516	7%
Residencial Ermita	0	0%	0	0%	0	0%	84	1%	84	1%	84	1%	84	0%	84	0%	84	0%
Juan XXIIII	1.031	14%	1.031	14%	1.022	14%	215	1%	215	1%	334	2%	1.246	5%	1.246	5%	1.356	6%
María Auxiliadora	31	0%	31	0%	31	0%	278	2%	278	2%	278	2%	309	1%	309	1%	309	1%
P.I. Capçades	228	3%	228	3%	228	3%	368	2%	368	2%	368	2%	596	3%	596	3%	596	3%
Portal del Mediterráneo	351	5%	351	5%	351	5%	12	0%	12	0%	12	0%	363	2%	363	2%	363	2%
P.I. Carretera Ulldecona	573	8%	573	8%	573	8%	18	0%	18	0%	18	0%	591	3%	591	2%	591	3%
Urb. Vistabella	0	0%	0	0%	0	0%	22	0%	22	0%	22	0%	22	0%	22	0%	22	0%
Total	7.633	100%	7.401	100%	7.506	100%	15.974	100%	16.293	100%	14.743	100%	23.607	100%	23.694	100%	22.249	100%

Tabla 31. Evolución del estacionamiento en función de su ubicación para el corto y el medio plazo de desarrollo del presente PMUS. Fuente: Elaboración propia.

Una vez conocidos estos valores, podemos determinar la evolución de ambos tipos de déficit de estacionamiento en relación al número total de turismos y vehículos por supermanzana y por zona.

Evolución del déficit teórico residencial

El déficit teórico residencial se define como la diferencia entre el censo de turismos y furgonetas y el número total de plazas de estacionamiento disponibles en horario nocturno. De acuerdo a esta definición, valores positivos expresan un déficit mientras que valores negativos reflejan superávit.

Atendiendo a los datos de evolución del estacionamiento presentados en el punto anterior, se espera que el déficit teórico residencial progrese como se indica en los siguientes puntos.

E1. Evolución a corto plazo

A nivel zonal, los resultados del déficit teórico residencial en el corto-medio plazo son los siguientes:

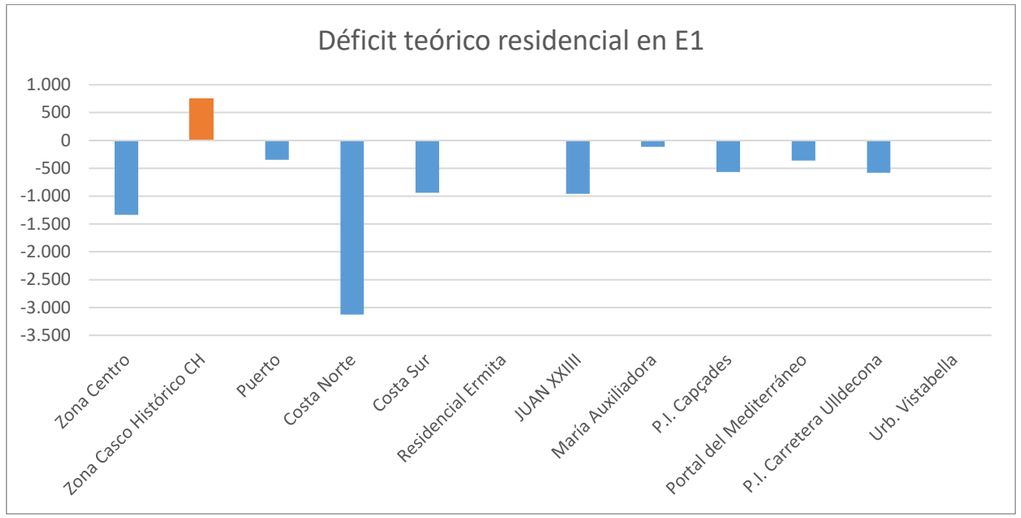


Ilustración 130. Déficit teórico residencial en E1. Fuente: Elaboración propia

En esta figura se puede observar que la zona que concentra un mayor superávit residencial en términos absolutos es Costa Norte, con algo más de 3.000 plazas. Este hecho acumulado a la baja densidad de población es indicativo de gran cantidad de plazas libres para el estacionamiento nocturno. La situación en verano puede verse alterada por la ocupación de segundas residencias.

La Zona Centro, que es la más densamente poblada, posee algo más de 1.000 plazas libres para el estacionamiento nocturno, lo que en términos relativos se traduce en un exceso de un 10% del total de las plazas para el estacionamiento residencial.

Un análisis más detallado a nivel supermanzana se ilustra en las siguientes figuras:

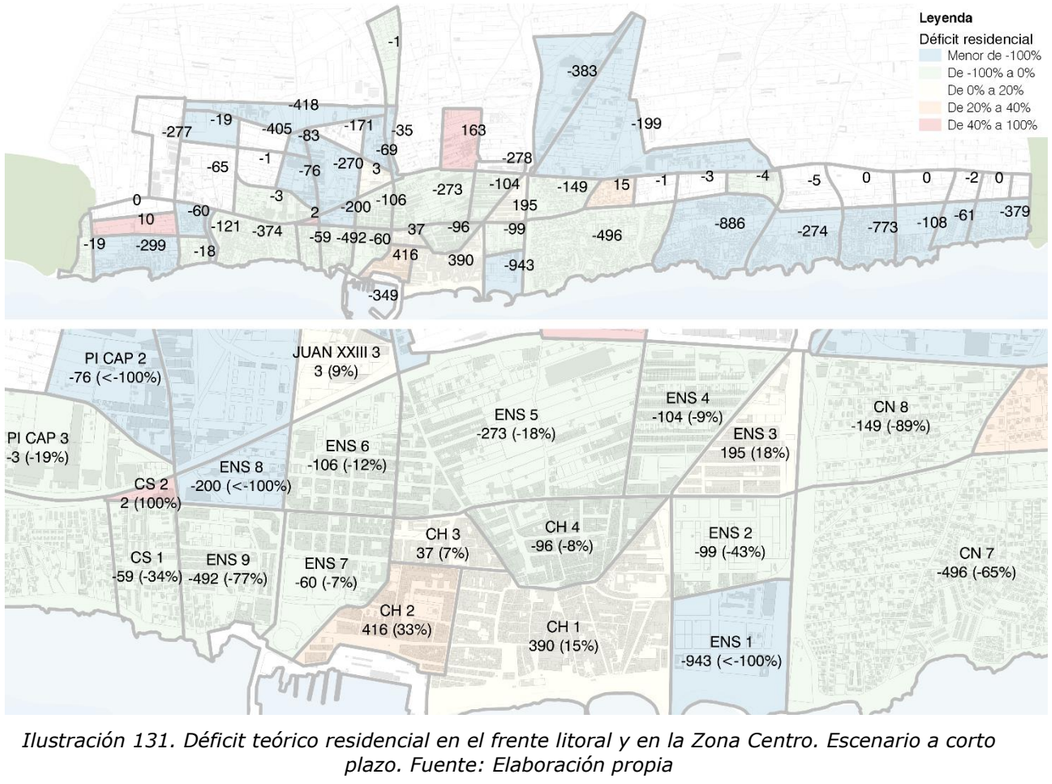


Ilustración 131. Déficit teórico residencial en el frente litoral y en la Zona Centro. Escenario a corto plazo. Fuente: Elaboración propia

En la imagen superior se puede ver el superávit residencial en las supermanzanas de Costa Norte y Costa Sur que se ve potenciado por la creación de bolsas de estacionamiento temporales hasta el desarrollo definitivo del PGOU. Como ya se ha dicho, no se prevén problemas de aparcamiento nocturno en estos ámbitos.

En la Zona Centro, por su parte, se observan cambios de cierta entidad respecto al estado inicial. El más importante es el que se produce en ENS2, donde se pasa de tener un superávit de más de 500 plazas a apenas 99. El exceso de plazas existentes en ENS1 permitirá seguir absorbiendo la demanda de estacionamiento de otras áreas cercanas donde existe déficit de plazas de estacionamiento.

E2. Evolución a medio-largo plazo

El déficit teórico residencial a medio-largo plazo es el siguiente:

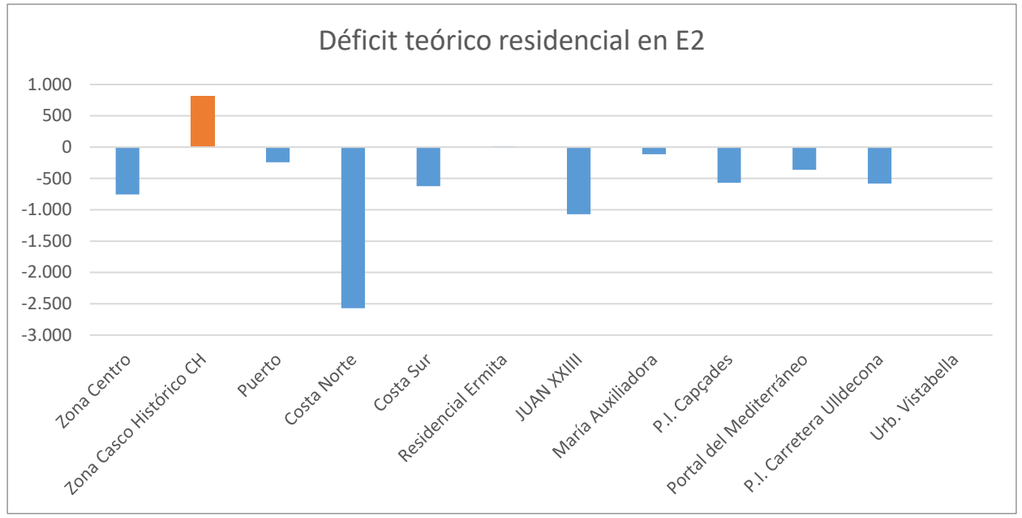


Ilustración 132. Déficit teórico residencial en E1. Fuente: Elaboración propia

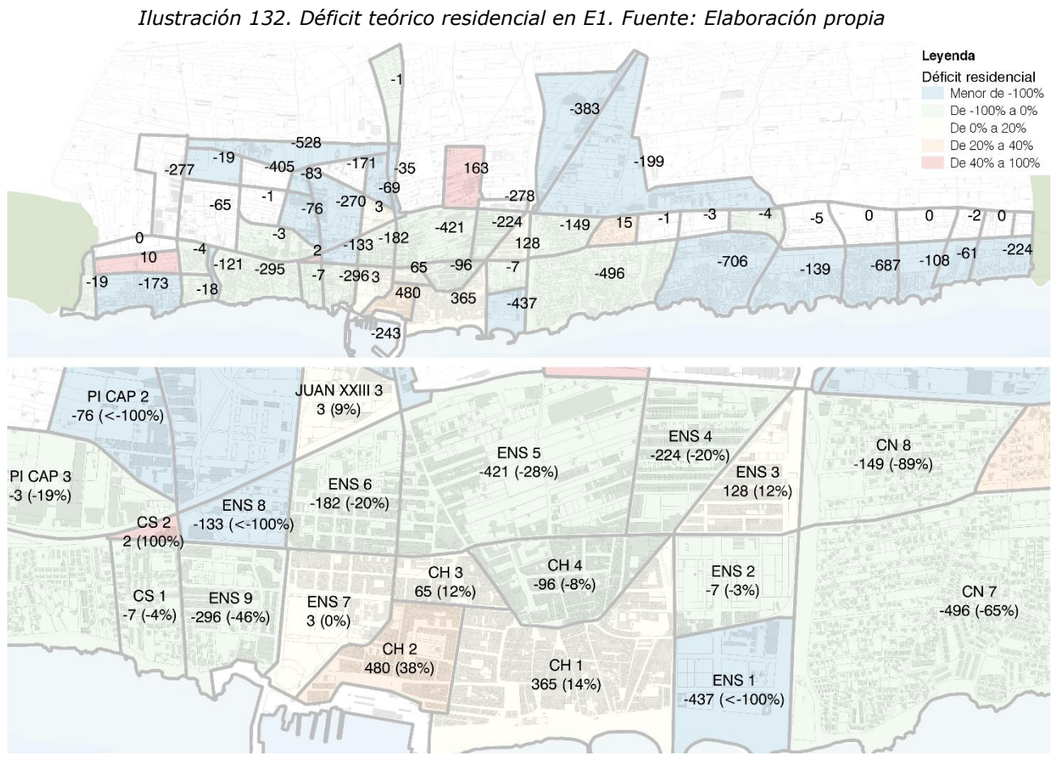


Ilustración 133. Déficit teórico residencial en el frente litoral y en la zona centro. Escenario a medio y largo plazo. Fuente: Elaboración propia

A medida que se progresa en el desarrollo del PMUS existe una tendencia hacia la desaparición de las plazas de estacionamiento ubicadas en solares no desarrollados. Este fenómeno se ha estudiado en este este escenario.

En Costa Norte y Costa Sur, ello supone la desaparición de las plazas generadas en el estadio precedente; aunque apenas tiene consecuencias sobre el estacionamiento de carácter residencial, pues el superávit de plazas sigue siendo muy elevado.

En la Zona Centro, por su parte, se observa un crecimiento del déficit en las supermanzanas más próximas a la costa; mientas que las supermanzanas situadas junto al nuevo bulevar ven incrementada su dotación de plazas, lo que conlleva un aumento del superávit que ya poseen.

El superávit existente en la supermanzana ENS7 en el estadio inicial permitirá que, a pesar de la reducción del estacionamiento en superficie, se alcance una situación de equilibrio para el estacionamiento nocturno. En la supermanzana CH3, sin embargo, la reducción de plazas provocará un incremento del déficit residencial.

Análisis de la evolución del estacionamiento residencial

A nivel global, el estacionamiento residencial evolucionará como sigue:

Zona	Déficit teórico residencial					
	E0		E1		E2	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Zona Centro	-1.861	-16%	-1.335	-11%	-755	-6%
Zona Casco Histórico CH	672	12%	747	13%	814	15%
Puerto	-349	-	-349	-	-243	-
Costa Norte	-2.656	-141%	-3.126	-166%	-2.570	-136%
Costa Sur	-795	-89%	-938	-105%	-625	-70%
Residencial Ermita	12	13%	12	13%	12	13%
Juan XXIIII	-960	-336%	-960	-336%	-1.070	-374%
María Auxiliadora	-115	-59%	-115	-59%	-115	-59%
P.I. Capçades	-568	-2029%	-568	-2029%	-568	-2029%
Portal del Mediterráneo	-361	-18050%	-361	-18050%	-361	-18050%
P.I. Carretera Ulldecona	-582	-6467%	-582	-6467%	-582	-6467%
Urb. Vistabella	-1	-5%	-1	-5%	-1	-5%
Total	**-8.236**	**-54%**	**-8.323**	**-54%**	**-6.878**	**-45%**

Tabla 32. Evolución del déficit teórico residencial a corto y medio plazo. Fuente: Elaboración propia

Ya se había comentado en el Documento de Diagnóstico que el estudio del estacionamiento en el Residencial Ermita y la Urbanización Vistabella carece de precisión, mostrando valores más deficitarios de los realmente existentes al no contabilizarse las plazas de estacionamiento en la vía pública. Teniendo en cuenta esta consideración, a excepción de la Zona Centro todos los ámbitos presentan un superávit superior al 59% en todas las fases de desarrollo del PMUS.

Por su parte, en la Zona Centro se pasa de tener un superávit de un 16% actualmente a un 6% en el medio-largo plazo. Esto responde a la estrategia de limitar el espacio público para el vehículo privado en favor del ciudadano y de las formas de movilidad activa.

El análisis detallado de la supermanzana central (supermanzana CH desglosada en unidades CH1, CH2, CH3 y CH4), donde se concentra la mayor parte de la actividad comercial del municipio, presenta datos de déficit de estacionamiento residencial en todos los estadios. Además, la tendencia del déficit es creciente. Ello implica que los residentes de esta

supermanzana deberán buscar estacionamiento en las colindantes, desplazando a los residentes de las mismas a las áreas en que existe un mayor superávit.

Con todo, la existencia de excedente de plazas de estacionamiento para cubrir la necesidad residencial nocturna en los escenarios a corto y medio plazo de desarrollo del presente PMUS es una realidad en todos los escenarios.

Evolución del déficit infraestructural

El déficit infraestructura se define como la diferencia entre el censo de turismos y furgonetas y las plazas de estacionamiento disponibles fuera de calzada. Constituye un indicador que nos permite analizar la posibilidad de un cambio de modelo de estacionamiento que permita liberar la vía pública para entregarla al ciudadano.

Este evoluciona como sigue:

E1. Evolución a corto plazo

Los resultados del déficit infraestructural a corto plazo se muestran a continuación:

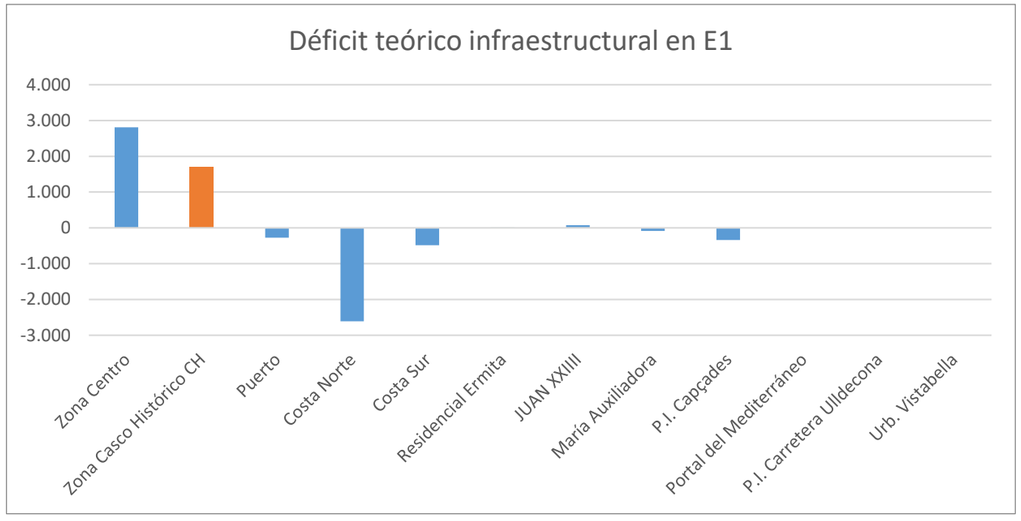


Ilustración 134. Déficit teórico infraestructural en E1. Fuente: Elaboración propia

En la gráfica anterior se observa que, con la salvedad de la Zona Centro, el resto de zonas del municipio se encuentran en situación de equilibrio o superávit de estacionamiento infraestructural.

Muchas de las viviendas en Costa Norte y Costa Sur son segunda residencia y, por lo tanto, ni sus usuarios ni los vehículos de su propiedad se registran en los censos municipales. Esto provoca la existencia de un importante superávit de plazas fuera de calzada en los mencionados ámbitos que, sin duda, se verá reducida durante los meses estivales. Para estudiar esta incidencia sería interesante disponer de un censo de residentes de temporada alta.

Con respecto al estado de partida, los cambios del déficit en Costa Norte y Costa Sur son consecuencia de la creación de áreas de estacionamiento en solares aún no desarrollados. En el medio-largo plazo se ha previsto su desaparición, tal y como se verá en el siguiente punto.

La siguiente figura ilustra lo que sucede a nivel supermanzana.

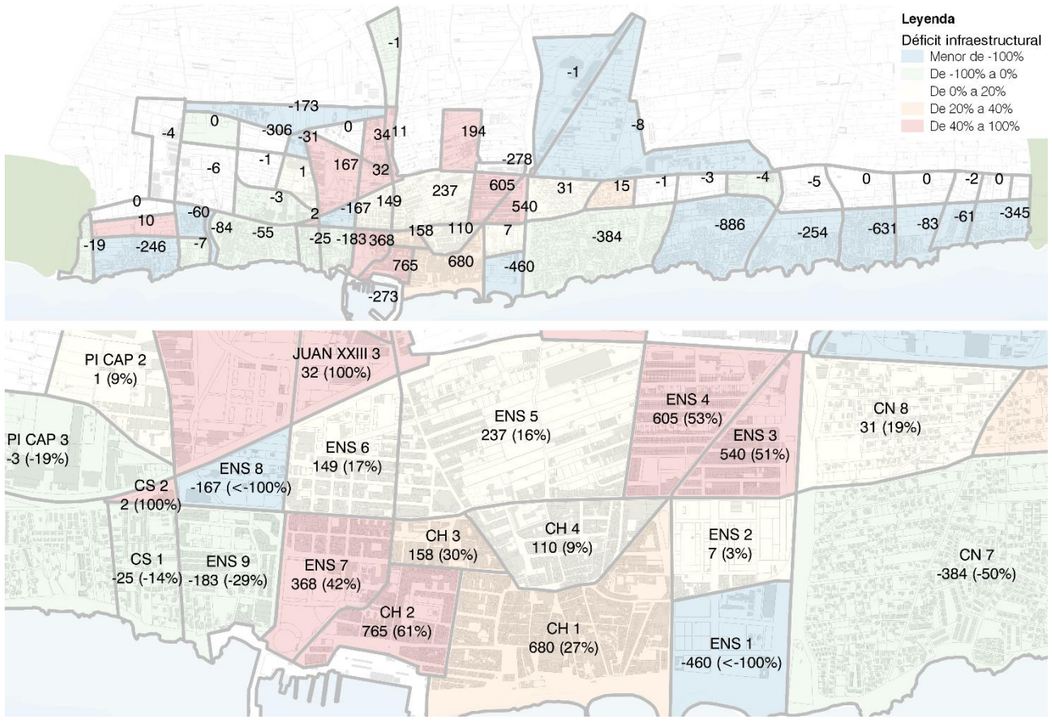


Ilustración 135. Déficit infraestructural en el frente litoral y en la Zona Centro. Escenario a corto plazo. Fuente: Elaboración propia

Como se observa, las unidades CH1-CH4 correspondientes a la supermanzana central poseen un elevado déficit infraestructural. Ello justifica la limitación del estacionamiento en su interior a residentes. También se ven grandes déficits en las supermanzanas del ensanche, con la salvedad de ENS8 y ENS9 que marcan el límite de la zona al sur; y ENS1 y ENS2, unidades apenas desarrolladas lindantes al Cervol. También hay carencia de plazas fuera de la vía pública en algunas Juan XXII y en la urbanización Vistabella.

Esto se traduce en la necesidad de los usuarios del vehículo privado deban buscar estacionamiento en la calzada.

E2. Evolución a medio-largo plazo

A medio-largo plazo, los resultados son los siguientes:

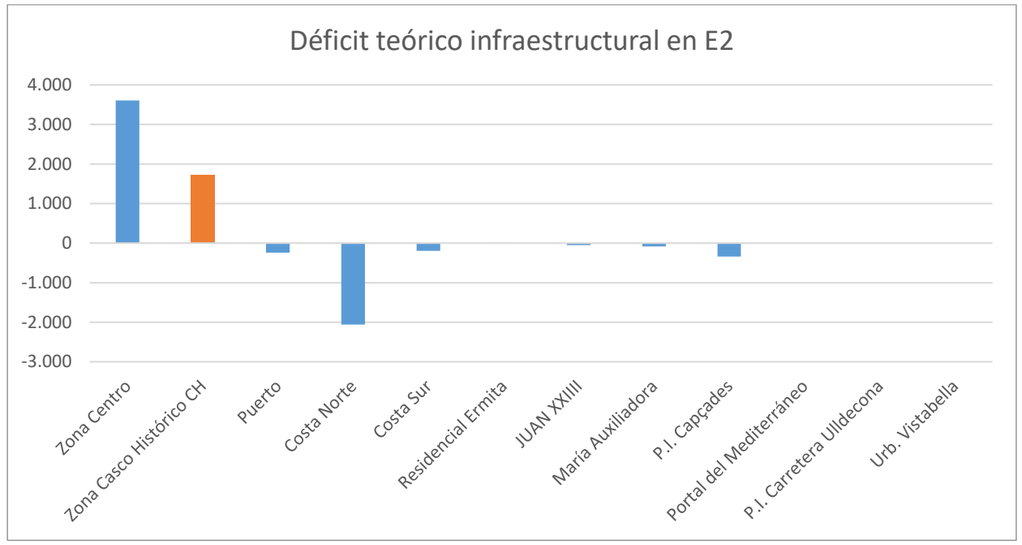


Ilustración 136. Déficit teórico infraestructural en E2. Fuente: Elaboración propia

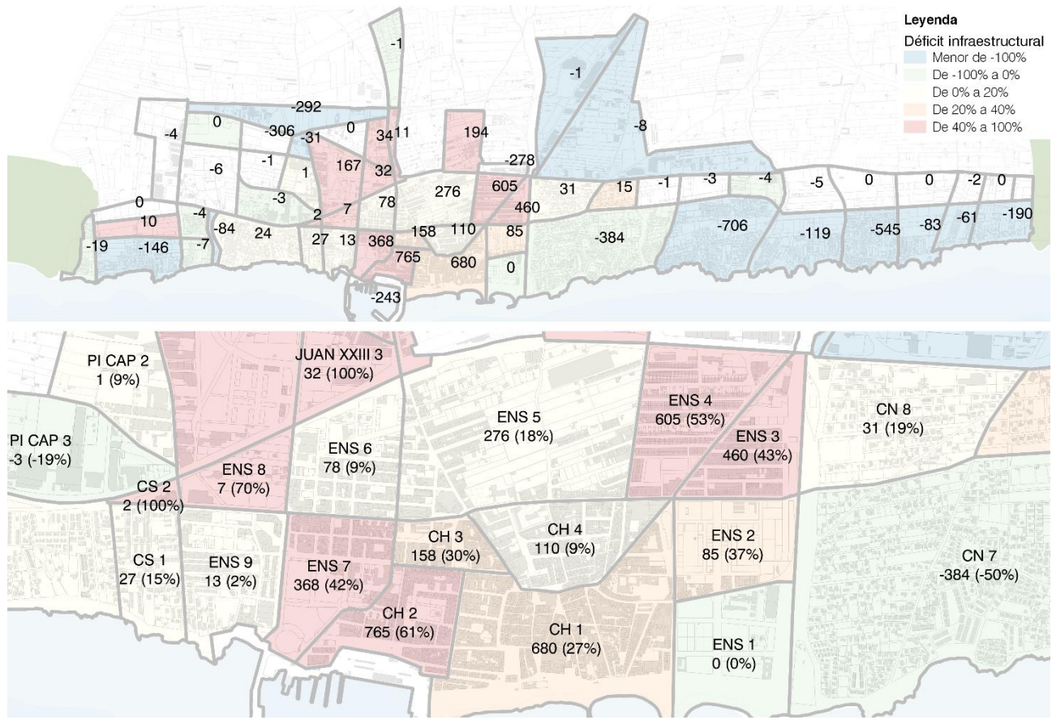


Ilustración 137. Déficit infraestructural en el frente litoral y en la Zona Centro. Escenario a medio-largo plazo. Fuente: Elaboración propia

En esta fase se ha estudiado la afección de la desaparición de las bolsas de estacionamiento ubicadas en solares cuyo desarrollo está previsto según el PGOU. Los resultados, pues, muestran una reducción de los superávits existentes inicialmente en las supermanzanas del Norte y un incremento de los déficits de la Zona Centro y la Costa Sur. Los elevados déficits infraestructurales existentes en las supermanzanas de la Zona Centro del municipio provocan que la liberación del espacio en las vías quede condicionada por la necesidad de estacionamiento en calzada.

Análisis de la evolución del estacionamiento infraestructural

Zona	Déficit infraestructural total					
	E0		E1		E2	
	Abs	%	Abs	%	Abs	%
Zona Centro	2.591	22%	2.809	23%	3.605	30%
Zona Casco Histórico CH	1.865	33%	1.713	31%	1.713	31%
Puerto	-349	-	-273	-	-243	-
Costa Norte	-2.143	-114%	-2.613	-139%	-2.057	-109%
Costa Sur	-341	-38%	-484	-54%	-197	-22%
Residencial Ermita	12	13%	12	13%	12	13%
Juan XXIIII	71	25%	71	25%	-48	-17%
María Auxiliadora	-84	-43%	-84	-43%	-84	-43%
P.I. Capçades	-340	-1214%	-340	-1214%	-340	-1214%
Portal del Mediterráneo	-10	-500%	-10	-500%	-10	-500%
P.I. Carretera Ulldecona	-9	-100%	-9	-100%	-9	-100%
Urb. Vistabella	-1	-5%	-1	-5%	-1	-5%
Total	**-603**	**-4%**	**-922**	**-6%**	**628**	**4%**

Tabla 33. Evolución del déficit infraestructural en el estacionamiento a corto y medio plazo. Fuente: Elaboración propia

En general, podemos decir que la evolución del déficit de estacionamiento infraestructural presenta pocos cambios hasta la desaparición definitiva de las bolsas de estacionamiento ubicadas en solares aún no desarrollados. Los datos ilustran que, a nivel general, se pasa de una situación de reducido superávit a una situación de déficit, siendo la Zona Centro la mayor afectada. En esta zona, donde se concentra la mayor parte de la población vinarocense y en consecuencia la mayor demanda de estacionamiento; 1 de cada 3 vehículos sería incapaz de estacionar en el futuro de no existir el estacionamiento en viario. Este hecho manifiesta la imposibilidad actual de retirar los vehículos de la vía pública y la necesidad de crear nuevos parkings de residentes para evolucionar hacia nuevos escenarios sin vehículos en las calles.

Por otro lado, en Costa Norte y en algunas supermanzanas de Costa Sur existe superávit; si bien se debe tener en cuenta los fenómenos de estacionalidad. Así, la liberalización de espacio para el peatón quedará condicionada a un estudio detallado de la ocupación durante meses estivales. Por otro lado, también, deberá efectuarse un análisis cuidadoso de la demanda foránea, que permitirá analizar las plazas de aparcamiento existentes para todos aquellos vehículos de no residentes que acceden al municipio en un día laboral.

Evolución del índice de presión en calzada.

El índice de presión en calzada es una indicación del número de turismos que no disponen de plaza de garaje y, por lo tanto, deben estacionar en la calle. Supone, pues, una medida del número de vehículos que se pelea por encontrar una plaza de aparcamiento en la calle. Valores inferiores a la unidad suponen la no existencia de disputas en la vía por plazas de estacionamiento, mientras que valores superiores serán indicadores de la existencia de ciertas dificultades para estacionar.

E1. Evolución a corto plazo

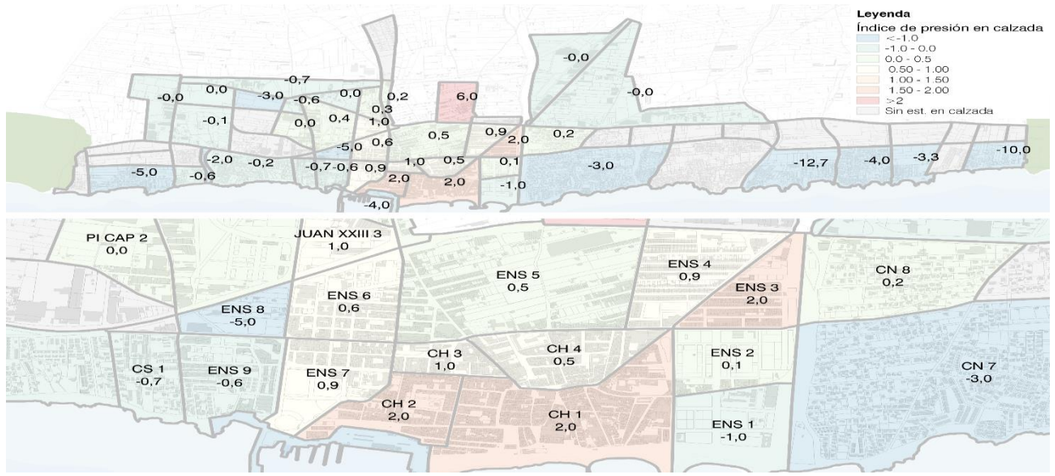


Ilustración 138. Índice de presión en calzada en el frente litoral y en la zona centro. Escenario a corto plazo. Fuente: Elaboración propia.

Las ilustraciones anteriores muestran que las únicas supermanzanas cuyo índice de presión en calzada es superior a la unidad son CH1, CH2 y ENS3, situadas en el Casco Urbano. Los usuarios del vehículo privado residentes en estas supermanzanas serán los que encontrarán mayores dificultades a la hora de estacionar en la calle, debiendo desplazarse a las supermanzanas próximas para poder hacerlo.

E2. Evolución a medio-largo plazo

En este periodo se produce un incremento de la presión en calzada sobre las supermanzanas CH2 y CH3. En CH2 hasta 3 coches tienen que pelear por una misma plaza de estacionamiento en la vía pública. En cualquier caso, el análisis del estacionamiento residencial mostraba que las supermanzanas circundantes son capaces de absorber la demanda que aquí se genera.

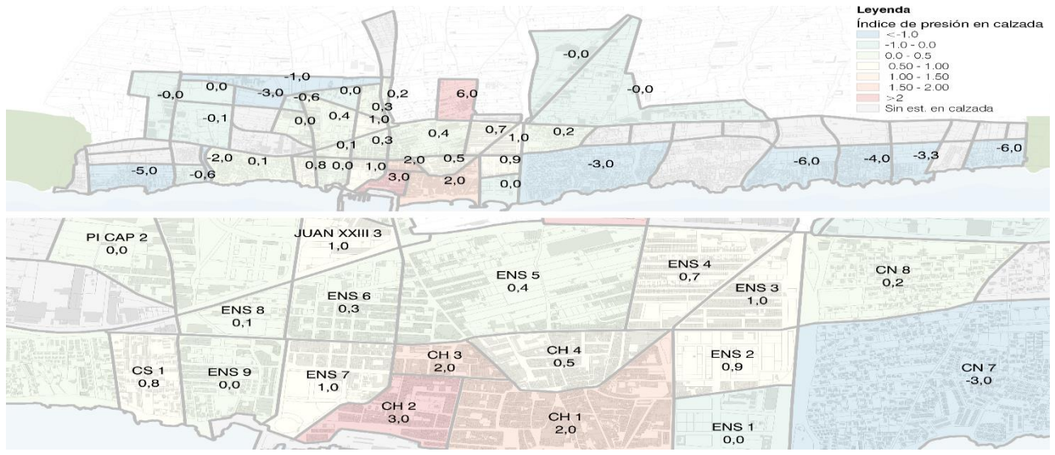


Ilustración 139. Índice de presión en calzada en el frente litoral y en la zona Centro. Escenario a medio plazo. Fuente: Elaboración propia.

Análisis de la evolución del índice de presión en calzada

Se muestra una tabla resumen de los valores del índice de presión en calzada en cada uno de los escenarios:

Zona	Índice de presión en calzada		
	E0	E1	E2
Zona Centro	0,6	0,7	0,8
Zona Casco Histórico CH	1,6	1,8	1,9
Puerto		-3,6	
Costa Norte	-4,2	-5,1	-4,0
Costa Sur	-0,8	-1,1	-0,5
Residencial Ermita			
Juan XXIII	0,1	0,1	0,0
María Auxiliadora	-2,7	-2,7	-2,7
P.I. Capçades	-1,5	-1,5	-1,5
Portal del Mediterráneo	0,0	0,0	0,0
P.I. Carretera Ulldecona	0,0	0,0	0,0
Urb. Vistabella			
Total	**-0,1**	**-0,1**	**0,1**

Tabla 34. Evolución del índice de presión en calzada. Fuente: Elaboración propia

La tabla anterior muestra valores nulos o negativos para todas las zonas y en todos los escenarios con la excepción de Centro y Juan XIII. En la Zona Centro, el índice de presión en calzada evoluciona del 0,6 actual a 0,8 en el medio-largo plazo, lo que es indicativo de la existencia de suficientes plazas de estacionamiento para todos los residentes y en todos los escenarios. Sin embargo, el análisis detallado de la supermanzana del Casco Histórico CH hace pensar que pueden existir problemas puntuales de estacionamiento en las zonas más próximas al frente portuario, ya que los índices de presión en calzada son siempre superiores a la unidad, oscilando entre 1,6 en la fase inicial y 1,9 en el estadio final. En cualquier caso, los datos muestran que el casco urbano posee suficientes plazas en los tres escenarios para garantizar el estacionamiento de todos los vehículos. Todo ello considerando la previsión de evolución del PGOU, que supondrá la eliminación de la dotación existente en solares actualmente vacíos; y el desarrollo del bulevar urbano del Baix Maestrat con el consecuente desarrollo de nuevas plazas.

Zona / Supermanzana	Libre												Residentes									Parking rotación									S. Comercial			Total		
	E0				E1				E2				E0			E1			E2			E0			E1			E2								
	Total	Calz.	F. Calz.	No señ.	Total	Calz.	F. Calz.	No señ.	Total	Calz.	F. Calz.	No señ.	ZV	R. Sub	Total	ZV	R. Sub	Total	ZV	R. Sub	Total	P. Rot.	ZA	Tot. Rot.	P. Rot.	ZA	Tot. Rot.	P. Rot.	ZA	Tot. Rot.	E0	E1	E2	E0	E1	E2
Zona Centro	5,837	3,946	1,608	283	5,044	3,371	1,448	225	3,428	3,018	410	0	0	57	57	351	99	450	821	234	1,055	352	506	858	310	422	732	642	521	1,163	0	0	0	6,752	6,226	5,646
Zona Casco Histórico CH	711	711	0	0	345	193	152	0	0	0	0	0	0	57	57	351	99	450	821	234	1,055	352	482	834	310	422	732	327	78	405	0	0	0	1,602	1,527	1,460
CH 1	199	199	0	0	174	22	152	0	0	0	0	0	0	0	0	145	42	187	268	177	445	352	206	558	310	123	433	327	47	374	0	0	0	757	794	819
CH 2	216	216	0	0	127	127	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	265	0	265	0	169	169	0	222	222	0	20	20	0	0	0	385	349	285
CH 3	44	44	0	0	44	44	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	82	0	82	0	77	77	0	77	77	0	11	11	0	0	0	121	121	93
CH 4	252	252	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57	57	206	57	263	206	57	263	0	30	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	339	263	263
ENS 1	964	504	310	150	943	483	310	150	106	106	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	331	331	0	0	0	964	943	437
ENS 2	596	58	480	58	184	106	78	0	86	86	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	0	0	0	596	184	92
ENS 3	382	345	37	0	382	345	37	0	449	332	117	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	382	382	449
ENS 4	717	717	0	0	709	709	0	0	829	829	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	717	709	829
ENS 5	1,006	572	359	75	944	510	359	75	777	697	80	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	24	0	0	0	315	0	315	0	0	0	1,030	944	1,092
ENS 6	397	255	142	0	397	255	142	0	473	260	213	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	397	397	473
ENS 7	428	428	0	0	428	428	0	0	259	259	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	106	106	0	0	0	428	428	365
ENS 8	207	33	174	0	207	33	174	0	140	140	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	207	207	140
ENS 9	429	323	106	0	505	309	196	0	309	309	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	429	505	309
Puerto	349	0	319	30	273	0	243	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	76	243	0	243	0	0	0	349	349	243
PUERTO	349	0	319	30	273	0	243	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	76	243	0	243	0	0	0	349	349	243
Costa Norte	629	513	30	86	1,099	513	586	0	543	513	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	22	22	651	1,121	565
CN 1	94	34	30	30	219	34	185	0	64	34	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	94	219	64
CN 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CN 3	25	25	0	0	25	25	0	0	25	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	25	25
CN 4	154	142	0	12	228	142	86	0	142	142	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	154	228	142
CN 5	20	20	0	0	155	20	135	0	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	155	20
CN 6	0	0	0	0	180	0	180	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22	22	22	22	202	22
CN 7	156	112	0	44	112	112	0	0	112	112	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	156	112	112
CN 8	180	180	0	0	180	180	0	0	180	180	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180	180	180
CN 9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CN 10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CN 11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CN 12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CN 13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CN 14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CN 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CN 16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CN 17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costa Sur	598	454	70	74	741	454	287	0	428	428	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	598	741	428
CS 1	45	34	11	0	86	34	52	0	34	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	45	86	34
CS 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CS 3	378	319	59	0	398	319	79	0	319	319	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	378	398	319
CS 4	37	37	0	0	37	37	0	0	37	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	37	37
CS 5	17	11	0	6	11	11	0	0	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	11	11
CS 6	0	0	0	0	56	0	56	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	56	0
CS 7	90	53	0	37	153	53	100	0	27	27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	90	153	27
CS 8	31	0	0	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	0	0
CS 9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CS 10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Residencial Ermita	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ERMITA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JUAN XXIIII	1,242	1,031	211	0	1,242	1,031	211	0	1,352	1,022	330	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	17	17	1,259	1,259	1,369
HOSPITAL	416	245	171	0	416	245	171	0	526	236	290	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	416	416	526
JUAN XXIII 1	171	171	0	0	171	171	0	0	171	171	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	171	171	171
JUAN XXIII 2	103	103	0	0	103	103	0	0	103	103	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	103	103	103
JUAN XXIII 3	29	29	0	0	29	29	0	0	29	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	29	29
JUAN XXIII 4	477	437	40	0	477	437	40	0	477	437	40	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17	17	17	494	494	494
JUAN XXIII 5	46	46	0	0	46	46	0	0	46	46	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	46	46	46
María Auxiliadora	31	31	0	0	31	31	0	0	31	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	31	31
MAUX 1	31	31	0	0	31	31	0	0	31	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	31	31
MAUX 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P.I. Capçades	565	228	337	0	565	228	337	0	565	228	337	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	565	565	565
PI CAP 1	84	52	32	0	84	52	32	0	84	52	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	84	84	84
PI CAP 2	77	77	0	0	77	77	0	0	77	77	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77	77	77
PI CAP 3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PI CAP 4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
PI CAP 5	404	99	305	0	404	99	305	0	404	99	305	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	404	404	404
Portal del Mediterráneo	351	351	0	0	351	351	0	0	351	351	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,179	1,179	1,179	1,530	1,530	1,530
PI PM 1	59	59	0	0	59	59	0	0	59	59	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	327	327	327	386	386	386
PI PM 2	273	273	0	0	273	273	0	0	273	273	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	852	852	852	1,125	1,125	1,125
PI PM 3	19	19	0	0	19	19	0	0	19	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	19	19
P.I. Carretera Ulldecona	573	573	0	0	573	573	0	0	573	573	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	378	378	378	951	951	951
PI ULL 1	382	382	0	0	382	382	0	0	382	382	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	382	382	382
PI ULL 2	191	191	0	0	191	191	0	0	191	191	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	378	378	378	569	569	569
Urb. Vistabella	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
URB VISTABELLA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabla 35. Evolución del estacionamiento por zonas y supermanzanas. Fuente: Elaboración propia.

1.7 Plan EE. Eficiencia energética, movilidad sostenible y calidad ambiental

JRV	Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación
MA	Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos
TP	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

- **Plan de implantación del vehículo eléctrico (EE01).**

  La propuesta consiste en crear una **infraestructura de recarga** (EE01.1). Además, el plan contempla la **introducción progresiva del vehículo eléctrico en las flotas municipales** (EE01.2) e implementación de **medidas de acompañamiento** (EE01.3) para la estimulación del plan.

- **Creación de una plataforma de promoción del vehículo eléctrico (EE02).**

  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.

- **Medidas para la evaluación ambiental y energética del plan (EE03).**

  Para el control de la contaminación ambiental (EE03.1) y para el control de la contaminación acústica (EE03.2), se propone la instalación de elementos de monitorización. Además, se propone una batería de medidas para minimizar el impacto actual de las emisiones.

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 → EE01.1-1 (E1)
- 15 puntos de recarga rápida en el año 2025 → EE01.1-1 (E2)
- 18 puntos de recarga rápida en el año 2030 → EE01.1-1 (E3)

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 36. 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. → EE01.1-2 (E1)
- 58 puntos de recarga semirrápida en el año 2025. → EE01.1-2 (E2)
- 130 puntos de recarga semirrápida en el año 2030. → EE01.1-2 (E3)



Ilustración 140 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 37. 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 38. 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 39. 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.

La tendencia actual, sin embargo, consiste en ir hacia un modelo de recarga rápida, por lo que los nodos previstos para la recarga semirrápida podrían verse rediseñados con una mayor potencia de carga.

<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 → EE01.1-3 (E3)
- 2,2% para el año 2.025 → EE01.1-3 (E2)
- 7% para el año 2.030 → EE01.1-3 (E3)

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

Tabla 40 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 41. 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 parada central, etc. La propuesta es la siguiente:

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 42. Propuesta de puntos recarga lenta para vehículos eléctricos en suelo público en Vinaròs. Fuente: Elaboración propia

Puntos de recarga lenta de acceso privado

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 una ratio de 1 punto de recarga/10 vehículos.

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.

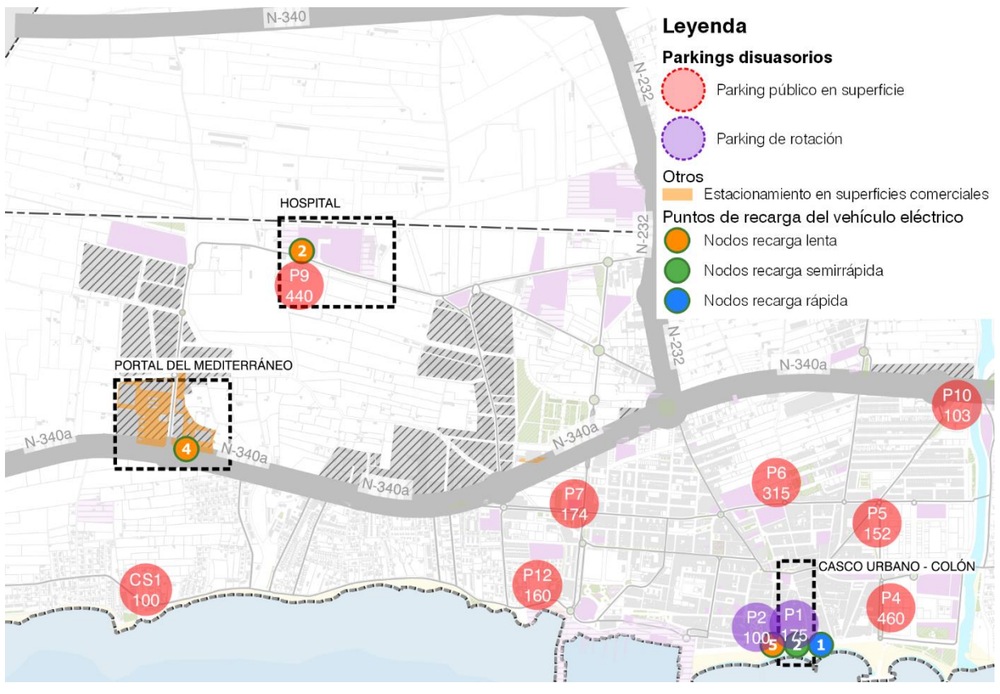


Ilustración 141. Puntos de recarga propuestos para el año 2020. Fuente: Elaboración propia

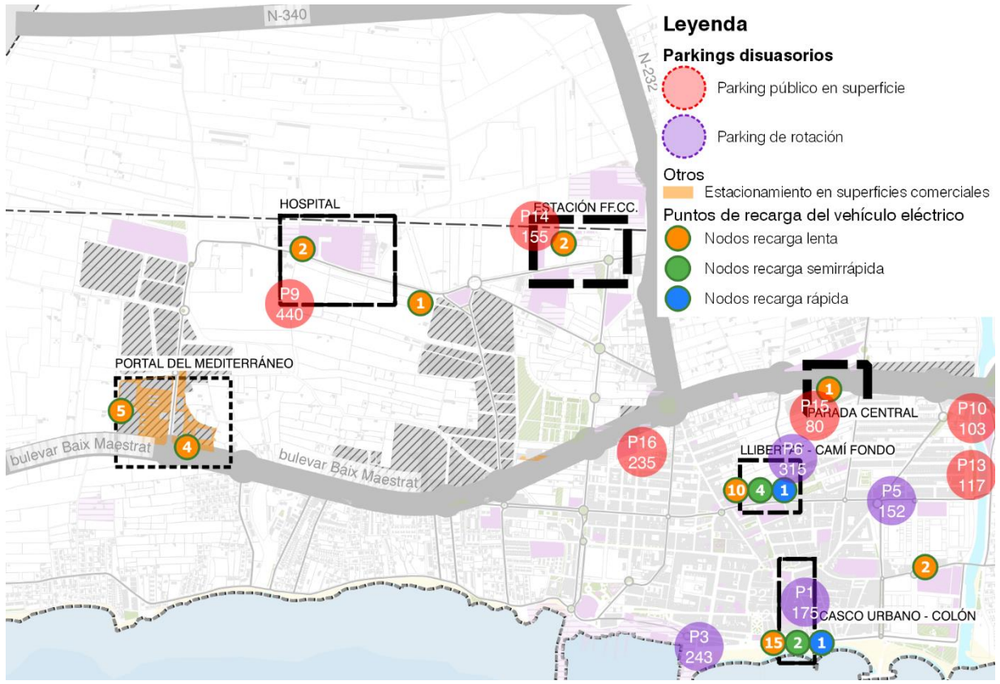


Ilustración 142. Puntos de recarga propuestos para el año 2025. Fuente: Elaboración propia

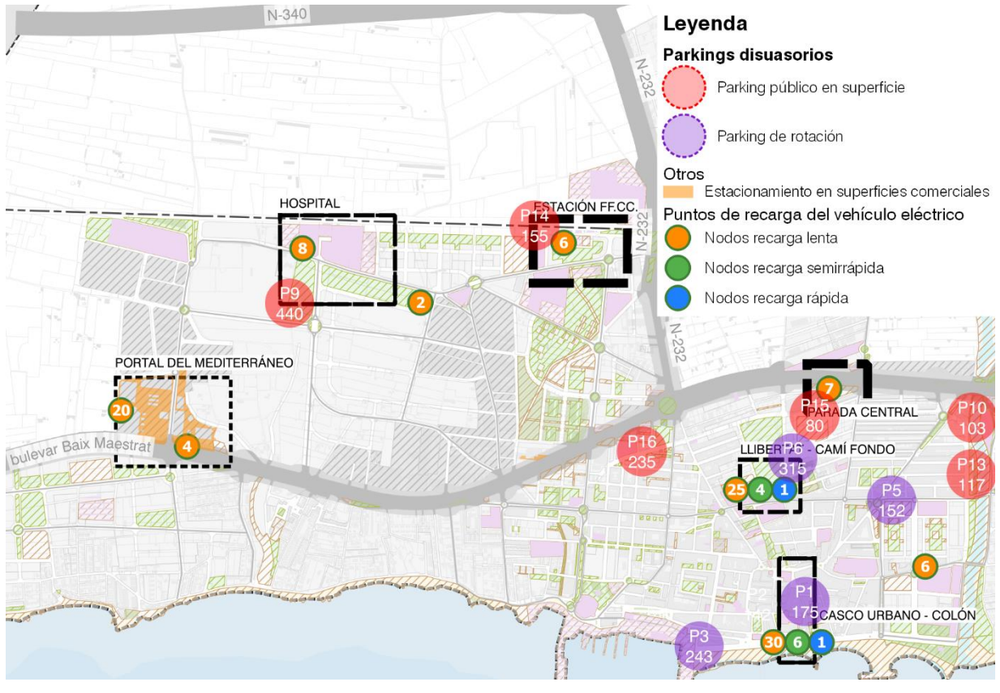


Ilustración 143. Plan de eficiencia energética. Puntos de recarga propuestos para el año 2030. Fuente: Elaboración propia

EE01.2 (E1-E2-E3) Introducción progresiva 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 (E1) 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 y supermercados.
- 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 144 Distintivo de vehículo cero emisiones. Fuente: DGT

1.7.2 EE02. Creación de una plataforma de promoción del vehículo eléctrico

1.7.2.1 Actuaciones a corto plazo

EE02.1 (E1) 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.

EE03.1 (E1) 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: Cervol – 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. Estas medidas nos permiten hablar de smart-city aplicado al control de contaminación atmosférica.

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.

EE03.2 (E1) 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:

EE03.2-1 (E1): 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 43. 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.

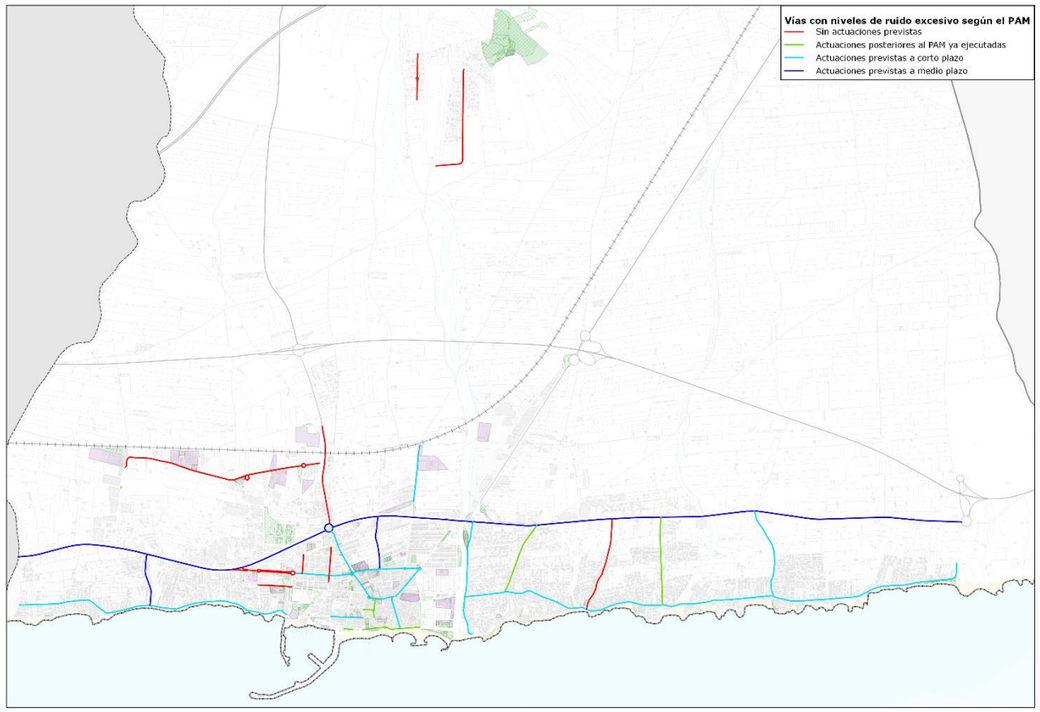


Ilustración 145. Vías con niveles de ruido excesivo según el PAM. En verde: Vías con actuaciones posteriores al PAM ya ejecutadas. En azul claro: Vías con actuaciones previstas a medio plazo. En azul oscuro: Vías con actuaciones previstas a largo plazo. En rojo. Vías sin actuaciones previstas. Fuente: Elaboración propia.

Por otra parte, la configuración de una ciudad a partir del modelo de las supermanzanas tiene por objeto la reducción de la circulación de vehículos por el interior de las mismas. En consecuencia, es de esperar una reducción notable del ruido en el interior de las supermanzanas a medida que se vaya desarrollando este modelo.

En primera instancia, esta medida debería provocar una mejora de la calidad acústica en las vías interiores del Anillo Central, para extenderse a medio plazo a toda la supermanzana central.

También se propone una serie de medidas específicas que contribuyen a la reducción del ruido en la infraestructura de transporte. Estas se enumeran a continuación:

- EE03.2-1.1. Control y redistribución del tráfico rodado del casco urbano.
- EE03.2-1.2. Categorización de viales según su velocidad → 2-3 dB(A).
- EE03.2-1.3. Limitación de la circulación de vehículos pesados por las calles del casco urbano.
- EE03.2-1.4. Medidas de potenciación del transporte colectivo.
- EE03.2-1.5. Fomentar el uso de transporte no motorizado como bicicletas.
- EE03.2-1.6. Fomentar los desplazamientos a pie.
- EE03.2-1.7. Medidas de calmado del tráfico.
- EE03.2-1.8. Aumento de la red de carril bici y creación de parkings para bicicletas.
- EE03.2-1.9. Creación de más calles peatonales.
- EE03.2-1.10. Ampliación de aceras mediante el estrechamiento de calzadas.

<u>EE03.2-2 (E1): Línea estratégica L3: Aumento de la participación y sensibilización de la ciudadanía sobre sus hábitos en temas de ruido.</u>

Esta línea de actuación engloba las siguientes medidas:

- EE03.2-2.1. Instalación de monitores de información.
- EE03.2-2.2. Fomento de una conducción más silenciosa.
- EE03.2-2.3. Medidas de sensibilización, educación y promoción de la movilidad sostenible.

<u>EE03.2-3 (E1): Instalación de sensores acústicos para monitorización de los niveles de ruido</u>

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

JRV	Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación
MA	Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos
TP	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

- **Reducción de la accidentalidad en el entramado urbano (SV01).**

  Se pretende reducir la accidentalidad mediante la implantación del modelo de supermanzanas (SV01.1), que reduce la velocidad de los vehículos y ordena el tráfico. Además, se proponen medidas de seguridad para los modos activos (SV01.2), especialmente relevante en el ámbito de la N-340a. Por último, se propone la implementación del proyecto de caminos escolares (SV01.3).

- **Reducción de la accidentalidad en la red interurbana (SV02).**

  Para la reducción de la accidentalidad en la trama interurbana, durante la redacción del PMUS ha acontecido la **gratuidad de la AP-7** (SV02.1) que ha permitido reducir el número de vehículos pesados que se desplazaban por la N-340, mejorando la seguridad de los desplazamientos por estas vías. Además, se propone la **creación de un censo** (SV02.2) tanto a nivel interurbano como urbano donde se recojan el número y la tipología de accidentes para poder actuar en la mejora de la seguridad vial de esos puntos.

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 (E1) 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 "*el límite de velocidad será de 30 km/h, excepto en Zonas peatonales […],* donde *"La velocidad máxima permitida debe ser de 20 km/h"*.

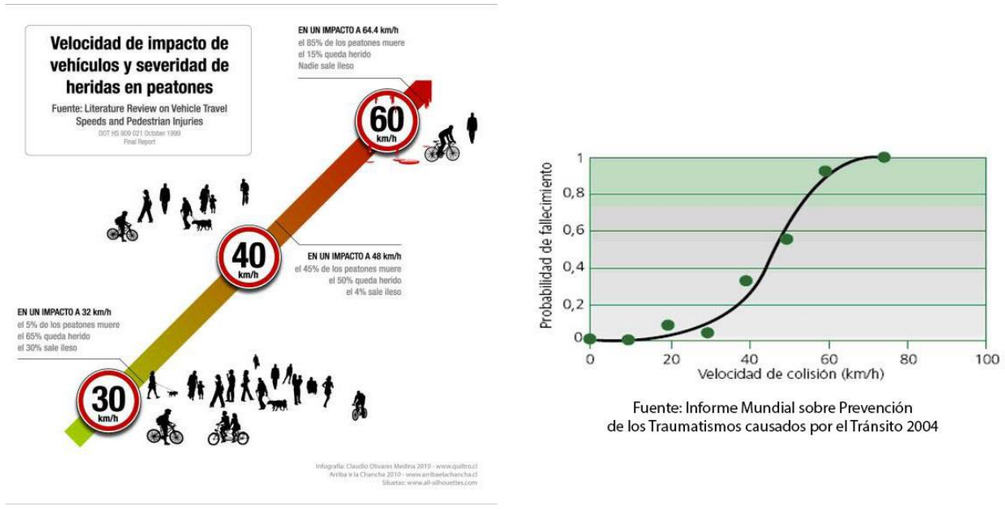


Ilustración 146. Relación existente entre la velocidad de impacto y la severidad de las heridas causadas en peatones. Fuente: http://es.30kmh.eu/2013/05/31/velocidad-de-impacto-de-vehiculos-y-severidad-heridas-peatones/

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 (E1) 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 de la N340a. Actualmente esta vía cuenta con numerosos giros indirectos (peligrosos para los vehículos y peatones) mientras que no cuenta con

pasos transversales ni con señalización adecuada para los modos activos. Se espera que, con la recepción de esta infraestructura por parte del Ayuntamiento, una de las primeras actuaciones sea la creación de glorietas que reduzcan los giros indirectos y que ejecuten pasos transversales seguros en los principales itinerarios peatonales. Con el desarrollo del PMUS y la reconversión a Bulevar, se espera obtener un vial seguro para todos los modos de transporte.

2. 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.
3. 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.
4. Mejorar la recogida de información en los accidentes de circulación, así como el seguimiento y atención a las víctimas.
5. 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.
6. Redactar una ordenanza municipal para la regulación de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

SV01.3 (E1) Caminos escolares

Con la iniciativa del Proyecto "Caminos escolares" 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.

1.8.2 SV02. Reducción de la accidentabilidad en la red de infraestructuras viarias interurbanas

1.8.2.1 Actuaciones a corto plazo

SV02.1 (E1) 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 (E1) 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

JRV	Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación
MA	Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos
TP	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

- **Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible (PAR01).**

  Se propone la realización de cursos y programas de fomento de la movilidad sostenible como Educación vial para alumnos de educación infantil, primaria y secundaria (PAR01.1), Programa de movilidad respetuosa (PAR01.2) o Proyectos de caminos escolares (PAR01.3).

- **Adhesión del municipio al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible" (SV02).**

  Se trata de adquirir un compromiso por parte de la administración para desarrollar y fomentar la implementación del plan.

- **Creación de la Mesa de la movilidad de Vinaròs**

  Promoviendo la conversación al mismo nivel de todos los protagonistas de la movilidad en Vinaròs de forma que se genere conocimiento transversal, empatía entre los diferentes sectores y la administración gane en perspectiva.

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:

PAR01.1 (E1) 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.

PAR01.2 (E1) 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.

PAR01.3 (E1) Proyecto Caminos escolares

Este punto viene explicado en el apartado "SV01.3 (E1) Caminos escolares."

1.9.2 PAR02. Adhesión del municipio al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible"

PAR02.1 (E1) 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.

1.10 ACC. Accesibilidad

JRV	Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación
MA	Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos
TP	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**

- **Definición básica de itinerarios accesibles (ACC01)**

  Generalizar los 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. Pero el objetivo es el confort de todos los peatones.

  Ampliar ámbitos. 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, Costa Norte, Costa Sur y la conexión peatonal entre las zonas urbanas y las rurales, a pesar de la barrera que representa la antigua nacional.

  Intervenciones en espacios libres próximos a equipamientos docentes. Adecuación de itinerarios y áreas de espera con mobiliario e iluminación adecuados.

  Intervenciones en cruces de barrancos. Eliminación de un sentido de circulación para permitir pasos peatonales o ejecución de pasarelas peatonales.

  Intervenciones en cruces de infraestructuras territoriales. Adoptar soluciones provisionales para incrementar la seguridad peatonal realizando pasos a nivel, acompañados de medidas para la reducción de velocidad de los vehículos.

  Intervenciones en playas. Se propone una secuencia de medidas para avanzar en su adaptación: accesos, itinerarios en las propias playas y productos de apoyo para zonas de baño seguras. Se debe disponer de un punto accesible para todas las personas en Costa Nord y otro en Costa sud.

- **Adecuación de itinerarios peatonales y elementos urbanos (ACC02)**

  Sustitución de elementos de urbanización y mobiliario no accesibles. Elección de materiales y modelos suficientemente seguros y accesibles; pavimentos antideslizantes y sin elementos sueltos; adecuación de la señalización para peatones; protección de alcorques y desniveles.

  Modificación de la situación de elementos que dificultan el itinerario peatonal. Reubicación de mobiliario urbano o de alumbrado público; traslado de vados oblicuos.

  Establecer condiciones de uso del espacio público. Impedir actividades comerciales en la franja colindante a la línea de fachada; garantizar itinerarios accesibles a otras actividades que se realicen en el espacio público; señalizar suficientemente las obras que invaden la vía pública, garantizando un itinerario peatonal alternativo.

  Establecer parámetros para garantizar el funcionamiento de las aceras. Respetando las bandas funcionales que permiten la convivencia de distintas actividades en ellas.

  Plataformas únicas. En Vinaròs nos encontramos con muchas calles estrechas, tanto en el casco urbano, por sus características de centro histórico, como en las zonas donde existen sectores sin desarrollar. 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 suficientes garantías para el peatón.

1.10.1 ACC01. Definición red básica itinerarios accesibles

La mejora de la accesibilidad se considera incluida en todas las acciones definidas en el presente documento y, en particular en las relativas a Movilidad Activa, siendo un requisito para cualquier intervención que se plantee en el espacio urbano. A tal efecto se definen acciones específicas a incorporar en las adecuaciones provisionales o reurbanizaciones de viales y zonas de estancia.

En este apartado se describen las acciones referidas a viales o áreas indicadas en el Plan de Accesibilidad y no recogidas en ninguno de los apartados anteriores.

No se consideran las que forman parte de zonas pendientes de desarrollo o están afectadas por otros planes. Cualquier intervención de nueva planta se realizará de acuerdo con la normativa vigente, según las pautas establecidas en el Plan de Accesibilidad.

1.10.2 ACC01.4. Intervenciones en viales existentes. Núcleo urbano. Itinerarios secundarios

ACC01.4-4. Plaza Antiguo Convento de Sant Francesc

Para mejorar la accesibilidad de este espacio es necesario intervenir a corto plazo en algunos de los elementos que lo definen:

- se deben delimitar los espacios ajardinados respecto a la acera perimetral para permitir la lectura del recorrido por parte de los invidentes cuando desaparece el murete.

- los bancos situados en las esquinas de dicha acera perimetral deben trasladarse para permitir el giro en condiciones.

- es necesario acompañar la dotación de bancos con otros que tengan respaldo y reposabrazos para que sean utilizables por personas con movilidad reducida.

- el pavimento con piezas sueltas tiene que ser sustituido por otro apto para circular sillas de ruedas y donde no se enganchen bastones ni muletas.

Cualquier intervención de mayor calado en esta plaza y las calles colindantes, debe contemplar la ampliación de las aceras existentes.

ACC01.4-6. Accesos a estación de Renfe y centro de día

Esta zona no reúne mínimas condiciones de seguridad para los usuarios en general y resulta peligroso su uso por parte de personas con algún problema de movilidad o de percepción sensorial.

Debe acometerse, a corto plazo, una reordenación que defina el espacio de acceso como escenario urbano y prime la materialización de recorridos peatonales seguros y cómodos, con aceras de dimensiones adecuadas que permitan circular sin compartir espacio con vehículos motorizados, protección con sombra vegetal y mobiliario urbano. Las escaleras y rampas para salvar desniveles estarán adaptadas a normativa.

ACC01.4-7. Zona del Hospital y Urgencias

A corto plazo y para mejorar la accesibilidad en el tramo de la av. Gil de Atrocillo próximo al hospital, se debería garantizar el uso de las paradas de autobús, reduciendo el riesgo que representan las bicicletas mediante señalización suficiente y ampliando el área de espera.

Se debe reconsiderar la sección acera/alcorque continuo con arbolado, de modo que se reubique el mobiliario urbano fuera del itinerario peatonal y éste recupere una dimensión adecuada.

También se propone generar áreas de estancia, teniendo en cuenta que se trata de un lugar de espera y paliar el déficit de mobiliario urbano, incorporando bancos con reposabrazos.

En los tramos sin aceras se propone delimitar el itinerario peatonal mediante señalización y pintura para garantizar la seguridad del recorrido.

A largo plazo se propone la reurbanización del vial con sección adecuada a las nuevas necesidades de movilidad, traslado de carril bici a calzada e incremento tanto de las dimensiones como de la seguridad de los espacios destinados a peatones.

ACC01.4-8. C. Pau VI

Como recorrido peatonal alternativo al Camí de Capsades, ocupado por la actividad industrial, se propone adecuar la C. Papa Pau VI y C. de la Serra del Montsí y generar itinerarios a corto plazo, para lo que es necesario ejecutar aceras accesibles, con arbolado, alumbrado adecuado y mobiliario urbano.

El vial se urbanizará a largo plazo cuando se desarrolle el suelo próximo.

1.10.3 ACC01.5. Intervenciones en espacios libres próximos a equipamientos docentes

ACC01.5-1. Adecuación áreas de espera y estancia en entorno de colegios

Ampliación de áreas destinadas a espera en las entradas y salidas de los centros y acondicionamiento de espacios próximos, en los casos en que sea posible la gestión del suelo, dotándolos de pavimento adecuado, cobertura vegetal, iluminación, mobiliario urbano y juegos infantiles. El área adaptada deberá encontrarse en un radio de 200 metros de los accesos y, en caso de no ser factible, se reorganizará la sección de la calle para ampliar las zonas de espera.

1.10.4 ACC01.8. Intervenciones en playas

ACC01.8-1. Mejora de accesos accesibles en playas

Se propone mejorar la accesibilidad de los accesos a las playas interviniendo en los siguientes aspectos:

- ejecución de itinerarios accesibles debidamente señalizados, desde las paradas de autobús o aparcamientos próximos hasta un punto de acceso de cada playa.

- ejecución de acceso horizontal de dimensión adecuada

- ejecución de elementos accesibles que sirvan para salvar el desnivel entre el punto de acceso y la playa.

En los casos en que existan, se repararán patologías de escaleras y rampas o se adecuarán recorridos, reubicando elementos que constituyan obstáculos, instalando mobiliario urbano accesible y garantizando cobertura vegetal e iluminación adecuada en todos los itinerarios.

A corto plazo se propone actuar en aquellas playas que, en la actualidad, presentan un índice de ocupación alto:

- Playa Les Deveses
- Cala del Pastor
- Playa del Triador
- Cala del Pinar
- Playa de la Barbiguera
- Playa dels Cossís
- Playa de Fora Forat
- Playa del Fortí
- Playa del Clot
- Playa Les Salines
- Cala Puntal
- Cala Puntal II

A medio plazo se ha seleccionado a las de mayor dimensión, dentro de aquellas áreas con ocupación media:

- Cala de Les Llanetes
- Cala de la Roca Plana
- Cala Fondo de Bola
- Playa del Saldonar
- Cala de la Foradada

ACC01.8-2. Dotar de punto accesible a una playa de costa sud

ACC01.8-3. Dotar de punto accesible a una playa de costa nord

Para garantizar el uso por todos los usuarios se propone un punto accesible en costa nord y otro en costa sud, dada la longitud del litoral del municipio.

Dispondrán de los siguientes elementos:

- Itinerario desde parada de autobús o plaza reservada de aparcamiento y acceso accesible.
- Señalización visual y táctil
- Servicios de información, vigilancia y salvamento. Se elaborará un plan de funcionamiento con el 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.
- En zona de playa habrá un itinerario formado por pasarelas fijas sobre la arena en el tramo por encima de la línea de pleamar y tramos no fijos hasta 5 metros de la orilla
- Aseos y zona de sombra accesibles a los que se accede desde un itinerario accesible
- Mobiliario accesible
- Productos de apoyo: sillas de ruedas, sillas y muletas anfibias, teléfono móvil
- Zona de baño segura, señalizada con boyas

1.10.5 ACC02. Adecuación de itinerarios peatonales y elementos urbanos

En todas las acciones definidas que supongan adaptación de viales o áreas de estancia, así como en las intervenciones puntuales que realice el ayuntamiento en el espacio público, se tendrán en cuenta las siguientes acciones para avanzar en la mejora de la accesibilidad.

1.10.6 ACC02.1. Sustitución de elementos de urbanización y mobiliario no accesibles

ACC02.1-1. Incorporar bancos con respaldo y reposabrazos en los grupos que no los contengan.

Se debe contemplar la instalación de apoyos isquiáticos a lo largo de itinerario peatonales principales, para fomentar los desplazamientos de personas mayores o con movilidad reducida.

ACC02.1-2. Sustituir bolardos de altura escasa o sin contraste cromático

Cuando sean imprescindibles para garantizar la seguridad del peatón y no puedan sustituirse por bancos.

ACC02.1-3. Sustituir pavimentos resbaladizos o con elementos sueltos

Esta medida afecta a todo tipo de usuarios y debe llevar aparejada la inclusión de instrucciones sobre revestimientos del suelo en la correspondiente ordenanza.

ACC02.1-4 Instalar elementos de protección de alcorques o enrasarlos

Trabajar de forma participada con los afectados para desplegar un lenguaje universal en el medio urbano que evite algunos conflictos que la aplicación de la normativa sin más produce como el resalte de áreas sin pavimento respecto el itinerario accesible, empleando las alternativas de diseño que la norma contempla, integrando las soluciones para evitar en la medida de lo posible significados y resultados antagónicos.

1.10.7 ACC02.2. Modificación de la situación de elementos que dificultan el itinerario peatonal

ACC02.2-1. Reubicación de elementos que invadan los itinerarios peatonales como obstáculos (farolas, papeleras, buzones u otros)

Especialmente en las calles estrechas del centro, se debe optar por soluciones en fachada o luminarias colgadas.

ACC02.2-2. Reubicación de vados situados en esquinas y pasos de peatones oblicuos.

La dirección del cruce perpendicular a la vía permite a las personas invidentes orientarse. Cuando no sea posible debe realizarse una estricta señalización táctil.

Condiciones de accesibilidad

Otras acciones definidas en el Plan de Accesibilidad se refieren a condiciones a establecer en la Ordenanzas correspondientes para avanzar en el cumplimiento de la normativa vigente. Se han determinado en el anexo del citado Plan y, en resumen, son las siguientes:

ACC01.4-9. Criterios en calles de plataforma única

ACC02.3-1. Impedir actividades comerciales en los itinerarios peatonales, en particular en la franja colindante a la línea de fachada

ACC02.3-2. Garantizar itinerarios accesibles a las actividades que se desarrollen en el espacio público especialmente durante eventos, solapes de actividades y áreas de instalaciones auxiliares o situaciones especiales.

ACC02.3-3. Señalizar suficientemente las obras que invaden la vía pública, garantizando un itinerario peatonal alternativo verificado por técnico competente y georeferenciado en la plataforma.

ACC02.4-1. Definición de anchos mínimos y bandas funcionales

En función de la intensidad y posición respecto la red de itinerarios prioritarios se definirán anchos de diseño y parámetros de continuidad a niveles excepcional, normal y óptimo así como directrices de mínimos absolutos temporales.

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.

2.2 Infraestructura Verde

La infraestructura verde se recoge en el análisis y diagnóstico del PMUS, de acuerdo a la misma se ha trabajado para permitir la continuidad entre los itinerarios que se apoyan en ella en el suelo rural y extenderlos enlazados a los espacios públicos, zonas verdes y los itinerarios que los enlazan como guía para establecer los itinerarios principales en los tejidos urbanos, así como formalizar directrices a las áreas urbanizables cuyo diseño futuro integrarán.

La malla propuesta permitirá desplazamientos a pie y en bicicleta que enlazarán con los elementos territoriales dando alcance a las poblaciones más próximas.

El Plan General vigente no contempla la infraestructura verde, sin embargo, en el municipio tenemos varios instrumentos en curso que, si lo hacen, se han revisado los mismos para coadyuvar desde el presente PMUS a sus determinaciones, incorporando los trazados e integrándolos en la precisión adecuada.

Los instrumentos referidos son:

- PATIVEL Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral
- Zona Húmeda Catalogada Desembocadura del rio Sènia
- Paraje Natural Municipal Serra del Puig
- Ámbito del Paisaje de Relevancia Regional PRR07, Olivares de San Rafael
- Borrador de los Objetivos de Calidad e instrucciones técnicas para la Ordenación y Gestión de los Paisajes de Relevancia Regional de la Comunitat Valenciana
- Programa de Paisaje Vinaròs-Benicarló sobre la vía del Litoral propuesta en el PATIVEL.

2.2.1 La Infraestructura Verde en el término municipal de Vinaròs:

-Análisis de las directrices para la Infraestructura Verde

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.

-Espacios y recorridos a incorporar a la infraestructura verde municipal.

El PMUS no es un instrumento de planeamiento, sin embargo, influye de forma notable en el medioambiente urbano y su paisaje, y de forma menor en el paisaje rural, por tanto los espacios propuestos a incorporarse en la Infraestructura Verde municipal se elevan con carácter recomendatorio desde la perspectiva del Plan de Movilidad, será un instrumento de planeamiento con las determinaciones pertinentes el que los incluya de forma adecuada. Por otro lado el PMUS si modifica el reparto modal en el espacio urbano entre los edificios, y para ello atiende a los itinerarios peatonales accesibles propuestos por el Plan de Accesibilidad. Estos ejes adecuarán en los próximos años su sección e incorporarán las prestaciones que los transformen en inductores del caminar o el pedaleo.

Los espacios y recorridos que se consideran adecuados para su incorporación a la Infraestructura Verde de Vinaròs son aquellos necesarios para mantener su estructura y funcionalidad, sus funciones de conexión e integración paisajística de los espacios urbanos con los elementos externos al tejido urbano. Como se ha visto durante el diagnóstico, la propuesta de Infraestructura Verde Urbana permeabilizará las tramas mallando el tejido urbano mediante ampliación de ancho útil de itinerarios peatonales y ciclistas.



Ilustración 147. Espacios e itinerarios enlazados a la Infraestructura Verde. Extracto Zona Sur



Ilustración 148. Espacios e itinerarios enlazados a la Infraestructura Verde. Extracto Zona Centro



Ilustración 149. Espacios e itinerarios enlazados a la Infraestructura Verde. Extracto Zona Norte

Directriz 118. Principios directores en materia de infraestructuras de movilidad

Las administraciones públicas integrarán en sus políticas y actuaciones con proyección sobre el territorio en materia de infraestructuras de movilidad a los siguientes principios directores:

a) Contribuir a la vertebración territorial del sistema de ciudades de la Comunitat Valenciana reforzando el Sistema Nodal de Referencia propuesto por la estrategia territorial.

b) Vincular la accesibilidad a los nuevos usos en el territorio, tanto a los suelos de uso residencial como a los suelos para la actividad económica.

c) Potenciar los sistemas de transporte no motorizados y fomentar el uso del transporte público para todos los colectivos ciudadanos, adecuándolo a las demandas territoriales específicas.

d) Incluir la infraestructura verde en las políticas de movilidad sostenible, conectando los centros de movilidad del transporte público con vías verdes, itinerarios paisajísticos y sendas adaptados a sistemas de transporte no motorizados y peatonales.

e) Fomentar sistemas de transporte cada vez más eficientes desde el punto de vista del consumo energético y de la disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas con efectos negativos sobre la salud y el bienestar de las personas.

f) Fomentar los tejidos urbanos que mejoren la movilidad no motorizada, recuperar la calle para el peatón e integrar en su trama, de forma prioritaria, los equipamientos y servicios generadores de un gran número de desplazamientos.

g) Desarrollar planes de movilidad para municipios, áreas urbanas integradas y áreas funcionales del territorio y fomentar la creación de entes de coordinación del transporte para el desarrollo de dichos planes.

h) Priorizar la mejora de la gestión del actual parque de infraestructuras de movilidad y, en su caso, los desdoblamientos de las vías actuales frente a la construcción de nuevas vías.

Directriz 123. La red de vías de transporte no motorizado de la Comunitat Valenciana

1. La red de vías de transporte no motorizado de la Comunitat Valenciana está formada por el conjunto de rutas para los modos de transporte ciclista, peatonal o a caballo propuestas por las distintas administraciones e instituciones que operan en la Comunitat Valenciana.

2. Esta red forma parte de la infraestructura verde del territorio y se conectará con otras rutas definidas en la estrategia territorial como la Vía Litoral, la Vía Augusta y la Ruta de Jaume I, entre otras.

3. La red de vías de transporte no motorizado se complementará con instalaciones adecuadas para la contemplación del paisaje, tales como puntos de acceso, miradores y áreas de servicio.

Directriz 137. La Vía Litoral de la Comunitat Valenciana

1. La Vía Litoral de la Comunitat Valenciana es un eje estructural que forma parte de la infraestructura verde del litoral, posibilita el recorrido integro del mismo, junto al mar o en sus inmediaciones, conectando física, funcional y socioculturalmente los espacios naturales y los elementos del paisaje característicos del litoral, articulando los núcleos costeros.

2. La Conselleria competente en materia de ordenación del territorio y protección del paisaje ordenará la Vía Litoral de la Comunitat Valenciana de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Definir un corredor, apto para medios no motorizados de movilidad ciudadana, atravesando la Comunitat de Norte a Sur, e integrado en las redes supranacionales.

b) Diseñar el trazado de forma que mejore el uso, disfrute y conocimiento del litoral, garantizando la seguridad y accesibilidad de los usuarios. Se procurará que el trazado integre elementos transitables existentes tales como la red de caminos rurales, senderos excursionistas, vías pecuarias, paseos marítimos, carreteras o infraestructuras viarias abandonadas o en desuso, y otras análogas.

c) El trazado deberá de coincidir en algunos tramos y, en general, relacionarse con la Ruta de Torres Vigía del Litoral de la Comunitat Valenciana, la Vía Augusta, la Vía Dianium y la Ruta Jaume I, entre otras.

3. Los planes generales deberán integrar la Vía del Litoral de la Comunitat Valenciana en su ordenación y proponer distintas alternativas de trazado de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Establecer una red de sendas secundarias que incremente la consecución de los objetivos establecidos en los apartados anteriores y la conexión de la Vía Litoral de la Comunitat Valenciana con los espacios externos al ámbito del plan que la ordene territorialmente.

b) Fortalecer el litoral como un elemento territorial y cultural de excelencia, favoreciendo de este modo la implicación social en su protección y uso sostenible.

c) Establecer itinerarios alrededor de los núcleos urbanos del litoral e identificar los tramos desde donde la percepción del paisaje es más sugerente.

d) Esta red de itinerarios conectará edificios de interés, miradores, centros de interpretación, parques periurbanos y áreas recreativas, entre otros.

e) Evitar en los itinerarios y miradores del paisaje una artificialización excesiva de sus elementos.

f) Evitar la presencia de elementos situados en primera línea que irrumpan negativamente en el campo visual de los miradores e itinerarios.

g) Adoptará estrategias de armonización, mímesis, ocultación e, incluso, supresión de los elementos que ejerzan un mayor impacto negativo.

h) Restaurar paisajísticamente los tramos de los caminos que así lo requieran, utilizando para su revegetación especies representativas de los ecosistemas litorales.

i) En cualquier caso habrá de tenerse en cuenta que para la utilización del dominio público marítimo-terrestre y su zona de servidumbre de protección se habrá de estar a lo dispuesto en la Ley de Costas.

4. Las administraciones públicas difundirán la Vía Litoral como un elemento básico de percepción de los valores ambientales, culturales y paisajísticos del litoral de la Comunitat Valenciana, activo territorial fundamental de su oferta turística.

El documento del PMUS no contiene propuestas que incidan sobre el suelo rual, las cuales serán desarrolladas por el PRUMS del que forma parte. En todo caso se limita a la propuesta de señalización de las rutas existentes para su mejor difusión y uso.

Respecto la infraestructura verde urbana, el presente documento se refiere a la movilidad y será complementado por otros planes contenidos en el PRUMS en previsión de dichas propuestas las secciones contenidas en el presente documento contienen aportaciones realizadas desde sus campos de acción, que serán concretadas por los proyectos de obras.

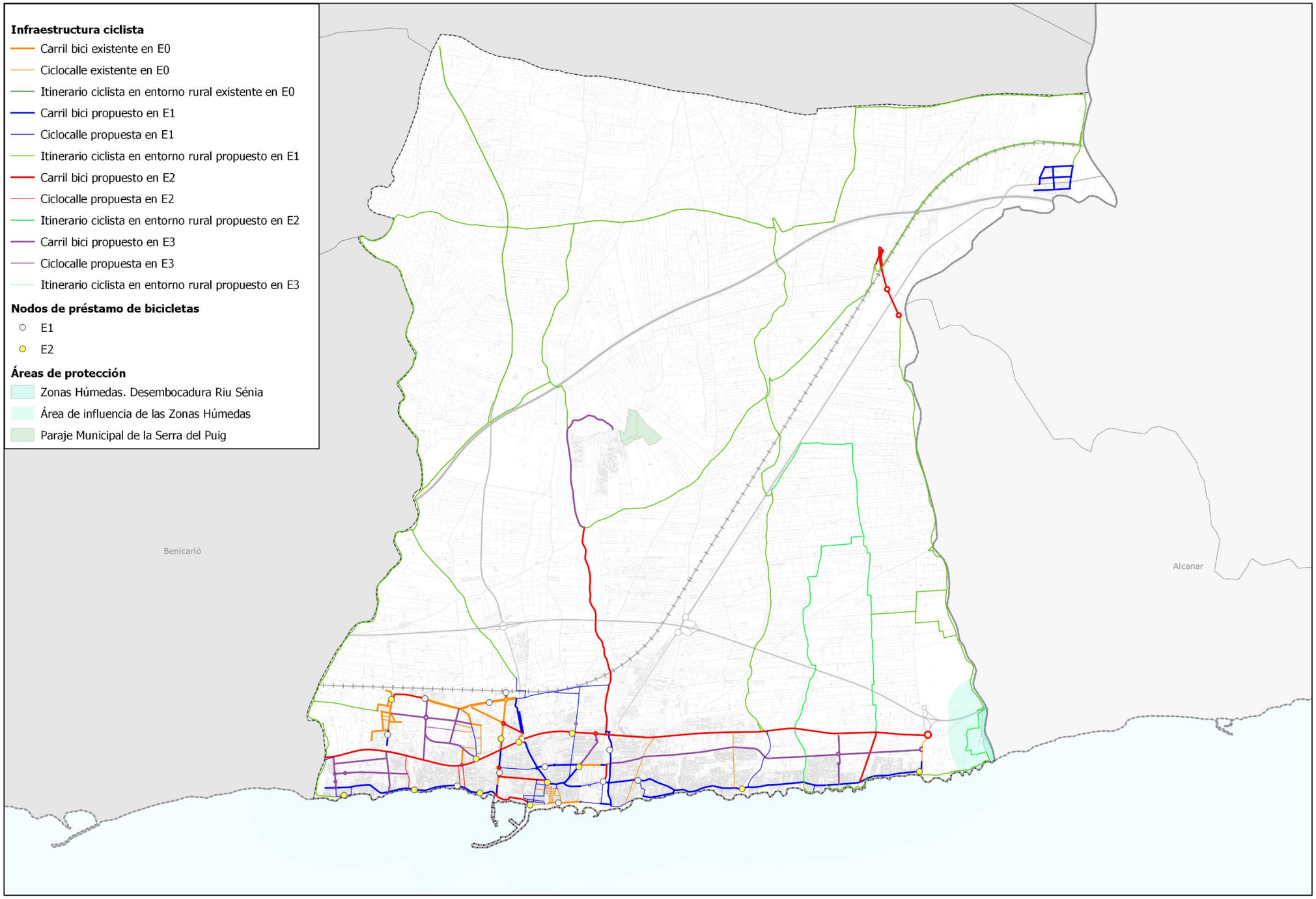


Ilustración 150. Análisis de afecciones de la infraestructura ciclista propuesta sobre los espacios protegidos. Fuente: Elaboración propia

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:

PLAN ESTRATÉGICO DE ACTUACIÓN		Situación actual (2020)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2027	Objetivo 2022	Objetivo 2025	Objetivo final
JRV	**Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación**												
JRV.a	Número de supermanzanas implantadas.	0		✓		✓		✓		✓	1	10	60
JRV.b	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.			✓		✓		✓		✓			
	- N-340a	10395									↗ VL ↘ VP	↗ VL ↘ VP	↗ VL ↘ VP
	- N-238 (aforo DGT: CS-165-3)	4627									≈	≈	≈
	- N-232 (aforo DGT: CS-123-3)	6481									≈	≈	≈
	- N-340 (aforo DGT: CS-163-2)										≈	≈	≈
	- Mª Auxiliadora (instalar espiras)	5467									(-5%)	↘	↘
	- Calle Pilar (instalar espiras)	9824									(-40%)	↘	↘
	- Pte Leopoldo Querol (instalar espiras)	5625									↘	↘	↘
	- Av. Castellón (instalar espiras)	5011									↘	↘	↘
	- Av. Pau Béjar (instalar espiras)	3090									↘	↘	Limitar a residentes
	- Av. Pio XII (instalar espiras)	11910									↘	↘	↘
	- Av. Barcelona (instalar espiras)	2489									↘	↘	↘
	- Pte. Costa norte (instalar espiras)	7858									↘	↘	↘
	- San Cristóbal (instalar espiras)	7636		✓		✓		✓		✓	↘	↘	↘
	- San Gregorio (instalar espiras)	2662									↘	↘	↘
	- Puente (instalar espiras)	4745									↘	↘	↘
	- San Francisco (instalar espiras)	7782									↘	↘	↘
	- Av. País Valencià (instalar espiras)	5521									↘	↘	↘
	- Av. Libertad (instalar espiras)	10748									↘	↘	↘
	- Passeig de Colón (instalar espiras)	4423									↘	↘	↘
	- Varadero (instalar espiras)	5013									↘	↘	↘
	- Picasso (instalar espiras)	10013									↘	↘	↘
	- Socors (instalar espiras)	3092									↘	↘	↘
	- Fleming (instalar espiras)	1266									↘	↘	↘
	- Av. Fco José Balada (instalar espiras)	6652									↘	↘	Limitar a residentes
	- Dauradors (instalar espiras)	-									↘	↘	↘
	- Gil Atrocillo (instalar espiras)	-									↘	↘	↘
JRV.c	Cuota modal vehículo privado (a nivel urbano)	32000 (53,33%)		✓		✓		✓		✓			

PLAN ESTRATÉGICO DE ACTUACIÓN		Situación actual (2020)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2027	Objetivo 2022	Objetivo 2025	Objetivo final
MA	**Plan de fomento de los modos activos**												
MA.a	Longitud de carriles bici	9,9 km									28,1 km	40,9 km	57,2 km
	- Carriles bici urbanos	9,9 km									28,1 km	40,9 km	47,2 km
	Vía del litoral	0,6 km		✓		✓		✓		✓	9,4 km	10,0 km	10,0 km
	Resto	9,3 km									18,7 km	30,9 km	47,2 km
	- Carriles bici fuera del entramado urbano	0,0 km									-	-	-
MA.b	Longitud de ciclocalles	16,0 km									↗	↗	↗
	- Ciclocalles en el entramado urbano	16,0 km									↗	↗	↗
	Vía del litoral	7,8 km		✓		✓		✓		✓	3,5 km	3,5 km	0,0 km
	Resto	8,2 km									↗	↗	↗
	- Ciclocalles fuera del entramado urbano (entornos rurales, corredores ecológicos, etc.)	0,0 km									35,9 km	41,8 km	↗
MA.c	Número de estaciones de préstamo existentes	0		✓		✓		✓		✓	0	11	23
MA.d	Número de bicicletas de préstamo existentes	0		✓		✓		✓		✓	0	15-20 nodo	15-20 nodo
MA.e	Cobertura del sistema de préstamo	0		✓		✓		✓		✓			
MA.f	Número de usuarios del sistema de préstamo	0		✓		✓		✓		✓		↗	↗
MA.g	Número de soportes de estacionamiento	30									51	98	98
	- Tipo rueda	28		✓		✓		✓		✓	24	0	0
	- Tipo U-invertida	2									27	98	98
MA.h	Número de estaciones de bicicletas en equipamientos	0									0	12	12
	- En centros educativos	0		✓		✓		✓		✓	0	9	9
	- En centros sanitarios	0									0	1	1
	- En estaciones de intermodalidad	0									0	2	2
MA.i	Nodos de recarga de VMP	0		✓		✓		✓		✓		↗	↗
MA.j	Longitud de itinerarios peatonales accesibles (IPA)												
	- Longitud de IPA			✓		✓		✓		✓			
	- Longitud de plataformas únicas												
MA.k	Superficie de itinerarios peatonales accesibles (IPA)												
	- Superficie de IPA			✓		✓		✓		✓			
	- Superficie de plataformas únicas												
MA.l	Longitud de calles peatonales			✓		✓		✓		✓			
MA.m	Cuota modal peatonal	25500 (42,5%)		✓		✓		✓		✓			
	- Personas con movilidad reducida (PMR)	Desconocido											
MA.n	Cuota modal ciclos	1000 (1,67%)											
	- Bicicletas públicas	0		✓		✓		✓		✓			
	- Bicicletas personales (Aforos según Plan Smartcity)	Desconocido											
	- Bicicletas eléctricas	Desconocido											
	- VMP	Desconocido											

PLAN ESTRATÉGICO DE ACTUACIÓN		Situación actual (2020)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2027	Objetivo 2022	Objetivo 2025	Objetivo final
TP	**Mejorar y potenciar el transporte público. Plan de transporte colectivo**												
TP.a	Número de usuarios del servicio de autobús urbano/día	199		✓		✓		✓		✓	↗	↗	↗
TP.b	Frecuencia media del servicio de autobús urbano												
	- Estación de FF.CC.	N/A									50 min	50 min	↘
	- Parada Central	40 min									35 min	35 min	↘
	- Picasso	40 min									35 min	35 min	↘
	- Sòl de Riu - Les Deveses	40 min - 1h 10min		✓		✓		✓		✓	3h 30min	3h 30min	↘
	- Saldonar	40 min - 1h 10min									1h 15min	1h 15min	↘
	- Costa Sur	1h - 1h 50min									1h 45min	1h 45min	↘
TP.c	Cobertura del transporte público urbano. Porcentaje de usuarios en un radio de 100m, 200m y 300m.												
	- 100m	11%		✓		✓		✓		✓	20%	20%	↗
	- 200m	31%									50%	50%	↗
	- 300m	57%									70%	70%	↗
TP.d	Número de bajadas/subidas en estaciones intermodales primarias (estación FF.CC. y parada central).	Desconocido		✓		✓		✓		✓	↗	↗	↗
TP.e	Número de paradas accesibles (%)	2		✓		✓		✓		✓	22	↗	↗
TP.f	Número de paradas accesibles (%)	2		✓		✓		✓		✓	22	↗	↗
TP.g	Número de paradas accesibles (%)	2		✓		✓		✓		✓	22	↗	↗
TP.h	Número de paradas con sistema de información en tiempo real	0		✓		✓		✓		✓	↗	↗	↗
TP.i	APP de seguimiento (Sí/No)	No		✓		✓		✓		✓		Sí	Sí
TP.j	Implantación del sistema de transporte público a demanda (Sí/No)	No		✓		✓		✓		✓	Estudio piloto	Sí	Sí
TP.k	Medidas de protección para la mujer (Sí/No)	No		✓		✓		✓		✓	Sí	Sí	Sí
TP.l	Número de usuarios del servicio de autobús interurbano/día para la movilidad urbana (servicio Vinaròs - Peñíscola)	262		✓		✓		✓		✓	↗	↗	↗
TP.m	Frecuencia media del servicio de autobús interurbano												
	- Estación de FF.CC.	30min		✓		✓		✓		✓	30min	30min	30min
	- Parada Central	30min									30min	30min	30min
TP.n	Cuota del servicio de transporte público (%)	REVISAR		✓		✓		✓		✓			

PLAN ESTRATÉGICO DE ACTUACIÓN		Situación actual (2020)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2027	Objetivo 2022	Objetivo 2025	Objetivo final
INT	**Plan de fomento de la intermodalidad**												
INT.a	Elaboración estudio de intermodalidad que analice los transbordos entre los distintos modos de transporte (tren, autobús urbano, autobús interurbano, bicicleta). (Sí/No)	No		✓		✓		✓		✓	No	Sí	Sí
DUM	**Distribución urbana de mercancías y sistema logístico**												
DUM.a	Número de vehículos pesados que acceden al casco urbano (IMD).	Desconocido		✓		✓		✓		✓	↘	↘	↘
DUM.b	Ratio plazas de carga y descarga/comercio (en Casco Urbano)	1/10		✓		✓		✓		✓	1/10	1/10	Estudio
DUM.c	Cobertura plazas de carga y descarga a 50m y 100m (en Casco Urbano) - 50m - 100m	 49% 85%		✓		✓		✓		✓	 50% 87%	 ↗ ↗	 ↗ ↗
DUM.d	Creación de una APP para la gestión de la carga y descarga (Sí/No)	No		✓		✓		✓		✓	No	Sí	Sí
DUM.e	Creación de centro de distribución logística en la Zona Centro (Sí/No)	No		✓		✓		✓		✓	No	Sí	Sí
DUM.f	Implantación de la distribución urbana de mercancías mediante Cargo-Bikes (Sí/No)	No		✓		✓		✓		✓	No	Sí	Sí
PE	**Plan de estacionamiento**												
PE.a	Número de plazas de estacionamiento libre en calzada.	7.127		✓		✓		✓		✓	6.552	6.164	↘
PE.b	Número de plazas de rotación en superficie (zona azul).	506		✓		✓		✓		✓	498	521	↗
PE.c	Número de plazas de rotación fuera de calzada (parkings de rotación)	352		✓		✓		✓		✓	310	885	↗
PE.d	Número de plazas reservadas a residentes en calzada (zona verde).	0		✓		✓		✓		✓	351	821	↗
PE.e	Privadas	12.517		□		□		□		□	≈	≈	↗
PE.f	% Estacionamiento en calzada	7633 (32%)		✓		✓		✓		✓	7401 (31%)	7506 (34%)	↘
PE.g	% Estacionamiento fuera de calzada	15974 (68%)		✓		✓		✓		✓	16293 (69%)	14743 (66%)	↗
PE.h	Déficit teórico residencial - Total - Casco urbano	 -8236 (-54%) -1861 (-16%)		✓		✓		✓		✓	 -8323 (-54%) -1335 (-11%)	 -6878 (-45%) -755 (-6%)	 ↗ ↗
PE.i	Déficit teórico infraestructural - Total - Casco urbano	 -603 (-4%) 2591 (22%)		✓		✓		✓		✓	 -922 (-6%) 3605 (30%)	 628 (4%) 3605 (30%)	 ↘ ↘
PE.j	Número de plazas reservadas para PMR y ratio PMR/total estacionamiento en vía pública - Número de plazas - PMR/Est. Público en Casco Urbano (%)	 233 1,90%		✓		✓		✓		✓	↗	↗	↗

	PLAN ESTRATÉGICO DE ACTUACIÓN	Situación actual (2020)	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2027	Objetivo 2022	Objetivo 2025	Objetivo final
EE	**Eficiencia Energética, movilidad sostenible y medio ambiente. Plan de implantación del vehículo eléctrico**												
EE.a	Puntos de recarga rápida.			✓		✓		✓		✓	1	2	2
EE.b	Puntos de recarga semirrápida.			✓		✓		✓		✓	5	4	10
EE.c	Puntos de recarga lenta.			✓		✓		✓		✓	11	42	140
EE.d	% Vehículos eléctricos matriculados en el municipio	0,05%		✓		✓		✓		✓	0,60%	2,20%	7,00%
EE.e	% Vehículos eléctricos en la flota municipal	0		✓		✓		✓		✓	↗	↗	↗
EE.f	Emisiones atmosféricas en puntos de medición.			✓		✓		✓		✓	↘	↘	↘
EE.g	Emisiones acústicas en puntos de medición.			✓		✓		✓		✓	↘	↘	↘
SV	**Seguridad vial**												
SV.a	Nº de siniestros en entramado urbano.	27	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0	0	0
SV.b	Distribución de la tipología de vehículos implicados en siniestros en entramado urbano.												
	- Peatón	8(25%)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0	0	0
	- Bicicleta	5(16%)									0	0	0
	- Vehículo pesado (camión, autobús)	0(0%)									0	0	0
	- Vehículo ligero (coche, moto)	19(63%)									0	0	0
SV.c	Nº de siniestros en entramado interurbano.	0	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0	0	0
SV.d	Distribución de la tipología de vehículos implicados en siniestros en entramado urbano.												
	- Peatón		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	0	0	0
	- Bicicleta										0	0	0
	- Vehículo pesado (camión, autobús)										0	0	0
	- Vehículo ligero (coche, moto)										0	0	0
PAR	**Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad**												
PAR.a	Número de centros educativos que realizan educación para la movilidad sostenible	0	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	↗	↗	↗
PAR.b	Adhesión al Pacte (Sí/No)	No	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	Sí	Sí	Sí
ACC	**Plan de Accesibilidad**												

3.2.4 Obtención de datos. Plan Smartcity

Se propone en éste PMUS la obtención de los datos para alimentar las variables que definen los indicadores mediante las nuevas tecnologías disponibles de Smartcity.

Las principales propuestas son las siguientes:

- Plataforma de movilidad sostenible. Sistema de información al usuario de los sistemas de transporte, estado de las vías de acceso y disponibilidad de aparcamiento en tiempo real. Contará con un visor en el que se podrán consultar las vías de acceso, las bolsas de aparcamiento, zona azul, carga y descarga, plazas de PMR, rutas de transporte urbano, carriles bici, itinerarios, puntos de recarga de vehículo eléctrico, etc.
- Sistema de información en tiempo real del transporte público. Tiempo de paso por parada e incidencias. También es interesante que el sistema pueda conocer el número de subidas y bajadas en cada una de las paradas.
- Monitorización de la ocupación de plazas de aparcamiento. (En bolsas de aparcamiento, zona azul, PMR y carga y descarga). Control de tiempos de ocupación y rotación.
- Instalación de sensorización para conteo de vehículos (Propuesta de ubicación según indicadores propuestos). Este sistema se puede implementar mediante la instalación del sistema de reconocimiento de matrículas. (Compatible con el conteo de vehículos, velocidades, distinción de ligeros y pesados y con el objetivo de control de accesos según propuesta del PMUS, así como inventario de siniestralidad).
- Instalación de sensorización para conteo de modos activos, peatón y bicicleta. (Sin propuesta específica. Pendiente de definir el Plan). En caso de implantar servicio de préstamo de bicicletas, control de desplazamientos y usuarios.
- Monitorización de la calidad del aire y condiciones climáticas. Creación de una red de estaciones ambientales distribuidas por el término municipal. Pendiente de definir el Plan.
- Monitorización del ruido y condiciones acústicas. Pendiente de definir el Plan.
- Sistema de gestión de datos como el padrón, el parque de vehículos y aspectos urbanísticos que permitan obtener los indicadores propuestos en el PMUS.

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 2028 se espera que tenga la siguiente configuración:

REPARTO MODAL ACTUAL						
Modo	Movilidad Interna		Penetración		Total	
	% 2020	% 2028	% 2020	% 2028	% 2020	% 2028
Vehículo privado	53.33%	45%	94.92%	92%	60.93%	56,00%
Transporte público	2.50%	5%	5.08%	8%	3.97%	6,50%
Motorizados	55.83%	50%	100.00%	100%	64.90%	62,50%
A pie	42.50%	45%	0.00%	0.00%	33.77%	35,00%
Bicicleta	1.67%	5%	0.00%	0.00%	1.32%	2,50%
Movilidad activa	44.17%	50%	0.00%	0.00%	35.10%	37,50%
Total viajes	100.00%	100%	100.00%	100%	100.00%	100,00%
Movilidad Sostenible	46,67%	55%	5.08%	8,00%	39,07%	44,00%

Tabla 44. 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 Huella de carbono

Se ha realizado un análisis de la huella de carbono de la movilidad urbana e interurbana en el municipio.

Como datos de partida de nuestro análisis, se han utilizado los siguientes datos:

- Reparto modal estimados en la fase de diagnóstico en el entramado urbano.
- Características de la movilidad interurbana (%vehículos ligeros y %vehículos pesados).
    - Para las carreteras correspondientes a la red autonómica, la información ha sido obtenida a partir de los mapas de Tráfico publicados anualmente por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad.[3]
    - Para las carreteras de la red de la diputación, la información ha sido obtenido a partir de los mapas de tráfico publicados anualmente en su sitio web[4].
- Datos del transporte público (nº de viajes, tipo de vehículo).
- Longitud de los itinerarios recorridos en los distintos modos de transporte de acuerdo a las encuestas.
- Características del parque de vehículos del municipio (nº de vehículos de cada tipo, combustible, etc.), datos obtenidos de la ficha municipal publicada por la Generalitat y de la página de la DGT.
- Consumo energético/km en función del tipo de vehículo y de combustible. Esta información se ha obtenido a partir de varias publicaciones del IDAE[5].
- Factores de conversión de energía primaria a CO_2 y viceversa[6].

Se procede, a continuación, a describir la metodología de cálculo:

3.5.2 Determinación del número de viajes y longitud de los trayectos

A nivel urbano

Movilidad interna

El primer paso para poder determinar la huella de carbono pasa por calcular las distancias recorridas en cada uno de los medios de transporte. Esto se puede conocer cruzando los datos del reparto modal y del análisis de las encuestas.

Los datos del reparto modal serán utilizados para conocer el número de viajes efectuado en cada medio de transporte al día. Por su parte, los datos de las encuestas serán utilizados para determinar las distancias típicamente recorridas en cada medio de transporte.

Se muestra, a continuación, una tabla con los datos del reparto modal.

Modo	Movilidad Interna		Penetración		Total	
	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%
Vehículo privado	32.000	53,33%	28.000	94,92%	60.000	68,25%
Transporte público	1.500	2,50%	1.500	5,08%	3.000	3,41%
Motorizados	33.500	55,83%	29.500	100,00%	63.000	71,67%
A pie	25.500	42,50%	0	0,00%	25.500	29,01%
Bicicleta	1.000	1,67%	0	0,00%	1.000	1,14%
Modos activos	26.500	44,17%	0	0,00%	26.500	30,15%
Total viajes	**60.000**	**100,00%**	**29.500**	**100,00%**	**89.500**	**101,81%**

Tabla 45. Reparto modal año 2020. Fuente: Elaboración propia

[3]Fuente: Mapas de carreteras de la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. Accesible en: http://politicaterritorial.gva.es/es/web/carreteras/aforos-car/mapas-trafico-car

[4] Fuente: Diputación de Valencia. Accesible en: http://www.dival.es/es/carreteras/content/red-de-carreteras

[5] Fuente 1: IDAE: Guía de Vehículos Turismo de venta en España, con indicación de consumo y emisiones de CO_2. 12ª Edición. Mayo, 2017.

Fuente 2: IDAE: Guía para la Gestión del Combustible en las Flotas de Transporte por Carretera. Edición. Enero, 2006.

[6] Fuente: IDAE. Factores de conversión energía final – energía primaria y factores de emisión de CO_2 2010.

La siguiente tabla muestra una relación entre la distancia típicamente recorrida por un usuario y el modo de transporte utilizado para ello. Estos datos han sido obtenidos a partir de las encuestas:

ANÁLISIS ENCUESTAS. NÚMERO DE VIAJES (%)						
Distancia (km)		A pie	Coche/Moto	Bicicleta	TP	Combinado
0 km	1,5 km	64%	11%	0%	0%	0%
1,5 km	5 km	29%	58%	63%	0%	57%
5 km	10 km	7%	17%	13%	50%	14%
10 km	25 km	0%	5%	13%	50%	0%
>25 km		0%	9%	13%	0%	29%
(Datos encuestas)		100%	100%	100%	100%	100%
Nº viajes /día		25.500	32.000	1.000	750	750

Tabla 46. Número de viajes de acuerdo a las encuestas. Fuente: Elaboración propia

De los resultados presentados en la anterior tabla, los desplazamientos con distancias superiores a 10km se corresponden a viajes de carácter interurbano; por lo que han sido excluidos en esta fase del análisis al entenderse que ya son contabilizados por los aforos instalados en las carreteras gestionadas por el Estado, la Generalitat o la Diputación.

A nivel interurbano

Movilidad en la red viaria

Se ha consultado los valores de IMD de la red de carreteras del Estado, la Generalitat y de la Diputación de València existentes en el municipio. Estos son:

VIAJES INTERURBANOS						
Vía	Estación	IMD	% pesados	VL	VP	Longitud
AP-7	CS-502-4	17.423	27,21%	12.682	4.741	11.028
N-340 (Sur)	CS-226-2	12.142	33,29%	8.100	4.042	3.075
N-340 (Centro-Sur)	CS-226-2	10.176	38,49%	6.259	3.917	2.750
N-340 (Centro-Norte)	CS-227-1	9.679	50,07%	4.833	4.846	3.910
N-340 (Norte)	CS-228-2	11.451	32,22%	7.762	3.689	940
N-238	CS-165-3	4.357	15,61%	3.677	680	8.890
N-232	CS-123-3	6.771	15,63%	5.713	1.058	9.498
N-340A (SUR)	CS-46-2	15.501	3,61%	14.941	560	3.670
N-340A (CENTRO)	CS-163-3	10.742	3,84%	10.330	412	1.540
N-340A (NORTE)	CS-2-1	7.236	3,14%	7.009	227	4.880
CV-138		942	0,00%	942	0	1.799
CV-101		2.098	0,00%	2.098	0	1.868
CV-11		2.980	4,30%	2.852	128	4.623
CV-102		4.646	7,80%	4.284	362	2.863

Tabla 47. IMD y longitud de la red de carreteras de la Generalitat Valenciana y de la Diputación de València. Fuente: Elaboración propia a partir de datos publicados por la Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad y por la Diputación de València

Movilidad en la red ferroviaria

También debe considerarse la movilidad en tren. En consecuencia, se debe conocer el número de trayectos de la línea de cercanías y de la línea de larga distancia.

De acuerdo a los datos publicados por Renfe, a día de hoy son 24 los trenes de Cercanías que discurren por el interior del término municipal y 16 los de media distancia.

3.5.3 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.

3.5.3.1 Determinación de la distancia recorrida en el entramado urbano

Movilidad urbana

Las distancias recorridas en vehículo particular, bicicleta, a pie o de modo combinado serán el resultado de multiplicar el número de viajes en el correspondiente modo de transporte, el porcentaje correspondiente a cada intervalo de distancia y la media de la distancia del intervalo considerado. Así pues, para el intervalo de 1,5km a 5km se ha considerado que la distancia media recorrida será de 3,25km. El mismo criterio ha sido utilizado en el resto de intervalos considerados, con la excepción de los trayectos de larga distancia superiores a 10km), que han sido desechados del presente cálculo por su naturaleza supramunicipal.

Con esto, las distancias recorridas en cada medio de transporte serán:

Distancias diarias recorridas en cada medio de transporte					
Trayectos (km)	A pie	Coche/Moto	Bicicleta	Combinado	TPU
0 km – 1,5 km	3.158 km	1.541 km	0 km	0 km	
1,5 km - 5 km	6.083 km	35.303 km	149 km	89 km	
5 km - 10 km	3.509 km	24.220 km	69 km	52 km	
Distancia diaria (km)	12.750 km	61.064 km	218 km	141 km	259 km
Distancia anual (km)	4.653.750 km	22.288.440 km	79.530 km	51.485 km	94.572 km

Tabla 48. Distancia recorrida en cada medio de transporte. Fuente: Elaboración propia

A nivel interurbano

Movilidad en la red viaria

En vías interurbanas, el cálculo de la distancia total desplazada será el resultado de multiplicar el número de viajes realizado en cada medio de transporte por la longitud de cada una de las vías en el término municipal. Esto lo podemos realizar a partir de los datos de la Tabla 47.

Distancias diarias recorridas en vías interurbanas							
Vía	**VL**	**VP**	**Longitud**	**VL. km/día**	**VP. km/día**	**VL. km/año**	**VP. km/año**
AP-7	12.682	4.741	139.857	52.284	51.047.840	19.083.568	12.682
N-340 (Sur)	8.100	4.042	24.908	12.429	9.091.238	4.536.640	8.100
N-340 (Centro-Sur)	6.259	3.917	17.212	10.772	6.282.471	3.931.689	6.259
N-340 (Centro-Norte)	4.833	4.846	18.897	18.948	6.897.416	6.915.969	4.833
N-340 (Norte)	7.762	3.689	7.296	3.468	2.663.142	1.265.696	7.762
N-238	3.677	680	32.689	6.045	11.931.313	2.206.498	3.677
N-232	5.713	1.058	54.262	10.049	19.805.657	3.667.843	5.713
N-340A (SUR)	14.941	560	54.833	2.055	20.014.217	750.148	14.941
N-340A (CENTRO)	10.330	412	15.908	634	5.806.493	231.585	10.330
N-340A (NORTE)	7.009	227	34.204	1.108	12.484.431	404.332	7.009
CV-138	942	0	1.695	0	618.550	0	942
CV-101	2.098	0	3.919	0	1.430.458	0	2.098
CV-11	2.852	128	13.185	592	4.812.451	215.987	2.852
CV-102	4.284	362	12.265	1.036	4.476.759	378.288	4.284
Distancia total (km)				208.170	97.900	75.982.107	35.733.561

Tabla 49. Estimación distancia total recorrida por los vehículos en vías interurbanas del término municipal. Fuente: Elaboración propia

Movilidad en la red ferroviaria

Las líneas de cercanías y media distancia, a su paso por el municipio, recorren las siguientes distancias:

Infraestructura ferroviaria	Cercanías	Media Distancia
Longitud (m)	15.796 m	15.796 m
Longitud (km)	16 km	16 km
Nº trenes	24	16
km/día	379 km	253 km
km/año	138.373 km	92.249 km

Tabla 50. Estimación distancia recorrida por los trenes en la infraestructura ferroviaria del término municipal. Fuente: Elaboración propia

3.5.3.2 Determinación de las emisiones de CO_2 por la movilidad urbana

Para calcular las emisiones de CO_2, se han realizado las siguientes consideraciones:

- Las emisiones de CO_2 de los modos activos son nulas, aunque es cierto que cada es más frecuente la presencia de VMP en nuestras calles, las cuales generan pequeños consumos. En cualquier caso, su incidencia sobre las emisiones es marginal en comparación a los medios motorizados tradicionales.
- Las emisiones de CO_2 del vehículo privado se han calculado en base al combustible utilizado. De acuerdo a los datos del parque móvil, el 49% de los vehículos ligeros utilizan gasolina como medio de propulsión y el 51% restante utilizan diésel. Se ha considerado que todos los vehículos pesados utilizan el diésel como medio de propulsión.
- De acuerdo a las publicaciones del IDAE, se consideran los siguientes consumos:

Información Consumos IDAE				
VL	***Gasolina***	*2,32 kgCO2/l*	*13km/l*	*0,18 kg CO2/km*
	Gasóleo	*2,6kgCO2/l*	*16km/l*	*0,16 kg CO2/km*
Tráiler	***Gasóleo***	*2,6kgCO2/l*	*35l/100km*	*0,91 kg CO2/km*
Camión	***Gasóleo***	*3 kgCO2/l*	*23 l/100km*	*0,61 kg CO2/km*
Autobús	***Gasóleo***	*3 kgCO2/l*	*24 l/100km*	*0,63 kg CO2/km*
Furgón	***Gasóleo***	*3 kgCO2/l*	*14 l/100km*	*0,36 kg CO2/km*

Tabla 51. Tabla de equivalencias de consumo según el medio de transporte utilizado. Fuente: IDAE.

A nivel urbano

Movilidad interna

Con esto, los resultados de emisiones de CO_2 en el entramado urbano son:

Análisis emisiones CO_2 en vías urbanas						
Resultados	**A pie**	**Coche/Moto**	**Bicicleta**	**Combinado**	**TPU**	**Total**
distancia/día	12.750 km	61.064 km	218 km	141 km	259 km	259 km
distancia/año	4.653.750 km	22.288.440 km	79.530 km	51.485 km	94.572 km	94.572 km
kg/CO2 año		3.794.948 kg CO2		8.766 kg CO2	59.832 kg CO2	3.863.547 kg CO2
t/CO2 año	**0 t CO2**	**3.795 t CO2**	**0 t CO2**	**9 t CO2**	**60 t CO2**	**3.864 t CO2**

Tabla 52. Análisis de emisiones de CO_2 resultantes de la movilidad urbana. Fuente: Elaboración propia

Como resultado, se obtiene que la movilidad interna genera 3.864 toneladas de CO_2 anualmente en el municipio de Vinaròs.

A nivel interurbano

Movilidad en la red viaria

Para establecer las emisiones en vías interurbanas, se ha considerado la siguiente distribución del tráfico de vehículos pesados:

- Tráileres: 25%
- Camiones: 50%
- Autobuses: 5%
- Furgón: 20%

Considerando las emisiones asociadas a cada tipo de vehículo de acuerdo a lo indicado en la Tabla 51, la emisión media de un vehículo pesado será de 0,64 kg CO_2/km. Considerando las distancias realizadas por vehículos ligeros y pesados en la trama interurbana, las emisiones serán:

Análisis emisiones CO_2 en vías interurbanas			
Vía	**VL. kg CO2/año**	**VP. kg CO2/año**	**t CO2/año**
AP-7	8.691.676	12.123.155	20.815
N-340 (Sur)	1.547.922	2.881.976	4.430
N-340 (Centro-Sur)	1.069.687	2.497.671	3.567
N-340 (Centro-Norte)	1.174.391	4.393.485	5.568
N-340 (Norte)	453.441	804.054	1.257
N-238	2.031.489	1.401.715	3.433

N-232	3.372.216	2.330.058	5.702
N-340A (SUR)	3.407.727	476.544	3.884
N-340A (CENTRO)	988.644	147.118	1.136
N-340A (NORTE)	2.125.665	256.859	2.383
CV-138	105.318	0	105
CV-101	243.557	0	244
CV-11	819.393	137.209	957
CV-102	762.237	240.314	1.003
Total	12.937.117	22.700.340	35.637

Ilustración 151. Emisiones CO_2 en vías interurbanas. Fuente: Elaboración propia

Podemos decir que en las vías interurbanas se generan 35.637 toneladas de CO_2/año, de las cuales un 58% se corresponden al tráfico viario existente en la AP-7.

Movilidad en la red ferroviaria

Por otro lado, el documento "Metodología de cálculo del consumo de energía de los trenes de viajeros y actuaciones en el diseño de material rodante para su reducción" establece que las emisiones de un tren de cercanías modelo s465 son 1,46 kgCO_2/km; mientras que las de un tren de media distancia modelo s104 son de 1,75 kgCO_2/km. Estos datos se considerarán válidos, a pesar de que los modelos de cercanías y media distancia que discurren por el municipio son diferentes a los indicados anteriormente (la línea C-6 de cercanías usa trenes de la serie 447, y la línea de larga distancia que une Valencia con Barcelona utiliza trenes de la serie 102/112).

A partir de la distancia recorrida por cada servicio de ferrocarril, se tienen los siguientes consumos energéticos:

	Cercanías	Media Distancia
Longitud (km)	18 km	18 km
Nº trenes	24	16
km/día	425 km	283 km
t CO2/año	196 t CO2/año	196 t CO2/año

Tabla 53. Emisiones CO2 del servicio ferroviario. Fuente: Elaboración propia

En consecuencia, el servicio ferroviario genera 358 t CO_2/año en el municipio.

Con ello, las emisiones interurbanas serán de:

VIARIO	Mov. Interurbana viaria	Metro	Movilidad interurbana
Consumo	35.637 t CO2	358 t CO2/año	39.859 t CO2

Ilustración 152. Emisiones generadas como consecuencia de la movilidad interurbana. Fuente: Elaboración propia

3.5.3.3 Cálculo de las toneladas equivalentes de petróleo (tep)

Para el cálculo de las toneladas equivalentes de petróleo se han tenido en cuenta los siguientes factores de emisión:

Fuente de energía	*Conversión CO2/tep*
Gasolina	***2.900 kg CO2/tep***
Gasóleo	***3.060 kg CO2/tep***
Electricidad	***2.950 kg CO2/tep***

Tabla 54. Factores de conversión de las emisiones. Fuente: Factores de conversión Energía Final – Energía Primaria y Factores de Emisión de CO_2 – 2010 del IDAE.

Considerando estos datos y el combustible utilizado por cada tipo de vehículo, el consumo energético en tep es el siguiente:

VIARIO	Mov. Interna	Mov. Interurbana	Viario Total	FERROVIARIO	TOTAL
TEP	1.298 tep/año	11.765 tep/año	**13.063 tep/año**	**67 tep/año**	**13.129 tep/año**

Tabla 55. Consumo energético en tep. Fuente: Elaboración propia.

El consumo energético derivado de la movilidad urbana interna será de 1.298 tep/año, mientras que el de la movilidad interurbana será de 11.765 tep/año. De este volumen, solamente 67 tep/año son generados por la movilidad ferroviaria.

Con todo, la movilidad registrada en el término municipal de Vinaròs genera un total de 13.129 tep/año.

4 PROGRAMACIÓN TEMPORAL A CORTO Y LARGO PLAZO

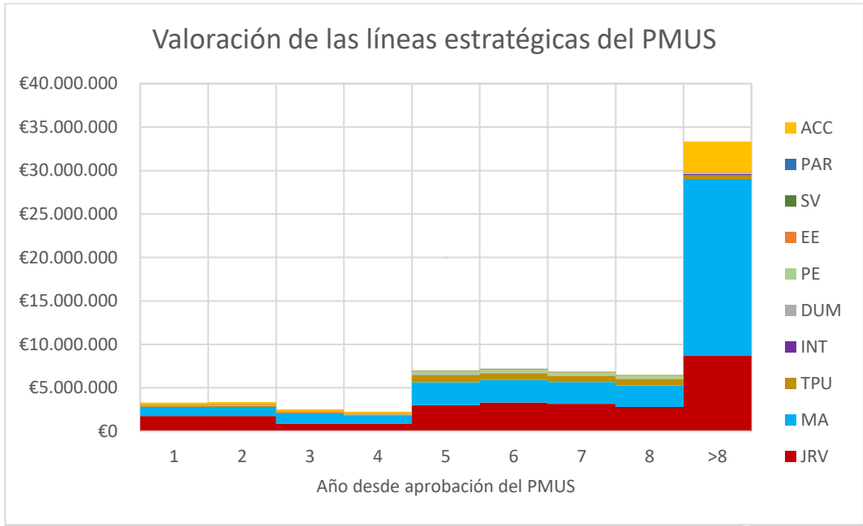
4.1 Programación temporal

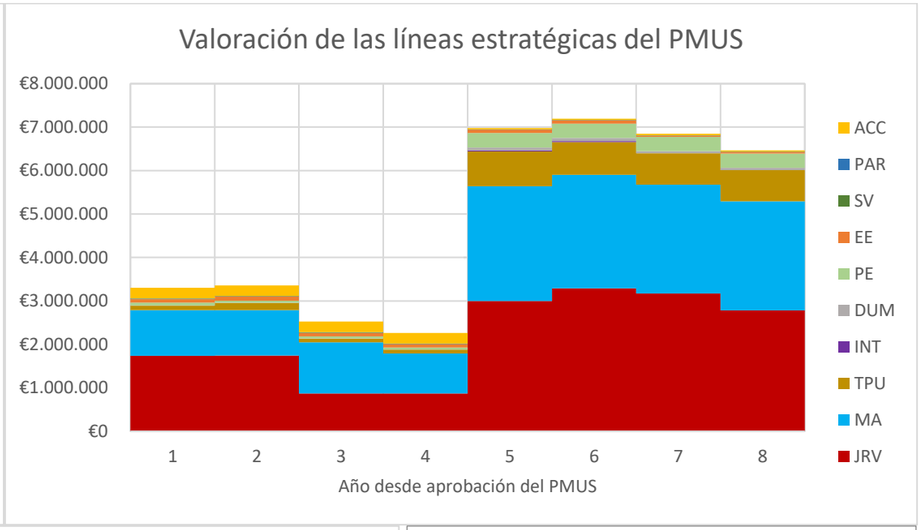
Se muestra a continuación una tabla resumen de la valoración de la ejecución de las diferentes líneas estratégicas definidas en el presente PMUS. Como se indicaba en el apartado 1 "MODELO DE MOVILIDAD. LÍNEAS ESTRATÉGICAS", se han definido tres plazos para acometer las actuaciones enmarcadas en el PMUS. Estos son: corto (0-4 años), medio (5-8 años) y largo (>8 años).

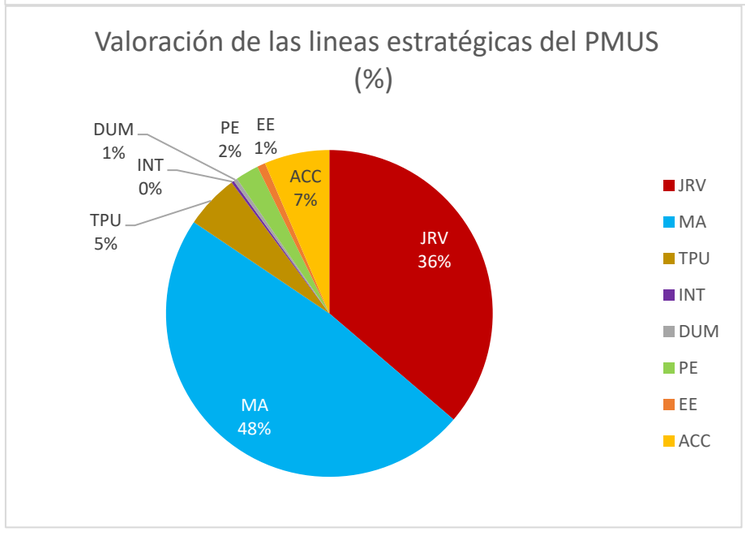
LÍNEAS ESTRATÉGICAS	DESCRIPCIÓN	VALOR	CALENDARIO DE IMPLANTACIÓN (AÑOS)								
			1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS	TOTAL	72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
JRV	Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación	26,165,400 €	1,737,753 €	1,740,593 €	872,485 €	872,485 €	3,000,705 €	3,293,680 €	3,169,100 €	2,784,100 €	8,694,500 €
MA	Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos	34,782,745 €	1,049,712 €	1,049,712 €	1,172,631 €	921,098 €	2,636,091 €	2,611,891 €	2,506,155 €	2,506,155 €	20,329,301 €
TPU	Mejorar y potenciar el transporte público. Plan de transporte colectivo	3,863,850 €	104,500 €	157,713 €	88,213 €	88,213 €	806,213 €	753,000 €	723,000 €	723,000 €	420,000 €
INT	Plan del fomento de la intermodalidad	190,000 €					20,000 €	20,000 €			150,000 €
DUM	Distribución urbana de mercancías y sistema logístico	275.500 €	4,125 €	9,125 €	6,125 €	1,125 €	70,000 €	70,000 €	50,000 €	50,000 €	15,000 €
PE	Plan de estacionamiento	1,669,955 €	63,805 €	44,500 €	44,500 €	44,500 €	331,663 €	331,663 €	329,663 €	329,663 €	150,000 €
EE	Eficiencia Energética, movilidad sostenible y medio ambiente. Plan de implantación del vehículo eléctrico	587,200 €	81,878 €	96,878 €	80,728 €	75,728 €	75,728 €	75,728 €	30,178 €	35,178 €	35,178 €
SV	Seguridad vial	59,000 €	11,000 €	11,000 €	11,000 €	11,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €
PAR	Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad	27,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €
ACC	Accesibilidad	4,652,690 €	245,900 €	245,900 €	245,900 €	245,900 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €	3,544,088 €

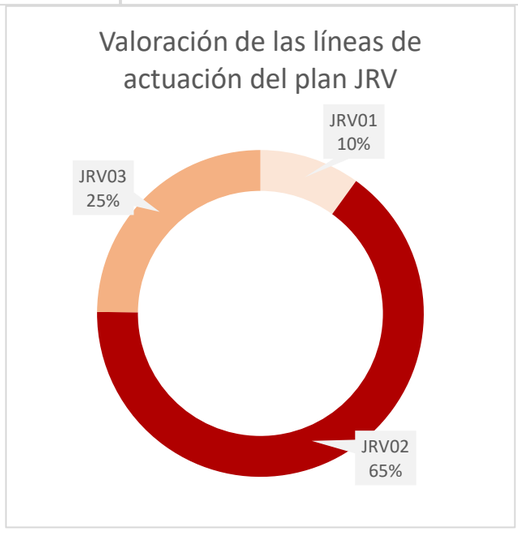
Tabla 56. Presupuesto de las diferentes Líneas Estratégicas del PMUS. Fuente: Elaboración propia

Las siguientes gráficas muestran el presupuesto de cada una de las líneas estratégicas del presente PMUS (dcha.) y el porcentaje correspondiente del global (izqda.)









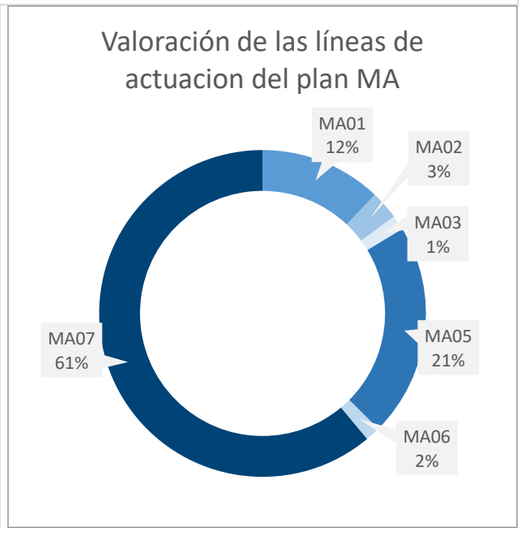
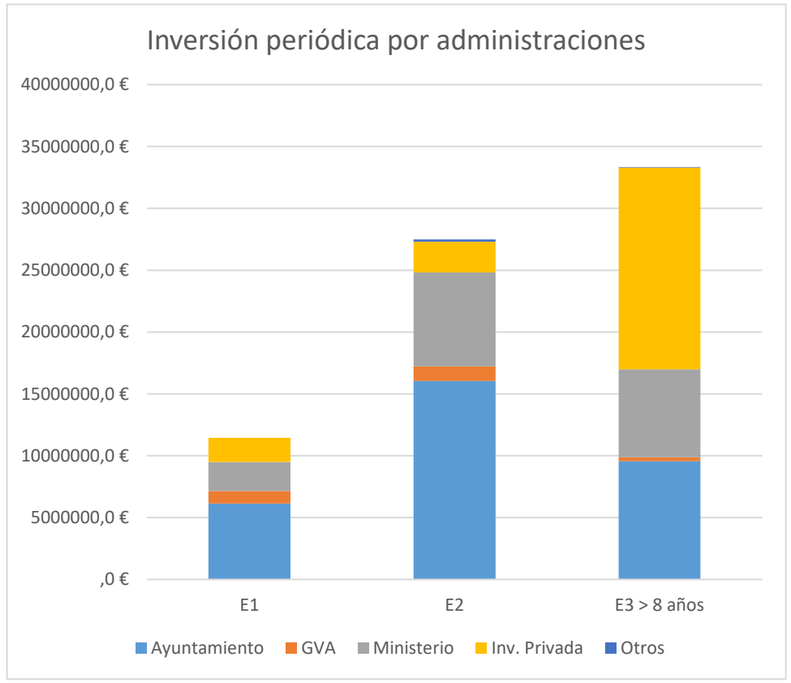
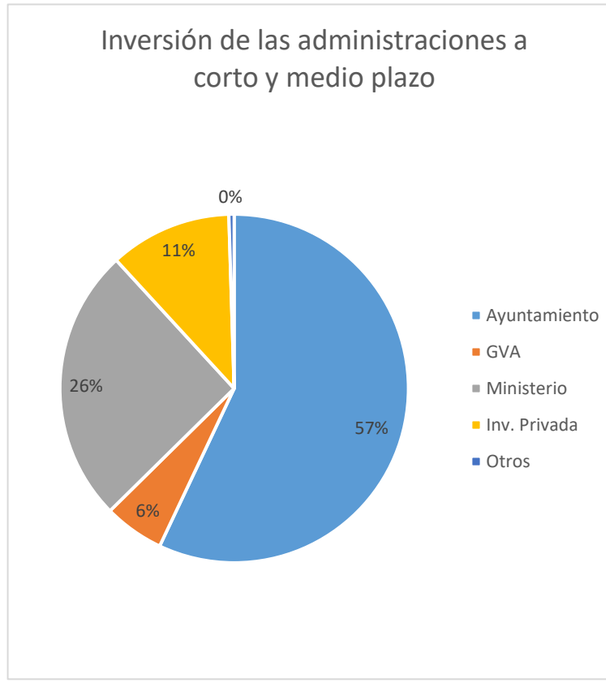


Ilustración 153. De izqda. a dcha. y de arriba a abajo 1) Valoración anual de las líneas estratégicas del PMUS. 2) Valoración anual de las líneas estratégicas del PMUS hasta el año 8. 3) Análisis porcentual del presupuesto destinado a cada línea estratégica. 3) Análisis porcentual del presupuesto destinado a cada línea de actuación del Plan JRV. 4) Análisis porcentual del presupuesto destinado a cada línea de actuación del Plan MA.

Se ha analizado el reparto de la inversión por plazo (corto, medio y largo plazo) y por responsable de la inversión:





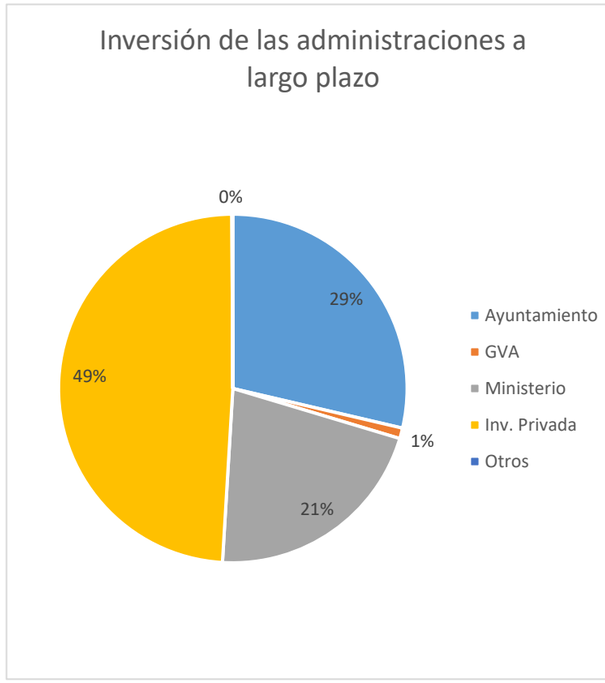


Ilustración 154. Reparto de la inversión para el corto, medio y largo plazo. Fuente. Elaboración propia

Finalmente, se ofrece a continuación una propuesta de programación temporal de las diferentes acciones pormenorizadas 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).

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
JRV					**Jerarquización y reordenación viaria. Plan de circulación**	26,165,400 €	1,737,753 €	1,740,593 €	872,485 €	872,485 €	3,000,705 €	3,293,680 €	3,169,100 €	2,784,100 €	8,694,500 €
	JRV01				**Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas**	2,606,750 €	60,375 €	60,375 €	12,500 €	12,500 €	237,250 €	237,250 €	199,750 €	199,750 €	1,587,000 €
		JRV01.1			Red viaria multimodal	894,750 €	47,875 €	47,875 €			199,750 €	199,750 €	199,750 €	199,750 €	
			JRV01.1-1	E1	Supermanzana Anillo Central	95,750 €	47,875 €	47,875 €							
			JRV01.1-2	E2	Ampliación de la supermanzana central al Casco Histórico	465,000 €					116,250 €	116,250 €	116,250 €	116,250 €	
			JRV01.1-3	E2	Implantación progresiva del resto de supermanzanas	334,000 €					83,500 €	83,500 €	83,500 €	83,500 €	
		JRV01.2			Red estructural motorizada (REM)	1,712,000 €	12,500 €	12,500 €	12,500 €	12,500 €	37,500 €	37,500 €			1,587,000 €
			JRV01.2-1	E1	Propuesta de jerarquización viaria	50,000 €	12,500 €	12,500 €	12,500 €	12,500 €					
			JRV01.2-2	E2	Reconfiguración de la jerarquía viaria	75,000 €					37,500 €	37,500 €			
			JRV01.2-3	E3	Modelo de peine para Costa Norte y Costa Sur	180,000 €									180,000 €
			JRV01.2-4	E3	Configuración definitiva de las supermanzanas	1,407,000 €									1,407,000 €
	JRV02				**Recuperación y reordenación viaria de las carreteras del Estado**	17,054,700 €	914,300 €	914,300 €	254,300 €	254,300 €	1,815,000 €	2,110,000 €	2,035,000 €	1,650,000 €	7,107,500 €
		JRV02.1			Ejecución de glorietas en N-340a para reordenación del tráfico urbano	1,017,200 €	254,300 €	254,300 €	254,300 €	254,300 €					
			JRV02.1-1	E1	Glorieta de acceso al polígono industrial Portal del Mediterráneo	125,000 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €					
			JRV02.1-2	E1	Glorieta de acceso al polígono industrial Capsades	125,000 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €					
			JRV02.1-3	E1	Glorieta de acceso a la Av. Barcelona	125,000 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €					
			JRV02.1-4	E1	Glorieta acceso a Carretera Carretes y Camí Vell d'Alcanar	90,000 €	22,500 €	22,500 €	22,500 €	22,500 €					
			JRV02.1-5	E1	Glorieta acceso a Camí Ameradors	55,000 €	13,750 €	13,750 €	13,750 €	13,750 €					
			JRV02.1-6	E1	Adecuación acceso a N-340a desde C. Saldonar	280,500 €	70,125 €	70,125 €	70,125 €	70,125 €					
			JRV02.1-7	E1	Adecuación acceso a N-340a desde C. Les Cales	161,700 €	40,425 €	40,425 €	40,425 €	40,425 €					
			JRV02.1-8	E1	Glorieta Ciudad Deportiva	55,000 €	13,750 €	13,750 €	13,750 €	13,750 €					

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		JRV02.2			Ejecución bulevar Baix Maestrat. Acondicionamiento del viario en Zona Centro y ejecución glorietas Costa Norte y Costa Sur.	7,335,000 €					1,725,000 €	2,017,500 €	1,942,500 €	1,650,000 €	
			JRV02.2-1	E2	Acondicionamiento sección viaria en Zona Centro	6,600,000 €					1,650,000 €	1,650,000 €	1,650,000 €	1,650,000 €	
			JRV02.2-2	E2	Ejecución glorieta C. Peñíscola	55,000 €					27,500 €	27,500 €			
			JRV02.2-3	E2	Ejecución glorieta Llavateres	55,000 €						27,500 €	27,500 €		
			JRV02.2-4	E2	Ejecución glorieta Av. Castellón	95,000 €					47,500 €	47,500 €			
			JRV02.2-5	E2	Transformación del paso de Pío XII	120,000 €						60,000 €	60,000 €		
			JRV02.2-6	E2	Ejecución glorieta Camí Fondo	55,000 €						27,500 €	27,500 €		
			JRV02.2-7	E2	Transformación de paso de Mª Auxiladora	120,000 €						60,000 €	60,000 €		
			JRV02.2-8	E2	Ejecución glorieta prolongación N-238	125,000 €						62,500 €	62,500 €		
			JRV02.2-9	E2	Ejecución glorieta Lo Saldonar	55,000 €						27,500 €	27,500 €		
			JRV02.2-10	E2	Ejecución glorieta Les Cales	55,000 €						27,500 €	27,500 €		
		JRV02.3			Reordenación conectores N-340 - Bulevar Baix Maestrat	275,000 €					90,000 €	92,500 €	92,500 €		
			JRV02.3-1	E2	Carretera N-232	270,000 €					90,000 €	90,000 €	90,000 €		
			JRV02.3-2	E2	Carretera N-238	5,000 €						2,500 €	2,500 €		

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		JRV02.4			Acondicionamiento bulevar Baix Maestrat Costa Norte y Costa Sur.	7,107,500 €									7,107,500 €
			JRV02.4-1	E3	Acondicionamiento sección viaria en Costa Norte	4,582,500 €									4,582,500 €
			JRV02.4-2	E3	Acondicionamiento sección viaria en Costa Sur	1,950,000 €									1,950,000 €
			JRV02.4-3	E3	Ejecución glorieta Cala Puntal	55,000 €									55,000 €
			JRV02.4-4	E3	Ejecución glorieta de Salines	135,000 €									135,000 €
			JRV02.4-5	E3	Ejecución glorieta de Camí Fondo	55,000 €									55,000 €
			JRV02.4-6	E3	Ejecución glorieta de Saldonar	55,000 €									55,000 €
			JRV02.4-7	E3	Ejecución glorieta barranco Barbiguera	55,000 €									55,000 €
			JRV02.4-8	E3	Ejecución glorieta Barranco Triador	55,000 €									55,000 €
			JRV02.4-9	E3	Ejecución glorietas Les Deveses	165,000 €									165,000 €
		JRV02.5		E1	Liberalización de la AP-7 y ejecución accesos desde N-232.	1,320,000 €	660,000 €	660,000 €							
	JRV03				**Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización**	6,503,950 €	763,078 €	765,918 €	605,685 €	605,685 €	948,455 €	946,430 €	934,350 €	934,350 €	
		JRV03.1			Reordenación viaria en Costa Norte	320,865 €	6,108 €	6,108 €	3,125 €	3,125 €	75,600 €	75,600 €	75,600 €	75,600 €	
			JRV03.1-1	E1	Liberalización de carril de circulación en Av. Francisco José Balada	12,500 €	3,125 €	3,125 €	3,125 €	3,125 €					
			JRV03.1-2	E1	Conexión Costa Norte - Zona Centro en Boverals	N/A		N/A							
			JRV03.1-3	E1	Adaptación del sentido viario a las necesidades de la nueva propuesta del servicio de transporte público urbano en Boverals	1,715 €	858 €	858 €							
			JRV03.1-4	E1	Modificación del sentido viario en el resto del ámbito de Costa Norte	4,250 €	2,125 €	2,125 €							
			JRV03.1-5	E2	Acondicionamiento conectores Costa Norte con N-340a	302,400 €					75,600 €	75,600 €	75,600 €	75,600 €	
			JRV03.1-6	E3	Reordenación Costa Norte consecuencia de desarrollos urbanísticos previstos en PGOU	N/A									N/A

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		JRV03.2			Reordenación viaria en Costa Sur	609,950 €	4,288 €	4,288 €			151,375 €	150,000 €	150,000 €	150,000 €	
			JRV03.2-1	E1	Liberalización de carril de circulación en eje Av. Pau Béjar – Francisco Baila	5,500 €	2,750 €	2,750 €							
			JRV03.2-2	E1	Modificación del sentido viario en el resto del ámbito de Costa Sur	3,075 €	1,538 €	1,538 €							
			JRV03.2-3	E2	Acondicionamiento conectores Costa Sur con N-340a	600,000 €					150,000 €	150,000 €	150,000 €	150,000 €	
			JRV03.2-4	E2	Cambio de sentido en C. Salines Xr.	1,375 €					1,375 €				
			JRV03.2-5	E3	Reordenación Costa Sur consecuencia de desarrollos urbanísticos previstos en PGOU	N/A							N/A	N/A	N/A
		JRV03.3		E1	Reordenación viaria en Zona Centro	4,974,135 €	602,933 €	605,773 €	452,810 €	452,810 €	721,480 €	720,830 €	708,750 €	708,750 €	
			JRV03.3-1	E1	Adecuación sección viaria en Anillo Central	534,000 €	267,000 €	267,000 €							
			JRV03.3-2	E1	Modificación sentidos de circulación y peso jerárquico en vías de acceso desde Cervol	2,340 €		2,340 €							
			JRV03.3-3	E1	Recuperación Plaza Jovellars	55,000 €			27,500 €	27,500 €					
			JRV03.3-4	E1	Desconexión eje de costa en Passeig Colón	500 €		500 €							
			JRV03.3-5	E1	Aperutra Juan Ribera - Leopoldo Querol	590,200 €	147,550 €	147,550 €	147,550 €	147,550 €					
			JRV03.3-6	E1	Apertura continuación Av. Mediterrània	747,600 €	186,900 €	186,900 €	186,900 €	186,900 €					
			JRV03.3-7	E1	Modificación sentidos de circulación en Zona Centro	2,965 €	1,483 €	1,483 €							
			JRV03.3-8	E1	Modificación viaria debido a ejecución de UE2-R06	181,720 €			90,860 €	90,860 €					
			JRV03.3-9	E2	Entronque Av. Madrid con rotonda N-340a	24,160 €					12,080 €	12,080 €			
			JRV03.3-10	E2	Modificación sentido de circulación en C. San Francisco	650 €					650 €				
			JRV03.3-11	E2	Apertura vial de conexión Av. Zaragoza con glorieta de Juan XXIII	375,000 €					93,750 €	93,750 €	93,750 €	93,750 €	
			JRV03.3-12	E2	Conexión subterránea entre parking San Antonio y Passeig de Colón	2,460,000 €					615,000 €	615,000 €	615,000 €	615,000 €	
			JRV03.3-13	E3	Reordenación Zona Centro consecuencia de desarrollos urbanísticos previstos en PGOU	N/A									N/A
		JRV03.4		E1	Reordenación viaria en polígonos industriales	599,000 €	149,750 €	149,750 €	149,750 €	149,750 €					
			JRV03.4-1	E1	Polígono industrial Planes Altes. Ejecución de glorieta de acceso	65,000 €	16,250 €	16,250 €	16,250 €	16,250 €					
			JRV03.4-2	E1	Polígono industrial Portal del Mediterráneo	534,000 €	133,500 €	133,500 €	133,500 €	133,500 €					

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
MA					**Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos**	34,782,745 €	1,049,712 €	1,049,712 €	1,172,631 €	921,098 €	2,636,091 €	2,611,891 €	2,506,155 €	2,506,155 €	20,329,301 €
	MA01				**Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclo-peatonales**	4,198,403 €	407,234 €	407,234 €	563,842 €	219,644 €	439,827 €	415,627 €	369,504 €	369,504 €	1,005,988 €
		MA01.1			Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs	1,160,138 €	375,214 €	375,214 €	375,214 €	6,816 €	13,840 €	13,840 €			
			MA01.1-1	E1	Ruta Sòl de Riu.	7,135 €	2,378 €	2,378 €	2,378 €						
			MA01.1-2	E1	Ruta Costa Norte.	416,616 €	138,872 €	138,872 €	138,872 €						
			MA01.1-3	E1	Ruta Zona Centro.	27,262 €	6,816 €	6,816 €	6,816 €	6,816 €					
			MA01.1-3	E2	Ruta Zona Centro.	27,680 €					13,840 €	13,840 €			
			MA01.1-4	E1	Ruta Costa Sur.	181,445 €	60,482 €	60,482 €	60,482 €						
			MA01.1-5	E1	Conexión Vinaròs - Benicarló	500,000 €	166,667 €	166,667 €	166,667 €						
		MA01.2			Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa	499,354 €	32,020 €	32,020 €	119,316 €	143,516 €	27,348 €	3,148 €			141,988 €
			MA01.2-1	E1	Ruta Río Cervol. Carriles lúdicos	128,080 €	32,020 €	32,020 €	32,020 €	32,020 €					
			MA01.2-1	E3	Ruta Río Cervol. Carriles lúdicos (largo plazo)	141,988 €									141,988 €
			MA01.2-2	E1	Corredor ecológico Riu Sénia	37,520 €			18,760 €	18,760 €					
			MA01.2-2	E2	Corredor ecológico Riu Sénia. Carriles lúdicos. (Conexión Costa interior PATIVEL)	6,295 €					3,148 €	3,148 €			
			MA01.2-3	E1	Corredor ecológico Barranc d'Aiguadoliva	92,090 €			46,045 €	46,045 €					
			MA01.2-4	E1	Corredor ecológico Barranc de Barbiguera	44,981 €			22,491 €	22,491 €					
			MA01.2-5	E2	Corredor ecológico Barranc de Triador	48,400 €				24,200 €	24,200 €				
		MA01.3			Otras rutas ciclopeatonales en entornos rurales	226,980 €			84,355 €	84,355 €	29,135 €	29,135 €			
			MA01.3-1	E1	Ruta peatonal entorno de la ermita	8,000 €			4,000 €	4,000 €					
			MA01.3-2	E1	Camí de Sant Jaume	160,710 €			80,355 €	80,355 €					
			MA01.3-3	E2	Reconversión GR-92 a ruta cicloturista	45,055 €					22,528 €	22,528 €			
			MA01.3-4	E2	Ruta ciclopeatonal por el Camí de les Egües	13,215 €					6,608 €	6,608 €			

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		MA01.4			Ruta ciclopeatonal Baix Maestrat (Zona Centro)	1,961,030 €					274,258 €	274,258 €	274,258 €	274,258 €	864,000 €
			MA01.4-1	E2	Actuaciones en la zona centro	491,750 €					122,938 €	122,938 €	122,938 €	122,938 €	
			MA01.4-2	E2	Actuaciones en Costa Norte y Costa Sur	605,280 €					151,320 €	151,320 €	151,320 €	151,320 €	
			MA01.4-2	E3	Actuaciones en Costa Norte y Costa Sur	864,000 €									864,000 €
		MA01.5		E2	Ruta ciclopeatonal de conexión supramunicipal. CR-10	380,986 €					95,247 €	95,247 €	95,247 €	95,247 €	
	MA02				**Fomento de la red de itinerarios ciclistas**	985,418 €	66,966 €	66,966 €	33,277 €	125,943 €	59,613 €	59,613 €			573,040 €
		MA02.1			Acondicionamiento de la red ciclista existente	37,218 €	9,305 €	9,305 €	9,305 €	9,305 €					
			MA02.1-1	E1	Asentamientos al oeste de la N-340a	6,400 €	1,600 €	1,600 €	1,600 €	1,600 €					
			MA02.1-2	E1	Eje de conexión Centro - Asentamientos al oeste de la N-340a	29,526 €	7,382 €	7,382 €	7,382 €	7,382 €					
			MA02.1-3	E1	Zona Centro	1,292 €	323 €	323 €	323 €	323 €					
		MA02.2		E1	Itinerarios ciclistas en Costa Norte	56,012 €	14,003 €	14,003 €	14,003 €	14,003 €					
		MA02.3			Itinerarios ciclistas en Zona Centro	252,150 €	43,659 €	43,659 €	9,970 €	9,970 €	38,912 €	38,912 €			67,070 €
			MA02.3-1	E1	Anillo central	67,378 €	33,689 €	33,689 €							
			MA02.3-2	E1	Ejes de conexión transversales a la costa. María Auxiliadora - Juan XXIII, C. Pilar - Av Zaragoza, C. Febrer Torre - Pio XII, Juan XXIII - Ciudad Deportiva	32,360 €	8,090 €	8,090 €	8,090 €	8,090 €					
			MA02.3-2	E2	Ejes de conexión transversales a la costa. Conexión Pabellón Polideportivo - Estación autobús	10,716 €					5,358 €	5,358 €			
			MA02.3-2	E3	Ejes de conexión intrazonal transversales a la costa. Av. Barcelona hasta Bulevar Baix Maestrat	22,838 €									22,838 €
			MA02.3-3	E1	Ejes de conexión longitudinales por el interior. Leopoldo Querol - Libertad - Picasso - Av. Castellón, Av. Tarragona - C. Sant Gregori - C. San Cristóbal - C. San Francisco	4,142 €	1,036 €	1,036 €	1,036 €	1,036 €					
			MA02.3-3	E2	Ejes de conexión longitudinales por el interior. Carril bici en C. San Francisco	67,108 €					33,554 €	33,554 €			
			MA02.3-3	E3	Ejes de conexión longitudinales por el interior. Carril bici en C. Galicia y C. Arxipreste Sirisi	44,232 €									44,232 €
			MA02.3-4	E1	Red de ciclocalles del litoral	3,376 €	844 €	844 €	844 €	844 €					
			MA02.3-5	E2	Supermanzana Central	N/A					N/A	N/A	N/A	N/A	
		MA02.4			Itinerarios ciclistas en Costa Sur	2,338 €					1,169 €	1,169 €			
			MA02.4-1	E2	Mejora conexiones Capsades - Portal del Mediterráneo	2,338 €					1,169 €	1,169 €			

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		MA02.5			Itinerarios ciclistas en polígonos industriales	96,352 €				92,666 €	1,843 €	1,843 €			
			MA02.5-1	E1	P.I. Capsades	1,048 €				1,048 €					
			MA02.5-2	E1	P.I. Planes Altes	91,618 €				91,618 €					
			MA02.5-3	E2	Portal del Mediterráneo. Conexión Dauradors - N340	3,686 €					1,843 €	1,843 €			
		MA02.6			Itinerarios ciclistas en Juan XXIII	35,378 €					17,689 €	17,689 €			
			MA02.6-1	E2	Conexión Juan XXIII - Av. Zaragoza	13,376 €					6,688 €	6,688 €			
			MA02.6-2	E2	Conexión Av. Gil de Atrocillo - C. Dauradors	22,002 €					11,001 €	11,001 €			
		MA02.7			Itinerarios ciclistas tras implementación del PGOU	505,970 €									505,970 €
			MA02.7-1	E3	PGOU. Itinerarios ciclistas en Costa Norte	217,664 €									217,664 €
			MA02.7-2	E3	PGOU. Itinerarios ciclistas en Costa Sur	124,260 €									124,260 €
			MA02.7-3	E3	PGOU. Itinerarios ciclistas entre Capsades y Portal del Mediterráneo	164,046 €									164,046 €
	MA03				**Dotación de infraestructura de aparcamiento y préstamo de bicicletas**	504,000 €					76,625 €	76,625 €	76,625 €	76,625 €	197,500 €
		MA03.1		E2	Nuevo servicio de préstamo	132,000 €					33,000 €	33,000 €	33,000 €	33,000 €	
		MA03.2		E3	Ampliación servicio de préstamo	156,000 €									156,000 €
		MA03.3			Estacionamiento de bicicletas	216,000 €					43,625 €	43,625 €	43,625 €	43,625 €	41,500 €
			MA03.3-1	E2	Estrategia en viario. Soportes tipo U-invertida	12,500 €					3,125 €	3,125 €	3,125 €	3,125 €	
			MA03.3-1	E3	Estrategia en viario. Soportes tipo U-invertida	35,500 €									35,500 €
			MA03.3-2	E2	Aparcamiento colectivo de bicicletas en centros educativos y sanitarios	42,000 €					10,500 €	10,500 €	10,500 €	10,500 €	
			MA03.3-3	E3	Aparcamiento colectivo de bicicletas en centros educativos y sanitarios	6,000 €									6,000 €
			MA03.3-3	E2	Aparcamiento colectivo de bicicletas en áreas de intermodalidad	120,000 €					30,000 €	30,000 €	30,000 €	30,000 €	
			MA03.3-4	E3	Aparcamiento colectivo de bicicletas en nuevos desarrollos urbanísticos	Desconocido									Desconocido

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
	MA04				**Estrategia para la introducción progresiva de las VMP en la movilidad urbana**	0 €									
		MA04.1		E1	Ordenanza municipal para regularizar la movilidad en VMP	N/A	N/A	N/A							
		MA04.2		E1	Experiencia piloto para la implantación de VMP	Desconocido	Desconocido	Desconocido							
		MA04.3		E2	Nodos de recarga de VMP	N/A					N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	MA05				**Peatonalización del casco urbano**	7,349,163 €	24,314 €	24,314 €	24,314 €	24,314 €	1,337,682 €	1,337,682 €	1,337,682 €	1,337,682 €	1,901,177 €
		MA05.1		E1	Supermanzana piloto	1,998,435 €	24,314 €	24,314 €	24,314 €	24,314 €					1,901,177 €
			MA05.1-1	E1	Av. Llibertat. Adecuación de aceras y cruces	9,679 €	2,420 €	2,420 €	2,420 €	2,420 €					
			MA05.1-2	E1	C. Mare de Déu del Pilar. Adecuación de aceras y cruces	11,346 €	2,837 €	2,837 €	2,837 €	2,837 €					
			MA05.1-3	E1	C. del Pont. Adecuación de aceras y cruces	4,929 €	1,232 €	1,232 €	1,232 €	1,232 €					
			MA05.1-4	E1	Plaza Jovellar, C. Sant Cristòfol, Plaza Tres Reis. Adecuación de aceras y cruces	17,811 €	4,453 €	4,453 €	4,453 €	4,453 €					
			MA05.1-5	E1	Adaptación de calles para circulación de aproximación y/o destino.Plaza Hort dels Escribano, C. Luis Santapau, C. Santa Marta, C. Pare Bover (tramo desde av. Llibertat), C. Nou (tramo desde av. Llibertat), C. Poeta Argemí, C. Mare de Déu (tramo desde av. Llibertat), C. Jutges, C. Mare de Déu dels Desamparats.	17,168 €	4,292 €	4,292 €	4,292 €	4,292 €					
			MA05.1-5	E3	Adaptación de calles para circulación de aproximación y/o destino.Plaza Hort dels Escribano, C. Luis Santapau, C. Santa Marta, C. Pare Bover (tramo desde av. Llibertat), C. Nou (tramo desde av. Llibertat), C. Poeta Argemí, C. Mare de Déu (tramo desde av. Llibertat), C. Jutges, C. Mare de Déu dels Desamparats.	659,516 €									659,516 €
			MA05.1-6	E1	Adaptación de calles para circulación de residentes y servicios. C. Escultor Agustí Agramunt, C. Carreró, C. Juan Giner Ruiz, C. Mare de Déu (tramo desde c. Pont), C. Nou (tramo desde c. Pont), C. Esperança, C. Mare de Déu del Carme, C. Santa Mónica.	14,041 €	3,510 €	3,510 €	3,510 €	3,510 €					
			MA05.1-6	E3	Adaptación de calles para circulación de residentes y servicios. C. Escultor Agustí Agramunt, C. Carreró, C. Juan Giner Ruiz, C. Mare de Déu (tramo desde c. Pont), C. Nou (tramo desde c. Pont), C. Esperança, C. Mare de Déu del Carme, C. Santa Mónica.	814,752 €									814,752 €
			MA05.1-7	E1	Adaptación de calles y áreas de estancia como de estar peatonal. Calle peatonal junto al C.M. 3ª Edad, Plaza Río Cuarto, Plaza Hort dels Escribano, C. Pare Bover (tramo interior), C. Romer, C. Sant Miquel, C. San Ramón.	22,283 €	5,571 €	5,571 €	5,571 €	5,571 €					
			MA05.1-7	E3	Adaptación de calles y áreas de estancia como de estar peatonal. Calle peatonal junto al C.M. 3ª Edad, Plaza Río Cuarto, Plaza Hort dels Escribano, C. Pare Bover (tramo interior), C. Romer, C. Sant Miquel, C. San Ramón.	426,909 €									426,909 €

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		MA05.2			Extensión de la supermanzana a toda la Zona Centro	5,350,728 €					1,337,682 €	1,337,682 €	1,337,682 €	1,337,682 €	
			MA05.2-1	E2	C. Mare de Déu del Pilar. Adaptación a plataforma única	658,368 €					164,592 €	164,592 €	164,592 €	164,592 €	
			MA05.2-2	E2	C. del Pont. Adaptación a plataforma única	285,984 €					71,496 €	71,496 €	71,496 €	71,496 €	
			MA05.2-3	E2	Reurbanización de Plaza Jovellar, C. Sant Cristòfol, Plaza Tres Reis	256,280 €					64,070 €	64,070 €	64,070 €	64,070 €	
			MA05.2-4	E2	Adaptación de calles para circulación de aproximación y/o destino	3,200,956 €					800,239 €	800,239 €	800,239 €	800,239 €	
			MA05.2-5	E2	Adaptación de calles para circulación de residentes y servicios.	645,216 €					161,304 €	161,304 €	161,304 €	161,304 €	
			MA05.2-6	E2	Adaptación de calles y áreas de estancia como de estar peatonal	303,924 €					75,981 €	75,981 €	75,981 €	75,981 €	
	MA06				**Itinerarios peatonales accesibles y seguros al transporte público**	509,600 €	36,750 €	36,750 €	36,750 €	36,750 €	90,650 €	90,650 €	90,650 €	90,650 €	
		MA06.1		E1	Itinerarios accesibles desde paradas y aparcamientos a colegios, otros equipamientos y playas	509,600 €	36,750 €	36,750 €	36,750 €	36,750 €	90,650 €	90,650 €	90,650 €	90,650 €	
			MA06.1-1	E1	Mejora de cruces e itinerarios peatonales ligados al transporte. Realizar o ampliar aceras, dotándolas de arbolado y eliminar obstáculos, reubicando mobiliario urbano y pasos de peatones	147,000 €	36,750 €	36,750 €	36,750 €	36,750 €					
			MA06.1-1	E2	Mejora de cruces e itinerarios peatonales ligados al transporte. Realizar o ampliar aceras, dotándolas de arbolado y eliminar obstáculos, reubicando mobiliario urbano y pasos de peatones	362,600 €					90,650 €	90,650 €	90,650 €	90,650 €	

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
	MA07				**Itinerarios peatonales principales**	21,236,161 €	514,447 €	514,447 €	514,447 €	514,447 €	631,694 €	631,694 €	631,694 €	631,694 €	16,651,596 €
		MA07.1			Costa Norte	8,038,066 €	73,010 €	73,010 €	73,010 €	73,010 €					7,746,024 €
			MA07.1-1	E1	Antigua N-340 (N-340a). Pasos de peatones a nivel con elementos reductores de velocidad	0 €	0 €	0 €							
			MA07.1-2	E1	C. Fco. José Balada. Definir itinerarios peatonales a) tramo interior: aceras y carril bici b) tramo intermedio: aceras c) tramo final: acera y arbolado, suprimir aparcamientos	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			MA07.1-2	E3	C. Fco. José Balada. Definir itinerarios peatonales a) tramo interior: aceras y carril bici b) tramo intermedio: aceras c) tramo final: acera y arbolado, suprimir aparcamientos	2,771,912 €									2,771,912 €
			MA07.1-3	E1	Acondicionamiento de itinerarios peatonales y señalización de viales perpendiculares a la playa en tramos urbanos: Camí Carretes, Camí de Barbiguera, Calle Barranco Triador, Camí Les Egües	189,482 €	47,371 €	47,371 €	47,371 €	47,371 €					
			MA07.1-3	E3	Acondicionamiento de itinerarios peatonales y señalización de viales perpendiculares a la playa en tramos urbanos: Camí Carretes, Camí de Barbiguera, Calle Barranco Triador, Camí Les Egües	2,172,456 €									2,172,456 €
			MA07.1-4	E1	C/ Boverals A y Costa Mar. Definir itinerario peatonal	102,560 €	25,640 €	25,640 €	25,640 €	25,640 €					
			MA07.1-4	E3	C/ Boverals A y Costa Mar. Definir itinerario peatonal	2,801,656 €									2,801,656 €

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		MA07.2			Costa Sur	3,431,145 €	127,825 €	127,825 €	127,825 €	127,825 €					2,919,844 €
			MA07.2-1	E1	Antigua N-340 (N-340a). Pasos de peatones a nivel con elementos reductores de velocidad	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			MA07.2-2	E1	C. Pau Béjar. Definir itinerarios peatonales	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			MA07.2-2	E3	C. Pau Béjar. Definir itinerarios peatonales	1,204,416 €									1,204,416 €
			MA07.2-3	E1	C. Fco. Baila Tosca. Definir itinerarios peatonales a) tramo costa: aceras y árboles	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			MA07.2-3	E3	C. Fco. Baila Tosca. Definir itinerarios peatonales a) tramo costa: aceras y árboles	740,168 €									740,168 €
			MA07.2-4	E1	Completar itinerario peatonal por C. Salinas Xr y C. Castellón	415,440 €	103,860 €	103,860 €	103,860 €	103,860 €					
			MA07.2-5	E1	Señalización de viales perpendiculares a la playa como prioridad peatonal en calles: Peñíscola, Cala Puntal G, Cala Puntal O, Salinas A	40,732 €	10,183 €	10,183 €	10,183 €	10,183 €					
			MA07.2-5	E3	Señalización de viales perpendiculares a la playa como prioridad peatonal en calles: Peñíscola, Cala Puntal G, Cala Puntal O, Salinas A	975,260 €									975,260 €
			MA07.2-6	E1	Peatonalización de c. Cala Puntal W y V	55,128 €	13,782 €	13,782 €	13,782 €	13,782 €					
			MA07.2-7	E1	Modificación de trazado de la vía pecuaria colada de San Gregorio en suelo urbano y urbanizable	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A					

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		MA07.3			Zona Centro	9,766,950 €	313,611 €	313,611 €	313,611 €	313,611 €	631,694 €	631,694 €	631,694 €	631,694 €	5,985,728 €
			MA07.3-1	E1	Norte-Sur. NS-1 Paseo Marítimo NS-1.1 Passeig Fora-Forat NS-1.2 Tramo Blasco Ibáñez- San Pedro NS-1.3 Primero de Mayo NS-1.4 Primero de Mayo - Costa Sur	360,301 €	90,075 €	90,075 €	90,075 €	90,075 €					
			MA07.3-1	E3	Norte-Sur. NS-1 Paseo Marítimo NS-1.1 Passeig Fora-Forat NS-1.2 Tramo Blasco Ibáñez- San Pedro NS-1.3 Primero de Mayo NS-1.4 Primero de Mayo - Costa Sur	294,624 €									294,624 €
			MA07.3-2	E1	Norte-Sur. NS-2 Av. Tarragona - C. Sant Francesc NS-2.1 Paseo Costa Norte NS-2.2 Tres Reis - Sant Cristòfol - Jovellar NS-2.3 Sant Francesc	31,979 €	7,995 €	7,995 €	7,995 €	7,995 €					
			MA07.3-2	E3	Norte-Sur. NS-2 Av. Tarragona - C. Sant Francesc NS-2.1 Paseo Costa Norte NS-2.2 Tres Reis - Sant Cristòfol - Jovellar NS-2.3 Sant Francesc	631,176 €									631,176 €
			MA07.3-3	E1	Norte-Sur. NS-3 Pablo Picasso – Llibertat - Leopoldo Querol	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			MA07.3-3	E3	Norte-Sur. NS-3 Pablo Picasso – Llibertat - Leopoldo Querol	1,618,188 €									1,618,188 €
			MA07.3-4	E1	Norte-Sur. NS-4 Bulevard Baix Maestrat. Aumentar la seguridad peatonal en cruces frecuentados	43,382 €	10,846 €	10,846 €	10,846 €	10,846 €					
			MA07.3-5	E1	Este-Oeste. EO1 Margen izquierdo río Cervol	803,088 €	200,772 €	200,772 €	200,772 €	200,772 €					
			MA07.3-5	E3	Este-Oeste. EO1 Margen izquierdo río Cervol	757,988 €									757,988 €
			MA07.3-6	E2	Este-Oeste. EO2 Avda. Barcelona – Juan Ribera - Jaume I	1,568,600 €					392,150 €	392,150 €	392,150 €	392,150 €	
			MA07.3-7	E3	Este-Oeste. EO3 María Auxiliadora – Calle de la Virgen	485,760 €									485,760 €
			MA07.3-8	E1	Este-Oeste. EO4 Camí Fondo – Carreró	11,348 €	2,837 €	2,837 €	2,837 €	2,837 €					
			MA07.3-8	E3	Este-Oeste. EO4 Camí Fondo – Carreró	410,400 €									410,400 €
			MA07.3-9	E1	Este-Oeste. EO5 Zaragoza – Pilar	4,348 €	1,087 €	1,087 €	1,087 €	1,087 €					
			MA07.3-9	E3	Este-Oeste. EO5 Zaragoza – Pilar	875,252 €									875,252 €
			MA07.3-10	E2	Este-Oeste. EO6 Madrid -Raimundo Alós	958,176 €					239,544 €	239,544 €	239,544 €	239,544 €	
			MA07.3-11	E3	Este-Oeste. EO7 Febrer de la Torre – Pio XII - Juan XXIII	912,340 €									912,340 €

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
TPU					**Mejorar y potenciar el transporte público. Plan de transporte colectivo**	3,863,850 €	104,500 €	157,713 €	88,213 €	88,213 €	806,213 €	753,000 €	723,000 €	723,000 €	420,000 €
	TPU01				**Reestructuración del servicio de transporte público urbano**	279,000 €	104,500 €	104,500 €	35,000 €	35,000 €					
		TPU01.1		E1	Mejora de cobertura espacial de la línea de transporte público urbano	134,000 €	67,000 €	67,000 €							
		TPU01.2		E1	Propuesta de recorrido para la coordinación del transprote público urbano con la línea de cercanías C-6	5,000 €	2,500 €	2,500 €							
		TPU01.3		E1	Duplicación del servicio de transporte público urbano durante la temporada alta	140,000 €	35,000 €	35,000 €	35,000 €	35,000 €					
	TPU02				**Tarificación unificada para los servicios de transporte público**	0 €									
		TPU02.1		E1	Título de viaje único	Desconocido		Desconocido	Desconocido	Desconocido					
		TPU02.2		E1	Bonos	Desconocido		Desconocido	Desconocido	Desconocido					
	TPU03				**Mejora de las paradas de autobús urbano**	212,850 €		53,213 €	53,213 €	53,213 €	53,213 €				
		TPU03.1		E1	Mejora de la accesibilidad de las paradas	212,850 €		53,213 €	53,213 €	53,213 €	53,213 €				
	TPU04				**Sistema de ayuda a la explotación (SAE)**	60,000 €					30,000 €	30,000 €			
		TPU04.1		E2	Sistema de ayuda a la explotación (SAE)	60,000 €					30,000 €	30,000 €			
	TPU05				**Reestructuración del servicio a partir de la nueva Parada Central**	3,312,000 €					723,000 €	723,000 €	723,000 €	723,000 €	420,000 €
		TPU05.1		E2	Nueva propuesta de ubicación de la Parada Central	1,200,000 €					300,000 €	300,000 €	300,000 €	300,000 €	
		TPU05.2		E2	Rediseño de la línea de transporte público urbano	12,000 €					3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	
		TPU05.3		E2	Análisis de la posible ampliación del servicio de temporada alta al resto del año	2,100,000 €					420,000 €	420,000 €	420,000 €	420,000 €	420,000 €
	TPU06			E1	**Transporte público a demanda**	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	TPU07			E1	**Medidas de protección para la mujer**	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
	TPU08			E3	**Rediseño de la línea de transporte público interurbano**	N/A							N/A	N/A	

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
INT					**Plan del fomento de la intermodalidad**	190,000 €					20,000 €	20,000 €			150,000 €
	INT01				**Fomento de áreas urbanas de intermodalidad – intercambiadores de transporte**	40,000 €					20,000 €	20,000 €			
		INT01.1		E2	Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios	20,000 €					10,000 €	10,000 €			
		INT01.2		E2	Nodos de intermodalidad en intercambiadores secundarios	20,000 €					10,000 €	10,000 €			
	INT02			E2	**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**	0 €									
		INT03.1		E2	Área intermodal en estación de FF.CC.	N/A					N/A	N/A			
		INT03.2		E2	Área intermodal en estación de autobuses	N/A					N/A	N/A	N/A	N/A	
	INT04				**Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico en intercambiadores modales**	0 €									
		INT04.1		E1	Recarga rápida: 1 nuevo nodo Recarga semirrápida: 2 nuevos nodos Recarga lenta: 7 nuevos nodos	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A					
		INT04.2		E2	Recarga rápida: 1 nuevo nodo Recarga semirrápida: 2 nuevos nodos Recarga lenta: 23 nuevos nodos	N/A					N/A	N/A	N/A	N/A	
		INT04.3		E3	Recarga semirrápida: 4 nuevos nodos Recarga lenta:46 nuevos nodos	N/A									N/A
	INT05			E3	**Fomento del intercambio modal mediante el título único de viaje**	150,000 €									150,000 €

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
DUM					**Distribución urbana de mercancías y sistema logístico**	275,500 €	4,125 €	9,125 €	6,125 €	1,125 €	70,000 €	70,000 €	50,000 €	50,000 €	15,000 €
	DUM01				**Medidas de mejora de la actividad logística**	14,500 €	1,125 €	1,125 €	1,125 €	1,125 €	5,000 €	5,000 €			
		DUM01.1		E1	Movilidad de los vehículos pesados	4,500 €	1,125 €	1,125 €	1,125 €	1,125 €					
		DUM01.1		E2	Movilidad de los vehículos pesados	10,000 €					5,000 €	5,000 €			
	DUM02				**Distribución urbana de mercancías**	261,000 €	3,000 €	8,000 €	5,000 €		65,000 €	65,000 €	50,000 €	50,000 €	15,000 €
		DUM02.1		E1	Dotación de plazas de carga y descarga	1,000 €	500 €	500 €							
		DUM02.2		E1	Control del estacionamiento en las zonas reservadas a carga y descarga	5,000 €	2,500 €	2,500 €							
		DUM02.3		E1	Regularización de las zonas de carga y descarga	10,000 €		5,000 €	5,000 €						
		DUM02.4		E1	Revisión de horarios para Carga y Descarga	N/A	N/A	N/A							
		DUM02.5		E2	Creación de una APP para ayuda a la gestión del estacionamiento en carga y descarga.	30,000 €					15,000 €	15,000 €			
		DUM02.6		E2	Mejora de distribución de última milla (DUM) en distrito Centro Histórico	200,000 €					50,000 €	50,000 €	50,000 €	50,000 €	
		DUM02.7		E3	Otras propuestas	15,000 €									15,000 €
		DUM02.8		E3	Evolución de la distribución urbana de mercancías en nuevos desarrollos urbanísticos	N/A									N/A

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
PE					**Plan de estacionamiento**	1,669,955 €	63,805 €	44,500 €	44,500 €	44,500 €	331,663 €	331,663 €	329,663 €	329,663 €	150,000 €
	PE01				**Identificación de las principales bolsas de aparcamiento y señalización de sus accesos**	21,305 €	21,305 €								
	PE02				**Reestructuración del estacionamiento como consecuencia del desarrollo de la ciudad. Propuesta de aparcamientos disuasorios**	1,256,150 €	42,500 €	42,500 €	42,500 €	42,500 €	271,538 €	271,538 €	271,538 €	271,538 €	
		PE02.1		E1	Reducción del parking sito en Passeig J. Ribera.	170,000 €	42,500 €	42,500 €	42,500 €	42,500 €					
		PE02.2		E1	Anillo Central	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A					
		PE02.3		E1	C. Mare de Déu dels Socors, Arcipreste Bono y Dr. Fleming	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A					
		PE02.4		E1	C. Remei y C. Sant Pasqual	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A					
		PE02.5		E1	C. Febrer Torre	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A					
		PE02.6		E2	C. San Francisco	N/A					N/A	N/A	N/A	N/A	
		PE02.7		E2	C. del Varador	N/A					N/A	N/A	N/A	N/A	
		PE02.8		E2	Av. Pablo Picasso	N/A					N/A	N/A	N/A	N/A	
		PE02.9		E2	Av. Tarragona	N/A					N/A	N/A	N/A	N/A	
		PE02.10		E2	Av. Barcelona	N/A					N/A	N/A	N/A	N/A	
		PE02.11		E2	Parking del puerto	18,000 €					4,500 €	4,500 €	4,500 €	4,500 €	
		PE02.12		E2	Zona azul en bordes de la supermanzana central.	60,000 €					15,000 €	15,000 €	15,000 €	15,000 €	
		PE02.13		E2	Parking de rotación en Camí Fondo.	945,000 €					236,250 €	236,250 €	236,250 €	236,250 €	
		PE02.14		E2	Ejecución bulevar Baix Maestrat	N/A					N/A	N/A	N/A	N/A	
		PE02.15		E2	Ejecución del aparcamiento junto al parque de Les Catalinetes	63,150 €					15,788 €	15,788 €	15,788 €	15,788 €	
	PE03				**Creación de zona verde para residentes y comerciantes y revisión de la zona azul**	10,000 €		2,000 €	2,000 €	2,000 €	2,000 €	2,000 €			
		PE03.1		E1	Parking Plaza San Antonio	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	
		PE03.2		E1	Revisión de la zona azul. Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes	10,000 €		2,000 €	2,000 €	2,000 €	2,000 €	2,000 €			

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
	PE04				**Reestructuración de las bolsas de aparcamiento de Costa Norte y Costa Sur**	150,000 €									150,000 €
		PE04.1		E1	Eliminación espacios de estacionamiento junto a Vía del Litoral	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A					
		PE04.2		E1	Eliminación del aparcamiento sito al inicio de la Av. Pau Béjar	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A					
		PE04.3		E3	Bolsas de aparcamiento junto al nuevo parque ecoturístico del Riu Sénia	150,000 €									150,000 €
	PE05				**Áreas de alta movilidad. Bolsas de aparcamiento para el intercamibo modal**	232,500 €					58,125 €	58,125 €	58,125 €	58,125 €	
		PE05.1		E2	Parking estación FF.CC.	232,500 €					58,125 €	58,125 €	58,125 €	58,125 €	
		PE05.2		E2	Parking Parada Central	N/A					N/A	N/A	N/A	N/A	

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
EE					**Eficiencia Energética, movilidad sostenible y medio ambiente. Plan de implantación del vehículo eléctrico**	587,200 €	81,878 €	96,878 €	80,728 €	75,728 €	75,728 €	75,728 €	30,178 €	35,178 €	35,178 €
	EE01				**Plan de implantación del vehículo eléctrico**	503,200 €	75,878 €	75,878 €	69,728 €	69,728 €	69,728 €	69,728 €	24,178 €	24,178 €	24,178 €
		EE01.1			Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga	503,200 €	75,878 €	75,878 €	69,728 €	69,728 €	69,728 €	69,728 €	24,178 €	24,178 €	24,178 €
			EE01.1-1	E1	Puntos de recarga rápida (objetivos 2020, 2025 y 2030)	103,400 €	51,700 €	51,700 €							
			EE01.1-2	E1	Puntos de recarga semirrápida (objetivos 2020, 2025 y 2030)	182,200 €			45,550 €	45,550 €	45,550 €	45,550 €			
			EE01.1-3	E1	Puntos de recarga lenta (objetivos 2020, 2025 y 2030)	217,600 €	24,178 €	24,178 €	24,178 €	24,178 €	24,178 €	24,178 €	24,178 €	24,178 €	24,178 €
		EE01.2		E3	Introducción del vehículo eléctrico en las flotas públicas	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido	Desconocido
					Vehículo estándar	*35.000 €									
					Minibús	*250.000 €									
					Autobús	*600.000 €									
		EE01.3		E1	Medidas de acompañamiento	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	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 €
		EE02.1		E1	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 €	3,000 €	18,000 €	8,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	8,000 €	8,000 €
		EE03.1		E1	Control de la contaminación atmosférica	10,000 €		5,000 €	5,000 €						
		EE03.2		E1	Control de la contaminación acústica	47,000 €	3,000 €	13,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	8,000 €	8,000 €
			EE03.2-1	E1	Mejorar la calidad acústica del espacio urbano y el ruido producido por infraestructuras de transporte	10,000 €								5,000 €	5,000 €
			EE03.2-2	E1	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	E1	Instalación de sensores acústicos para monitorización de los niveles de ruido	10,000 €		10,000 €							

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
SV					**Seguridad vial**	59,000 €	11,000 €	11,000 €	11,000 €	11,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €
	SV01				**Reducción de la accidentabilidad en el entramado urbano**	32,000 €	8,000 €	8,000 €	8,000 €	8,000 €					
		SV01.1		E1	Repercusión de la estructura de supermanzanas en la seguridad vial	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		SV01.2		E1	Medidas de seguridad vial para los modos activos.	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A					
		SV01.3		E1	Caminos escolares	32,000 €	8,000 €	8,000 €	8,000 €	8,000 €					
	SV02				**Reducción de la accidentabilidad en la red de infraestructuras viarias interurbanas**	27,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €
		SV02.1		E1	Gratuidad de la AP7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A					
		SV02.2		E1	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 €
PAR					**Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad**	27,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €	3,000 €
	PAR01			E1	**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			E1	**Adhesión del municipio al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible"**	Desconocido	Desconocido	Desconocido							

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
ACC					**Accesibilidad**	4,652,690 €	245,900 €	245,900 €	245,900 €	245,900 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €	3,544,088 €
	ACC01			E1	**Definición red básica de itinerarios accesibles**	4,652,690 €	245,900 €	245,900 €	245,900 €	245,900 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €	3,544,088 €
		ACC01.1			Intervenciones en viales existentes. Costa Sur	0 €									
			ACC01.1-1	E1	Fco. Baila Tosca. Tramo de costa	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.1-2	E1	Fco. Baila Tosca. Tramo interior	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.1-3	E1	Av. Pau Béjar	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.1-4	E1	C. Peñíscola	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.1-5	E1	C. Puntal O	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.1-6	E1	C. Puntal X	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.1-7	E1	C. Benicarló	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.1-8	E1	C. Salinas A	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.1-9	E1	C. Salinas Xr (entre C. Salinas A y C. Salinas B)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.1-10	E1	C. Proyecto 18 y prolongación Rambla Cervera	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.1-11	E1	C. Cala Puntal W y V	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		ACC01.2			Intervenciones en viales existentes. Costa Norte	0 €									
			ACC01.2-1	E1	C. Fco. José Balada. Tramo interior	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.2-2	E1	C. Fco. José Balada. Tramo hasta Cala Foradada	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.2-3	E1	C. Fco. José Balada. Tramo costa final	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.2-4	E1	C. Boverals A y Costa Mar	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.2-5	E1	C. Costa Mar	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.2-6	E1	Camí d'Alcanar	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.2-7	E1	Camí Les Carretes	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.2-8	E1	Camí Saldonar	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.2-9	E1	Camí Ameradors	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.2-10	E1	Camí Barbiguera	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.2-11	E1	Camí Triador	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.2-12	E1	Camí Les Cales	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.2-13	E1	Camí Les Egües	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		ACC01.3			Intervenciones en viales existentes. Núcleo urbano. Itinerarios principales	0 €									
			ACC01.3-1	E1	Av. Llibertat	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.3-2	E1	C. Mare de Déu del Pilar. Tramo 9,50	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.3-3	E1	C. Mare de Déu del Pilar. Tramo 10,50	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.3-4	E1	C. Mare de Déu del Pilar. Tramo 11	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.3-5	E1	Camí Boverals. Tramo acceso futuro CEIP	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.3-6	E1	Camí Boverals. Tramo Leopoldo Querol	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.3-7	E1	Camí Boverals. Tramo ancho mínimo	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.3-8	E1	C. Projecte 25	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.3-9	E1	Av. Zaragoza	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.3-10	E1	C. Joan XXIII	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.3-11	E1	C. Papa Benet XIII	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.3-12	E1	Av. País Valencià	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.3-13	E1	Plaza Primero de Mayo	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		ACC01.4			Intervenciones en viales existentes. Núcleo urbano. Itinerarios secundarios	2,756,633 €	71,023 €	71,023 €	71,023 €	71,023 €					2,472,540 €
			ACC01.4-1	E1	C. San Joaquín	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.4-2	E1	C. del Convent	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.4-3	E1	C. del Ponent y c. San Pascual	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.4-4	E1	Plaza Antiguo Convento de Sant Francesc	41,124 €	10,281 €	10,281 €	10,281 €	10,281 €					
			ACC01.4-5	E1	Calle peatonal junto a Centro Municipal de la 3ª edad	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.4-6	E1	Accesos a estación de Renfe y centro de día	111,207 €	27,802 €	27,802 €	27,802 €	27,802 €					
			ACC01.4-6	E3	Accesos a estación de Renfe y centro de día	690,184 €									690,184 €
			ACC01.4-7	E1	Zona del Hospital y Urgencias	86,083 €	21,521 €	21,521 €	21,521 €	21,521 €					
			ACC01.4-7	E3	Zona del Hospital y Urgencias	1,138,940 €									1,138,940 €
			ACC01.4-8	E1	C. Pau VI	45,678 €	11,420 €	11,420 €	11,420 €	11,420 €					
			ACC01.4-8	E3	C. Pau VI	643,416 €									643,416 €
			ACC01.4-9	E1	Criterios en calles de plataforma única	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
		ACC01.5			Intervenciones en espacios libres próximos a equipamientos docentes	393,666 €	98,417 €	98,417 €	98,417 €	98,417 €					
			ACC01.5-1	E1	Adecuación áreas de espera y estancia en entorno de colegios	393,666 €	98,417 €	98,417 €	98,417 €	98,417 €					

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		ACC01.6			Intervenciones en cruces de barrancos	0 €									
			ACC01.6-1	E1	Barranc d'Aiguadoliva	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.6-2	E1	Barranc de les Salines	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.6-3	E1	Barranc del Cervol	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.6-4	E1	Barranc de Saldonar	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.6-5	E1	Barranc de Barbiguera	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.6-6	E1	Barranc de Triador	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		ACC01.7			Intervenciones en cruces de infraestructuras territoriales	945,391 €	13,961 €	13,961 €	13,961 €	13,961 €					889,548 €
			ACC01.7-1	E1	FFCC - N-232	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-2	E1	N-340a - Barranc Aiguaoliva	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-3	E1	N-340a – C/ Daurador s	55,843 €	13,961 €	13,961 €	13,961 €	13,961 €					
			ACC01.7-3	E3	N-340a – C/ Daurador s	889,548 €									889,548 €
			ACC01.7-4	E1	N-340a – C/ Salinas A	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-5	E1	N-340a – C/ Santaella	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-6	E1	N-340a - Av. Pío XII	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-7	E1	N-340a - C/Pilar	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-8	E1	N-340a - Camí Fondo	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-9	E1	N-340a - C/ María Auxiliadora	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-10	E1	N-340a - Camí Sant Sebastià	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-11	E1	N-340a - Camí Boverals	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-12	E1	N-340a - Camí Les Carretes	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-13	E1	N-340a - Camí Barbiguera	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-14	E1	N-340a - Camí Cabanils	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-15	E1	N-340a - Camí Triador	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-16	E1	N-340a - Camí Egües	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC01.7-17	E1	N-340a - Camí Partició de la Sunyera	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					

LÍNEAS ESTRATÉGICAS	LÍNEAS DE ACTUACIÓN	ACTUACIONES	ACCIONES	PERIODO	DESRIPCIÓN	Valor	Calendario de la implantación (en años)								
							1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PMUS						72,273,339 €	3,301,672 €	3,358,420 €	2,524,581 €	2,263,049 €	6,977,648 €	7,193,211 €	6,845,345 €	6,465,345 €	33,344,067 €
		ACC01.8			Intervenciones en playas	557,000 €	62,500 €	62,500 €	62,500 €	62,500 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €	182,000 €
			ACC01.8-1	E1	Mejora de accesos accesibles en playas	250,000 €	62,500 €	62,500 €	62,500 €	62,500 €					
			ACC01.8-1	E2	Mejora de accesos accesibles en playas	125,000 €					31,250 €	31,250 €	31,250 €	31,250 €	
			ACC01.8-2	E3	Dotar de punto accesible a una playa en Costa Sur	91,000 €									91,000 €
			ACC01.8-3	E3	Dotar de punto accesible a una playa en Costa Norte	91,000 €									91,000 €
	ACC02			E1	**Adecuación de itinerarios peatonales y elementos urbanos**	0 €									
		ACC02.1			Sustitución de elementos de urbanización y mobiliario no accesibles	0 €									
			ACC02.1-1	E1	Incorporar bancos con respaldo y reposabrazos en los grupos que no los contengan	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC02.1-2	E1	Sustituir bolardos de altura escasa o sin contraste cromático	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC02.1-3	E1	Sustituir pavimentos resbaladizos o con elementos sueltos	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC02.1-4	E1	Instalar elementos de protección de alcorques o enrasarlos	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
		ACC02.2			Modificación de la situación de elementos que dificultan el itinerario peatonal	0 €									
			ACC02.2-1	E1	Reubicación de elementos que invadan los itinerarios peatonales como obstáculos (farolas, papeleras, buzones u otros)	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC02.2-2	E1	Reubicación de vados situados en esquinas y pasos de peatones oblicuos	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
		ACC02.3			Establecer condiciones de uso del espacio público	0 €									
			ACC02.3-1	E1	Impedir actividades comerciales en los itinerarios peatonales, en particular en la franja colindante a la línea de fachada	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A					
			ACC02.3-2	E1	Garantizar itinerarios accesibles a las actividades que se desarrollen en el espacio público	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
			ACC02.3-3	E1	Señalizar suficientemente las obras que invaden la vía pública, garantizando un itinerario peatonal alternativo	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					
		ACC02.4			Establecer parámetros para garantizar el funcionamiento de las aceras	0 €									
			ACC02.4-1	E1	Definición de anchos mínimos y bandas funcionales	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €					

4.2 Fichas resumen de las líneas de actuación

JRV01	Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas

Actuaciones a corto plazo

JRV01.1 (E1) Red viaria multimodal

JRV01.2 (E1) Red estructural motorizada (REM). Jerarquización viaria

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	Mejora de los accesos al municipio mediante señalización.
Objetivo 3	Recuperación del espacio público para el ciudadano.
Objetivo 4	Establecimiento primera supermanzana piloto en el municipio.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

JRV01.1-1 (E1) Supermanzana Anillo Central (Incluye, señalización y elementos de calmado de tráfico. Zona 30. Señalización de calles prioridad peatón.)

JRV01.2-1 (E1) Propuesta de jerarquización viaria. (Incluye 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

JRV.a	Número de supermanzanas implantadas
JRV.b	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.
JRV.c	Cuota modal del vehículo privado

Coste de la actuación

JRV01	ACCIONES	PERIODO	DESCRIPCIÓN	145.750 €
JRV01.1			Red viaria multimodal	95,750 €
	JRV01.1-1	E1	Supermanzana Anillo Central	95,750 €
JRV01.2			Red estructural motorizada (REM)	50,000 €
	JRV01.2-1	E1	Propuesta de jerarquización viaria	50,000 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)

JRV01.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
JRV01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV01	Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas

Actuaciones a medio plazo

JRV01.1 (E2) Red viaria multimodal

JRV01.2 (E2) Red estructural motorizada (REM)

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	Mejora de los accesos al municipio mediante señalización.
Objetivo 3	Recuperación del espacio público para el ciudadano.
Objetivo 4	Implantación progresiva de las supermanzanas en el municipio.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

JRV01.1-2 (E2) Ampliación de la supermanzana central al Casco Histórico (Incluye, señalización y elementos de calmado de tráfico. Zona 30. Señalización de calles prioridad peatón.)

JRV01.1-3 (E2) Implantación progresiva del resto de supermanzanas (Incluye, señalización y elementos de calmado de tráfico. Zona 30. Señalización de calles prioridad peatón.)

JRV01.2-2 (E2) Reconfiguración de la jerarquía viaria

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

JRV.a	Número de supermanzanas implantadas
JRV.b	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.
JRV.c	Cuota modal del vehículo privado

Coste de la actuación

JRV01	ACCIONES	PERIODO	DESCRIPCIÓN	874.000 €
JRV01.1			Red viaria multimodal	799,000 €
	JRV01.1-2	E2	Ampliación de la supermanzana central al Casco Histórico	465,000 €
	JRV01.1-3	E2	Implantación progresiva del resto de supermanzanas	334,000 €
JRV01.2			Red estructural motorizada (REM)	75.000 €
	JRV01.2-2	E2	Reconfiguración de la jerarquía viaria	75,000 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)

JRV01.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
JRV01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV01	Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y agrupación en supermanzanas

Actuaciones a largo plazo

JRV01.2 (E3) Red estructural motorizada (REM)

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	Mejora de los accesos a Costa Norte y Costa Sur mediante señalización.
Objetivo 3	Restricción del tráfico a vehículos autorizados y vecinos en la línea de Costa liberando espacio para los modos activos de movilidad.
Objetivo 4	Recuperación del espacio público para el ciudadano.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

JRV01.2-3 (E3) Modelo de peine para Costa Norte y Costa Sur desde Bulevar

JRV01.2-4 (E3). Configuración definitiva de las supermanzanas

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

JRV.a	Número de supermanzanas implantadas
JRV.b	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.
JRV.c	Cuota modal del vehículo privado

Coste de la actuación

JRV01	ACCIONES	PERIODO	DESCRIPCIÓN	1.587.000 €
JRV01.2			Red estructural motorizada (REM)	1,587,000 €
	JRV01.2-3	E3	Modelo de peine para Costa Norte y Costa Sur	180,000 €
	JRV01.2-4	E3	Configuración definitiva de las supermanzanas	1,407,000 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)

JRV01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV02	Recuperación y reordenación viaria de carreteras del Estado

Actuaciones a corto plazo

JRV02.1 (E1) Ejecución de glorietas en N-340a y adecuación accesos para reordenación del tráfico urbano.

JRV02.5 (E3). Liberalización de la AP-7 y ejecución de accesos desde N-232

Afecciones

MA02.1-2 (E1) Eje de conexión Centro - Asentamientos al oeste de la N-340

MA02.3-2 (E1) Ejes de conexión transversales a la costa

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

Acciones

JRV02.1-1 (E1) Glorieta de acceso al polígono industrial Portal del Mediterráneo
JRV02.1-2 (E1) Glorieta de acceso al polígono industrial Capsades
JRV02.1-3 (E1) Glorieta de acceso a la Av. Barcelona
JRV02.1-4 (E1) Glorieta acceso a Carretera Carretes y Camí Vell d'Alcanar
JRV02.1-5 (E1) Glorieta acceso a Camí Ameradors
JRV02.1-6 (E1) Adecuación acceso a N-340a desde C. Saldonar
JRV02.1-7 (E1) Adecuación acceso a N-340a desde C. Les Cales
JRV02.1-8 (E1) Glorieta de la Ciudad Deportiva
JRV02.5 (E3). Liberalización de la AP-7 y ejecución de accesos desde N-232

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
Ayuntamiento de Vinaròs

Participación

Talleres de participación en los que se haya hablado sobre esta actuación:

Taller de Futuro

Indicadores de seguimiento

JRV.b	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.

Coste de la actuación

JRV02	ACCIONES	PERIODO	DESCRIPCIÓN	2.337.200 €
JRV02.1			Ejecución de glorietas en N-340a para reordenación del tráfico urbano	1.017,200 €
	JRV02.1-1	E1	Glorieta de acceso al polígono industrial Portal del Mediterráneo	125,000 €
	JRV02.1-2	E1	Glorieta de acceso al polígono industrial Capsades	125,000 €
	JRV02.1-3	E1	Glorieta de acceso a la Av. Barcelona	125,000 €
	JRV02.1-4	E1	Glorieta acceso a Carretera Carretes y Camí Vell d'Alcanar	90,000 €
	JRV02.1-5	E1	Glorieta acceso a Camí Ameradors	55,000 €
	JRV02.1-6	E1	Adecuación acceso a N-340a desde C. Saldonar	280,500 €
	JRV02.1-7	E1	Adecuación acceso a N-340a desde C. Les Cales	161,700 €
	JRV02.1-8	E1	Glorieta Ciudad Deportiva	55,000 €
JRV02.5		E1	Liberalización de la AP-7 y ejecución accesos desde N-232.	1,320,000 €
INVERSIÓN				
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana				100%

Calendario de la implantación (en años)

JRV02.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV02	Recuperación y reordenación viaria de carreteras del Estado

Actuaciones a medio plazo

JRV02.2 (E2) Ejecución bulevar Baix Maestrat. Acondicionamiento del viario en Zona Centro y ejecución glorietas Costa Norte y Costa Sur.

Al igual que ocurre con la glorieta de Saldonar, se propone la ejecución de una glorieta en Les Cales que permita una mejor conexión en Costa Norte con la N-340a. Esta medida permitirá desahogar de tráfico a la Av. Francisco José Balada en el litoral, la cual en el primer estadio de desarrollo del PMUS se había convertido en un vial de un único sentido de circulación.

JRV02.3 (E2) Reordenación conectores N-340 – Bulevar Baix Maestrat

Afecciones

MA01.4 (E2) Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat (N-340a)
PE02.14 (E2) Ejecución bulevar Baix Maestrat.

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Relajar impacto de la vía y a hacer que la entrada al municipio resulte menos agresiva
Objetivo 2	Construir una nueva rotonda en los accesos a la Ciudad Deportiva.
Objetivo 3	Reducir la velocidad de circulación a 50km/h en N-232
Objetivo 4	Constituir en la vía un nuevo acceso ciclopeatonal hasta la Ciudad Deportiva.
Objetivo 5	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 6	Mejorar la seguridad vial y la movilidad mediante la implantación de itinerarios seguros y mediante la creación de glorietas.
Objetivo 7	Promover la creación de actividad en los bordes del bulevar
Objetivo 8	Reducir los niveles de ruido en los bordes del núcleo urbano
Objetivo 9	Mejorar seguridad vías de servicio de acceso a PI Ulldecona desde N-238

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

JRV02.2-1 (E2) Acondicionamiento sección viaria en Zona Centro.
JRV02.2-2 (E2) Glorieta de acceso a calle Peñíscola
JRV02.2-3 (E2) Glorieta de acceso a
JRV02.2-4 (E2) Glorieta Av. Castellón
JRV02.2-5 (E2) Transformación del paso de Pío XII
JRV02.2-6 (E2) Glorieta de Camí Fondo
JRV02.2-7 (E2) Transformación del paso de Mª Auxiladora
JRV02.2-8 (E2) Glorieta prolongación N-238 – intersección con N340a
JRV02.2-9 (E2) Glorieta acceso a Saldonar
JRV02.2-10 (E2) Glorieta de acceso a Les Cales

JRV02.3-1 (E2) Carretera N-232
JRV02.3-2 (E2) Carretera N-238

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Ministerio de Movilidad, Transportes y Agenda Urbana
Ayuntamiento de Vinaròs

Participación

Talleres de participación en los que se haya hablado sobre esta actuación:

Taller de Futuro

Indicadores de seguimiento

JRV.b	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.

Coste de la actuación				
JRV02	ACCIONES	PERIODO	DESCRIPCIÓN	**7.610.000 €**
JRV02.2			Ejecución bulevar Baix Maestrat. Acondicionamiento del viario en Zona Centro y ejecución glorietas Costa Norte y Costa Sur.	7,335,000 €
	JRV02.2-1	E2	Acondicionamiento sección viaria en Zona Centro	6,600,000 €
	JRV02.2-2	E2	Ejecución glorieta C. Peñíscola	55,000 €
	JRV02.2-3	E2	Ejecución glorieta Llavateres	55,000 €
	JRV02.2-4	E2	Ejecución glorieta Av. Castellón	95,000 €
	JRV02.2-5	E2	Transformación del paso de Pío XII	120,000 €
	JRV02.2-6	E2	Ejecución glorieta Camí Fondo	55,000 €
	JRV02.2-7	E2	Transformación de paso de Mª Auxiladora	120,000 €
	JRV02.2-8	E2	Ejecución glorieta prolongación N-238	125,000 €
	JRV02.2-9	E2	Ejecución glorieta Lo Saldonar	55,000 €
	JRV02.2-10	E2	Ejecución glorieta Les Cales	55,000 €
JRV02.3			Reordenación conectores N-340 - Bulevar Baix Maestrat	275,000 €
	JRV02.3-1	E2	Carretera N-232	270,000 €
	JRV02.3-2	E2	Carretera N-238	5,000 €
INVERSIÓN				
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana				100%

Calendario de la implantación (en años)									
JRV02.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
JRV02.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV02	Recuperación y reordenación viaria de carreteras del Estado

Actuaciones a largo plazo

JRV02.4 (E3) Acondicionamiento bulevar Baix Maestrat.

Afecciones

MA01.4 (E2) Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat (N-340a)

MA01.4 (E3) Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat (N-340a)

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

Acciones

Actuaciones a largo plazo

JRV02.4-1 (E3). Acondicionamiento sección viaria en Costa Sur

JRV02.4-2 (E3). Acondicionamiento sección viaria en Costa Norte

JRV02.4-3 (E3). Ejecución glorieta Cala Puntal

JRV02.4-4 (E3). Ejecución glorieta Salines

JRV02.4-5 (E3). Ejecución glorieta prolongación N-238

JRV02.4-6 (E3). Ejecución glorieta barranco Saldonar

JRV02.4-7 (E3). Ejecución glorieta barranco Barbiguera

JRV02.4-8 (E3). Ejecución glorieta barranco Triador

JRV02.4-9 (E3). 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

JRV.b	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.

Coste de la actuación

JRV02	ACCIONES	PERIODO	DESCRIPCIÓN	7.107.500 €
JRV02.4			Acondicionamiento bulevar Baix Maestrat Costa Norte y Costa Sur.	7,107,500 €
	JRV02.4-1	E3	Acondicionamiento sección viaria en Costa Norte	4,582,500 €
	JRV02.4-2	E3	Acondicionamiento sección viaria en Costa Sur	1,950,000 €
	JRV02.4-3	E3	Ejecución glorieta Cala Puntal	55,000 €
	JRV02.4-4	E3	Ejecución glorieta de Salines	135,000 €
	JRV02.4-5	E3	Ejecución glorieta de Camí Fondo	55,000 €
	JRV02.4-6	E3	Ejecución glorieta de Saldonar	55,000 €
	JRV02.4-7	E3	Ejecución glorieta barranco Barbiguera	55,000 €
	JRV02.4-8	E3	Ejecución glorieta Barranco Triador	55,000 €
	JRV02.4-9	E3	Ejecución glorietas Les Deveses	165,000 €

INVERSIÓN	
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	100%

Calendario de la implantación (en años)

JRV02.4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV03	Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización

Actuaciones a corto plazo

JRV03.1 (E1) Reordenación viaria en Costa Norte
JRV03.2 (E1) Reordenación viaria en Costa Sur
JRV03.3 (E1) Reordenación viaria en Zona Centro
JRV03.4 (E1). Reordenación viaria en polígonos industriales

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

Acciones

JRV03.1-1 (E1). Liberalización de carril de circulación en Av. Francisco José Balada
JRV03.1-2 (E1). Conexión Costa Norte – Zona Centro en Boverals
JRV03.1-4 (E1). Modificación del sentido viario en el resto del ámbito de Costa Norte
JRV03.1-4 (E1). Modificación del sentido viario en el resto del ámbito de Costa Norte

JRV03.2-1 (E1) Liberalización de carril de circulación en eje Av. Pau Béjar – Francisco Baila
JRV03.2-2 (E1). Modificación del sentido viario en el resto del ámbito de Costa Sur

JRV03.3-1 (E1). Adecuación sección viaria en Anillo Central
JRV03.3-2 (E1). Modificación del sentido de circulación y peso jerárquico en
JRV03.3-3 (E1). Recuperación Plaza Jovellars
JRV03.3-4 (E1). Desconexión eje de costa en Passeig de Colón
JRV03.3-5 (E1). Apertura Juan Ribera – Leopoldo Querol
JRV03.3-6 (E1). Apertura continuación Av. Mediterrània
JRV03.3-7 (E1). Modificación sentidos de circulación en Zona Centro

JRV03.4-1 (E1). Polígono industrial Planes Altes. Ejecución de glorieta de acceso
JRV03.4-2 (E1). Polígono industrial Portal del Mediterráneo.

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

JRV.b	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.

Coste de la actuación				
JRV03	ACCIONES	PERIODO	DESCRIPCIÓN	**2.410.365 €**
JRV03.1			**Reordenación viaria en Costa Norte**	18,465 €
	JRV03.1-1	E1	Liberalización de carril de circulación en Av. Francisco José Balada	12,500 €
	JRV03.1-2	E1	Conexión Costa Norte - Zona Centro en Boverals	N/A
	JRV03.1-3	E1	Adaptación del sentido viario a las necesidades de la nueva propuesta del servicio de transporte público urbano en Boverals	1,715 €
	JRV03.1-4	E1	Modificación del sentido viario en el resto del ámbito de Costa Norte	4,250 €
JRV03.2			**Reordenación viaria en Costa Sur**	8,575 €
	JRV03.2-1	E1	Liberalización de carril de circulación en eje Av. Pau Béjar – Francisco Baila	5,500 €
	JRV03.2-2	E1	Modificación del sentido viario en el resto del ámbito de Costa Sur	3,075 €
JRV03.3		**E1**	**Reordenación viaria en Zona Centro**	2.114.325 €
	JRV03.3-1	E1	Adecuación sección viaria en Anillo Central	534,000 €
	JRV03.3-2	E1	Modificación sentidos de circulación y peso jerárquico en vías de acceso desde Cervol	2,340 €
	JRV03.3-3	E1	Recuperación Plaza Jovellars	55,000 €
	JRV03.3-4	E1	Desconexión eje de costa en Passeig Colón	500 €
	JRV03.3-5	E1	Aperutra Juan Ribera - Leopoldo Querol	590,200 €
	JRV03.3-6	E1	Apertura continuación Av. Mediterrània	747,600 €
	JRV03.3-7	E1	Modificación sentidos de circulación en Zona Centro	2,965 €
JRV03.4		**E1**	**Reordenación viaria en polígonos industriales**	599,000 €
	JRV03.4-1	E1	Polígono industrial Planes Altes. Ejecución de glorieta de acceso	65,000 €
	JRV03.4-2	E1	Polígono industrial Portal del Mediterráneo	534,000 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)									
JRV03.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
JRV03.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
JRV03.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
JRV03.4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV03	Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización

Actuaciones a medio plazo

JRV03.1 (E2) Reordenación viaria en Costa Norte
JRV03.2 (E2) Reordenación viaria en Costa Sur
JRV03.3 (E2) 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

Acciones

JRV03.1-5 (E2). Acondicionamiento conectores Costa Norte con N-340a

JRV03.2-3 (E2). Acondicionamiento conectores Costa Sur con N-340a
JRV03.2-4 (E2). Cambio de sentido en C. Salines Xr.

JRV03.3-9 (E2) Entronque Av. Madrid con rotonda N-340a
JRV03.3-10 (E2) Modificación sentido de circulación en C. San Francisco.
JRV03.3-11 (E2) Apertura vial de conexión Av. Zaragoza con glorieta de Juan XXIII
JRV03.3-12 (E2) Conexión subterránea entre parking San Antonio y Passeig de Colón.

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

JRV.b	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.

Coste de la actuación

JRV03	ACCIONES	PERIODO	DESCRIPCIÓN	3.763.585 €
JRV03.1			**Reordenación viaria en Costa Norte**	302,400 €
	JRV03.1-5	E2	Acondicionamiento conectores Costa Norte con N-340a	302,400 €
JRV03.2			**Reordenación viaria en Costa Sur**	601,375 €
	JRV03.2-3	E2	Acondicionamiento conectores Costa Sur con N-340a	600,000 €
	JRV03.2-4	E2	Cambio de sentido en C. Salines Xr.	1,375 €
JRV03.3			**Reordenación viaria en Zona Centro**	2,859,810 €
	JRV03.3-9	E2	Entronque Av. Madrid con rotonda N-340a	24,160 €
	JRV03.3-10	E2	Modificación sentido de circulación en C. San Francisco	650 €
	JRV03.3-11	E2	Apertura vial de conexión Av. Zaragoza con glorieta de Juan XXIII	375,000 €
	JRV03.3-12	E2	Conexión subterránea entre parking San Antonio y Passeig de Colón	2,460,000 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

Calendario de la implantación (en años)

JRV03.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
JRV03.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
JRV03.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

JRV03	Reordenación viaria a partir de la nueva jerarquización

Actuaciones a largo plazo

JRV03.1 (E3) Reordenación viaria en Costa Norte
JRV03.2 (E3) Reordenación viaria en Costa Sur
JRV03.3 (E3) 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

Acciones

JRV03.1-6 (E3) Reordenación Costa Norte consecuencia de desarrollos urbanísticos previstos en PGOU

JRV03.2-5 (E3) Reordenación Costa Sur consecuencia de desarrollos urbanísticos previstos en PGOU

JRV03.3-13 (E3) Reordenación Zona Centro consecuencia de desarrollos urbanísticos previstos en PGOU

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
Sectores

Participación

Talleres de participación en los que se haya hablado sobre esta actuación:

Taller de Futuro

Indicadores de seguimiento

JRV.b	Volumen del tráfico rodado (IMH e IMD) en las principales vías tanto en temporada alta como en temporada baja.

Coste de la actuación

JRV03	ACCIONES	PERIODO	DESCRIPCIÓN	N/A
JRV03.1			**Reordenación viaria en Costa Norte**	**N/A**
	JRV03.1-6	E3	Reordenación Costa Norte consecuencia de desarrollos urbanísticos previstos en PGOU	N/A
JRV03.2			**Reordenación viaria en Costa Sur**	**N/A**
	JRV03.2-5	E3	Reordenación Costa Sur consecuencia de desarrollos urbanísticos previstos en PGOU	N/A
JRV03.3			**Reordenación viaria en Zona Centro**	**N/A**
	JRV03.3-13	E3	Reordenación Zona Centro consecuencia de desarrollos urbanísticos previstos en PGOU	N/A
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs Sectores				0% 100%

Calendario de la implantación (en años)

JRV03.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
JRV03.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
JRV03.3	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 (E1) Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs

MA01.2 (E1) Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa

MA01.3 (E1) Rutas ciclopeatonales en entornos rurales

Afecciones

JRV03.1 (E1) Reordenación viaria en Costa Norte

JRV03.2 (E1) Reordenación viaria en Costa Sur

JRV03.3 (E1) 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.
Objetivo 4	Conexión litoral-interior por medio de corredores ecológicos.
Objetivo 5	Creación de itinerarios ciclistas y peatonales recreativos entre costa e interior.
Objetivo 6	Puesta en valor del entorno natural y paisajístico interior del municipio.
Objetivo 7	Creación de itinerarios ciclistas y peatonales recreativos en entornos rurales.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

MA01.1-1 (E1) Sòl de Riu

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 (E1) Costa Norte

Continuidad Vía del Litoral en Zona Norte.

- Ejecución eje ciclopeatonal principal por la Av. Francisco José Balada.
- 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 Cervol (alternativas peatonal y ciclista).
- Ejecución eje ciclopeatonal en Camí Boverals.
- Habilitación puente entre C. Boverals y Av. Tarragona como ciclopeatonal.
- Pasarela ciclopeatonal sobre la desembocadura del Cervol

Acciones (continuación)

MA01.1-3 (E1) Zona Centro

- Constitución de Av. 29 de septiembre y Passeig Fora-Forat como ciclocalles.
- Restricción de la circulación de vehículos entre la Oficina de Turismo y la plaza San Antonio.
- Constitución de C. Varadero y C. Carles Santos como ciclocalles hasta conectar con Av. Pau Béjar.

MA01.1-4 (E1) Costa Sur. Continuidad vía del Litoral en Costa Sur.

- 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.

- Proyecto de unión del Barranco de Les Salines con la Playa d'Aiguadoliva.

MA01.1-5 (E1) Conexión Vinaròs - Benicarló

- Ejecución eje ciclopeatonal C. Cala Puntal W
- Adecuación eje peatonal en la playa de Cala Puntal
- Ejecución pasarela ciclopeatonal sobre barranco d'Aiguadoliva.

MA01.2-1 (E1) Corredor ecológico del río Cervol. Carriles lúdicos. Fase 1. Conexión Boverals – Puente Romano.

- Ejecución de carril bici.

MA01.2-2 (E1) Corredor ecológico del Río Sénia

- Señalización.

MA01.2-3 (E1) Corredor ecológico del Barranc d'Aiguadoliva

- Señalización.

MA01.2-4 (E1) Corredor ecológico del Barranc de Barbiguera

- Señalización.
- Restricción de circulación a residentes en el suelo urbano del corredor.

MA01.3-1 (E1) Ruta del entorno de la Ermita (peatonal)

- Señalización de la ruta.
- Señalización de elementos relevantes en la ruta.
- Analizar posibilidad de homologación del sendero.

MA01.3-2 (E1) Eurovelo EV08 - 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
Ministerio para la Transición Ecológica
Confederación Hidrográfica del Júcar
Diputación de Castellón

Indicadores de seguimiento	
MA.a	Longitud de carriles bici (en trama urbana y fuera de ella)
MA.b	Longitud de ciclocalles (en trama urbana y fuera de ella; como por ejemplo en entornos rurales, corredores ecológicos, etc.)
MA.n	Cuota modal ciclos (bicicletas públicas, personales, eléctricas y VMP).

Coste de la actuación				
ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	**1.628.039 €**
MA01.1			Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs	1,132,458 €
	MA01.1-1	E1	Ruta Sòl de Riu.	7,135 €
	MA01.1-2	E1	Ruta Costa Norte.	416,616 €
	MA01.1-3	E1	Ruta Zona Centro.	27,262 €
	MA01.1-4	E1	Ruta Costa Sur.	181,445 €
	MA01.1-5	E1	Conexión Vinaròs - Benicarló	500,000 €
MA01.2			Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa	326,871 €
	MA01.2-1	E1	Ruta Río Cervol. Carriles lúdicos	128,080 €
	MA01.2-2	E1	Corredor ecológico Riu Sénia	37,520 €
	MA01.2-3	E1	Corredor ecológico Barranc d'Aiguadoliva	92,090 €
	MA01.2-4	E1	Corredor ecológico Barranc de Barbiguera	44,981 €
MA01.3			Otras rutas ciclopeatonales en entornos rurales	168,710 €
	MA01.3-1	E1	Ruta peatonal entorno de la ermita	8,000 €
	MA01.3-2	E1	Camí de Sant Jaume	160,710 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs GVA				97% 3%

Calendario de la implantación (en años)									
MA01.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA01	Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales

Actuaciones a medio plazo

MA01.1 (E2) Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs

MA01.2 (E2) Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa

MA01.3 (E2) Rutas ciclopeatonales en entornos rurales

MA01.4 (E2) Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat (N-340a)

MA01.5 (E2) Ruta ciclopeatonal de conexión supramunicipal. CR-10

Afecciones

JRV03.3 (E2) Reordenación viaria en Zona Centro

PE02.7 (E2) 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 una infraestructura que permita la conexión en modos activos a nivel supramunicipal por el litoral.
Objetivo 3	Potenciar el valor del litoral de Vinaròs.
Objetivo 4	Conexión litoral-interior por medio de corredores ecológicos.
Objetivo 5	Creación de itinerarios ciclistas y peatonales recreativos entre costa e interior.
Objetivo 6	Puesta en valor del entorno natural y paisajístico interior del municipio.
Objetivo 7	Creación de itinerarios ciclistas y peatonales recreativos en entornos rurales.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

MA01.1-3 (E2) Zona Centro

Constitución de C. Varadero y C. Carles Santos como carril bici conectando puerto con Vía del Litoral en Av. Pau Béjar.

MA01.2-2 (E2) Corredor ecológico del Río Sénia

- Desde el PATIVEL deberían lanzarse propuestas para la resolución del cruce de la N-340a desde el Parque Ecoturístico del río Sénia. De este modo se conseguirá completar el corredor en toda su extensión hasta llegar a unir con la Vía del Litoral en Sòl de Riu.

MA01.2-5 (E2) Corredor ecológico del Barranc de Triador

- Señalización corredor y conexiones con otros corredores.
- Restricción de circulación a residentes en el suelo urbano del corredor.

MA01.3-3 (E2) Reconversión de la GR-92 a vía cicloturista

- Señalización del recorrido.

MA01.3-4 (E2) Ruta ciclopeatonal por el Camí de les Egües

Señalización del recorrido y conectores con corredores ecológicos.

Acciones (continuación)

MA01.4-1 (E2). Actuaciones en la zona centro

Nueva sección viaria en tramo N-340a entre Av. Castellón y Av. Barcelona, con la cual se propone la ejecución de infraestructura peatonal.

MA01.4-2 (E2). Actuaciones en Costa Norte y Costa Sur

Carril bici en Costa Norte y Costa Sur.

- Segregación de usos mediante señalización y pintado.

MA01.5 (E2) Ruta ciclopeatonal de conexión supramunicipal. CR-10

- Ejecución de la ciclorruta CR-10 a su paso por el término municipal por parte de la GVA. Las actuaciones sobre el viario para la dotación de un carril bici segregado serán analizadas por la administración autonómica.

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
Ministerio de Movilidad, Transporte y Agenda Urbana
Confederación Hidrográfica del Júcar
Diputación de Castellón
Puerto de Vinaròs

Indicadores de seguimiento

MA.a	Longitud de carriles bici (en trama urbana y fuera de ella)
MA.b	Longitud de ciclocalles (en trama urbana y fuera de ella; como por ejemplo en entornos rurales, corredores ecológicos, etc.)
MA.n	Cuota modal ciclos (bicicletas públicas, personales, eléctricas y VMP).

Coste de la actuación				
ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	**1.594.461 €**
MA01.1			**Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs**	**27.680 €**
	MA01.1-3	E2	Ruta Zona Centro.	27,680 €
MA01.2			**Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa**	**30.495 €**
	MA01.2-2	E2	Corredor ecológico Riu Sénia. Carriles lúdicos. (Conexión Costa interior PATIVEL)	6,295 €
	MA01.2-5	E2	Corredor ecológico Barranc de Triador	48,400 €
MA01.3			**Otras rutas ciclopeatonales en entornos rurales**	**58.220 €**
	MA01.3-3	E2	Reconversión GR-92 a ruta cicloturista	45,055 €
	MA01.3-4	E2	Ruta ciclopeatonal por el Camí de les Egües	13,215 €
MA01.4			**Ruta ciclopeatonal Baix Maestrat (Zona Centro)**	**1,097,030 €**
	MA01.4-1	E2	Actuaciones en la zona centro	491,750 €
	MA01.4-2	E2	Actuaciones en Costa Norte y Costa Sur	605.280 €
MA01.5		**E2**	**Ruta ciclopeatonal de conexión supramunicipal. CR-10**	**380,986 €**
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs GVA				74% 26%

Calendario de la implantación (en años)									
MA01.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA01	Fomento y consolidación de la red de itinerarios ciclopeatonales

Actuaciones a largo plazo

MA01.2 (E3) Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa

MA01.4 (E3) Ruta ciclopeatonal por el bulevar Baix Maestrat (N-340a)

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.
Objetivo 4	Creación de itinerarios ciclistas y peatonales de primer orden.
Objetivo 5	Conexión supramunicipal por medio de modos activos.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

MA01.2-1 (E3) Corredor ecológico del río Cervol. Carriles lúdicos

Corredor ecológico del río Cervol. Fase 2. Conexión Puente Romano con Ermita.

- Ejecución de carril bici.

MA01.4-2 (E3). Actuaciones en Costa Norte y Costa Sur

- Nueva sección viaria en tramo N-340a en Costa Norte y Costa Sur, lo que supone la ejecución de un carril bici definitivo en ambos tramos.

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 de Movilidad, Transporte y Agenda Urbana

Confederación Hidrográfica del Júcar

Indicadores de seguimiento

MA.a	Longitud de carriles bici (en trama urbana y fuera de ella)
MA.b	Longitud de ciclocalles (en trama urbana y fuera de ella; como por ejemplo en entornos rurales, corredores ecológicos, etc.)
MA.n	Cuota modal ciclos (bicicletas públicas, personales, eléctricas y VMP).

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	**1.005.988 €**
MA01.2			**Recuperación de corredores ecológicos. Rutas ciclopeatonales transversales a la costa**	**141.988 €**
	MA01.2-1	E3	Ruta Río Cervol. Carriles lúdicos (largo plazo)	141,988 €
MA01.4			**Ruta ciclopeatonal Baix Maestrat (Zona Centro)**	**864,000 €**
	MA01.4-2	E3	Actuaciones en Costa Norte y Costa Sur	864,000 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs GVA				86% 14%

Calendario de la implantación (en años)

MA01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA01.4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA02	Fomento y consolidación de itinerarios ciclistas

Actuaciones a corto plazo

MA02.1 (E1) Acondicionamiento de la red ciclista existente
MA02.2 (E1) Itinerarios ciclistas Costa Norte
MA02.3 (E1) Itinerarios ciclistas en Zona Centro
MA02.5 (E1) Itinerarios ciclistas en polígonos industriales

Afectada por:

MA05. Peatonalización del casco urbano

Afecciones sobre:

PE02. Reestructuración del estacionamiento como consecuencia del desarrollo

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

Acciones

MA02.1-1 (E1) Asentamientos al oeste de la N-340a
1. Av. Gil de Atrocillo
2. Av. Zaragoza

MA02.1-2 (E1) Eje de conexión Centro - Asentamientos al oeste de la N-340a
1. Av. Pío XII

MA02.1-3 (E1) Zona Centro
1. Av. Leopoldo Querol.

MA02.2 (E1) Itinerarios ciclistas Costa Norte.
1. Carril bici a lo largo de Boverals.

Acciones (continuación)

MA02.3-1 (E1) Anillo Central
- Modificación sección viaria con inclusión de carril bici en C. puente, C. San Cristóbal, C. Pilar y Av. Libertad.

MA02.3-2 (E1) Ejes de conexión transversales 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.

MA02.1-3 (E1) Zona Centro
1. Acondicionamiento conexiones Leopoldo Querol con Costa Norte y Anillo Central

MA02.3-3 (E1) 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 (E1) Red de ciclocalles del litoral
- 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.

MA02.5-1 (E1) Capsades
- Ciclocalle en C. Capsades

MA02.5-2 (E1) 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

MA.a	Longitud de carriles bici (en entramado urbano).
MA.b	Longitud de ciclocalles (en entramado urbano).
MA.n	Cuota modal ciclos (bicicletas públicas, personales, eléctricas y VMP).

Coste de la actuación				
ACTUACION	**ACCION**	**PERIODO**	**DESCRIPCIÓN**	**293.152 €**
MA02.1			**Acondicionamiento de la red ciclista existente**	**37,218 €**
	MA02.1-1	E1	Asentamientos al oeste de la N-340a	6,400 €
	MA02.1-2	E1	Eje de conexión Centro - Asentamientos al oeste de la N-340a	29,526 €
	MA02.1-3	E1	Zona Centro	1,292 €
MA02.2		**E1**	**Itinerarios ciclistas en Costa Norte**	**56,012 €**
MA02.3			**Itinerarios ciclistas en Zona Centro**	**107,256 €**
	MA02.3-1	E1	Anillo central	67,378 €
	MA02.3-2	E1	Ejes de conexión transversales a la costa. María Auxiliadora - Juan XXIII, C. Pilar - Av Zaragoza, C. Febrer Torre - Pio XII, Juan XXIII - Ciudad Deportiva	32,360 €
	MA02.3-3	E1	Ejes de conexión longitudinales por el interior. Leopoldo Querol - Libertad - Picasso - Av. Castellón, Av. Tarragona - C. Sant Gregori - C. San Cristóbal - C. San Francisco	4,142 €
	MA02.3-4	E1	Red de ciclocalles del litoral	3,376 €
MA02.5			**Itinerarios ciclistas en polígonos industriales (P.I. Capsades y P.I. Planes Altes)**	**92,666 €**
	MA02.5-1	E1	P.I. Capsades	1,048 €
	MA02.5-2	E1	P.I. Planes Altes	91,618 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

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	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA02	Fomento y consolidación de itinerarios ciclistas

Actuaciones a medio plazo

MA02.3 (E2) Itinerarios ciclistas en Zona Centro
MA02.4 (E2) Itinerarios ciclistas en Costa Sur
MA02.5 (E2) Itinerarios ciclistas en polígonos industriales
MA02.6 (E2) Itinerarios ciclistas en Juan XXIII

Afectada por:

Plan JRV. Jerarquización y reordenación viaria

Afecciones sobre:

PE02. Reestructuración del estacionamiento como consecuencia del desarrollo

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

Acciones

MA02.3-5 (E2) Supermanzana Central
- Creación de un área de movilidad exclusiva para modos activos.

MA02.3-2 (E2) Ejes de conexión transversales a la costa
- Conexión estación autobús con pabellón polideportivo en Fora-Forat por lateral sur del Cervol. Carril bici.

MA02.3-3 (E2) Ejes de conexión longitudinales por el interior
- Carril bici en Av. Tarragona y C. San Francisco para conexión bidireccional entre Boverals y Febrer Torre.
- Carril bici en Av. Picasso para conexión bidireccional entre Boverals y Febrer Torre.

MA02.4-1 (E2). Mejora conexión Capsades – Portal del Mediterráneo
- 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

MA02.5-3 (E2). Portal del Mediterráneo
- P.I. Portal del Mediterráneo. Conexión Dauradors con N-340ª (futuro bulevar Baix Maestrat) por medio de carril bici.

MA02.6-1 (E2) Conexión Juan XXIII – Av. Zaragoza
MA02.6-2 (E2) Conexión Av. Gil de Atrocillo – C. Dauradors.

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

MA.a	Longitud de carriles bici (en entramado urbano).
MA.b	Longitud de ciclocalles (en entramado urbano).
MA.n	Cuota modal ciclos (bicicletas públicas, personales, eléctricas y VMP).

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	119.226 €
MA02.3			**Itinerarios ciclistas en la Zona Centro**	**77,824 €**
	MA02.3-2	E2	Ejes de conexión transversales a la costa. Conexión Pabellón Polideportivo - Estación autobús	6,400 €
	MA02.3-3	E2	Ejes de conexión longitudinales por el interior. Carril bici en C. San Francisco	67,108 €
MA02.4			**Itinerarios ciclistas en Costa Sur**	**2,338 €**
	MA02.4-1	E2	Mejora conexiones Capsades - Portal del Mediterráneo	2,338 €
MA02.5			**Itinerarios ciclistas en Polígonos Industriales**	**3.686 €**
	MA02.5-3	E2	Portal del Mediterráneo. Conexión Dauradors - N340	3,686 €
MA02.6			**Itinerarios ciclistas en Juan XXIII**	**35,378 €**
	MA02.6-1	E2	Conexión Juan XXIII - Av. Zaragoza	13,376 €
	MA02.6-2	E2	Conexión Av. Gil de Atrocillo - C. Dauradors	22,002 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

Calendario de la implantación (en años)

MA02.3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA02.5	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 (E3) Itinerarios ciclistas en Zona Centro
MA02.7 (E3) Itinerarios ciclistas tras implementación del PGOU

Afectada por:

Plan 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

Acciones

MA02.3-2 (E3) Ejes de conexión transversales a la costa
- Carril bici en Av. Barcelona para enlace Anillo Central con bulevar Baix Maestrat (N-340a).

MA02.3-3 (E3). Ejes de conexión longitudinales por el interior
- Carril bici en C. Galicia y C. Arxipreste Sirisi

MA02.7-1 (E3) PGOU. 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 (E3) PGOU. Itinerarios ciclistas en Costa Sur
Itinerarios ciclistas en Costa Sur. Ejecución carriles bici en vías con peso jerárquico relevante.

MA02.7-3 (E3) PGOU. Itinerarios ciclistas entre Capsades y Portal del Mediterráneo
- 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
Privado (sectores)

Indicadores de seguimiento

MA.a	Longitud de carriles bici (en entramado urbano).
MA.b	Longitud de ciclocalles (en entramado urbano).
MA.n	Cuota modal ciclos (bicicletas públicas, personales, eléctricas y VMP).

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	573.040 €
MA02.3			**Itinerarios ciclistas en la zona centro**	67.070 €
	MA02.3-3	E3	Ejes de conexión intrazonal transversales a la costa. Av. Barcelona hasta Bulevar Baix Maestrat	22,838 €
	MA02.3-3	E3	Ejes de conexión longitudinales por el interior. Carril bici en C. Galicia y C. Arxipreste Sirisi	44,232 €
MA02.7			**Itinerarios ciclistas tras implementación del PGOU**	**505,970 €**
	MA02.7-1	E3	PGOU. Itinerarios ciclistas en Costa Norte	217,664 €
	MA02.7-2	E3	PGOU. Itinerarios ciclistas en Costa Sur	124,260 €
	MA02.7-3	E3	PGOU. Itinerarios ciclistas entre Capsades y Portal del Mediterráneo	164,046 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs Inversión privada (sectores)				12% 88%

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 (E2) Nuevo servicio de préstamo de bicicletas
MA03.3 (E2) 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

Acciones

MA03.1 (E2) Nuevo servicio de préstamo de bicicletas
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 una APP para el funcionamiento del sistema de préstamo.

MA03.3-1 (E2) Soportes del tipo U-invertida. Nueva dotación de 27 bancadas con soportes para el estacionamiento de bicicletas en el municipio del tipo U-invertida.
MA03.3-2 (E2) Aparcamiento colectivo de bicicletas en equipamientos educativos y sanitarios. 9 estaciones ciclistas repartidas por los distintos centros educativos y 1 estación ciclista en el Hospital Comarcal de Vinaròs
MA03.3-3 (E2) Aparcamiento colectivo de bicicletas en áreas de intermodalidad. 2 estaciones ciclistas con vídeo-vigilancia; una en la estación de FF.CC. y otra en la estación de autobuses.

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
Adif
Centros educativos
Hospital de Vinaròs

Indicadores de seguimiento

MA.c	Número de estaciones de préstamo existentes
MA.d	Número de bicicletas de préstamo existentes
MA.e	Cobertura del sistema de préstamo
MA.f	Número de usuarios del sistema de préstamo
MA.g	Número de soportes de estacionamiento (tipo rueda y U-invertida).
MA.h	Número de estaciones par el aparcamiento colectivo de bicicletas (en equipamientos educativos, en equipamientos sanitarios y en estaciones de intermodalidad).

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	306.500 €
MA03.1		**E2**	**Nuevo servicio de préstamo**	**132,000 €**
MA03.3			**Estacionamiento de bicicletas**	**174,500 €**
	MA03.3-1	E2	Estrategia en viario. Soportes tipo U-invertida	12,500 €
	MA03.3-2	E2	Aparcamiento colectivo de bicicletas en centros educativos y sanitarios	42,000 €
	MA03.3-3	E2	Aparcamiento colectivo de bicicletas en áreas de intermodalidad	120,000 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	47%
GVA	14%
Otros (Adif)	39%

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 (E3) Ampliación servicio de préstamo de bicicletas
MA03.3 (E3) 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

Acciones

MA03.2 (E3) Ampliación servicio de préstamo de bicicletas
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

MA03.3-1 (E3) Ampliación de la dotación de soportes del tipo U-invertida. Dotación de 71 nuevos puntos, 35 de los cuales reemplazan a los de tipo rueda aún existentes.
MA03.3-4 (E3) Estacionamiento de bicicletas en nuevos desarrollos urbanísticos.

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
Adif
Centros educativos
Hospital de Vinaròs

Indicadores de seguimiento

MA.c	Número de estaciones de préstamo existentes
MA.d	Número de bicicletas de préstamo existentes
MA.e	Cobertura del sistema de préstamo
MA.f	Número de usuarios del sistema de préstamo
MA.g	Número de soportes de estacionamiento (tipo rueda y U-invertida).
MA.h	Número de estaciones par el aparcamiento colectivo de bicicletas (en equipamientos educativos, en equipamientos sanitarios y en estaciones de intermodalidad).

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	197.500 €
MA03.2		**E3**	**Ampliación servicio de préstamo**	**156,000 €**
MA03.3			**Estacionamiento de bicicletas**	**41,500 €**
	MA03.3-1	E3	Estrategia en viario. Soportes tipo U-invertida	35,500 €
	MA03.3-3	E3	Aparcamiento colectivo de bicicletas en centros educativos y sanitarios	6,000 €
	MA03.3-4	E3	Estacionamiento de bicicletas en nuevos desarrollos urbanísticos	Desconocido

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	97%
GVA	3%

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 (E1) Ordenanza municipal para regularizar la movilidad en VMP

MA04.2 (E1) 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

Acciones

MA04.1 (E1) Ordenanza municipal para regularizar la movilidad en VMP
MA04.2 (E1) Experiencia piloto para implantación 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

MA.i	Cuota modal ciclos (VMP)

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	N/A
MA04.1		E1	Ordenanza municipal para regularizar la movilidad en VMP	N/A
MA04.2		E1	Experiencia piloto para la implantación de VMP	Desconocido

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

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 (E2-E3) Nodos de recarga de VMP

Afectada por:

MA03.1 (E2) Nuevo 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 guarda y recarga de las VMP.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

MA04.3 (E2-E3) Nodos de recarga de VMP
- 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

MA.n	Nodos de recarga de VMP

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	N/A
MA04.3		E2	Nodos de recarga de VMP	N/A

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

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

MA05	Peatonalización del casco urbano

Actuaciones a corto plazo

MA05.1 (E1) Supermanzana piloto

Afecciones

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y 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

Acciones

MA05.1-1	Av. Llibertat. Adecuación de aceras y cruces: ajuste de vados, creación de pasos de peatones y señalización
MA05.1-2	C. Mare de Déu del Pilar. Adecuación de aceras y cruces: ajuste de vados, creación de pasos de peatones y señalización
MA05.1-3	C. del Pont. Adecuación de aceras y cruces: ajuste de vados, creación de pasos de peatones y señalización
MA05.1-4	Plaza Jovellar, C. Sant Cristòfol, Plaza Tres Reis. Adecuación de aceras y cruces: ajuste de vados, creación de pasos de peatones y señalización
MA05.1-5 (E1)	Plaza Hort dels Escribano, C. Luis Santapau, C. Santa Marta, C. Pare Bover (tramo desde av. Llibertat), C. Nou (tramo desde av. Llibertat), C. Poeta Argemí, C. Mare de Déu (tramo desde av. Llibertat), C. Jutges, C. Mare de Déu dels Desamparats. Adaptación de calles para circulación de aproximación y/o destino: supresión de aparcamientos, formación de bandas multifuncionales con posibilidad de carga y descarga, carril de vehículos diferenciado, ampliación de aceras, plantación de arbolado, instalación de mobiliario urbano y señalización.
MA05.1-6 (E1)	C. Escultor Agustí Agramunt, C. Carreró, C. Juan Giner Ruiz, C. Mare de Déu (tramo desde c. Pont), C. Nou (tramo desde c. Pont), C. Esperança, C. Mare de Déu del Carme, C. Santa Mónica. Adaptación de calles para circulación de residentes y servicios: plataforma única, señalización de preferencia peatonal, arbolado en anchura superiores a 6 m, retirada o reubicación de obstáculos.
MA05.1-7 (E1)	Calle peatonal junto al Centro Municipal de la Tercera Edad, Plaza Río Cuarto, Plaza Hort dels Escribano, C. Pare Bover (tramo interior), C. Romer, C. Sant Miquel, C. San Ramón. Adaptación de calles y áreas de estancia como de estar peatonal: reurbanización, plantación de arbolado, instalación de mobiliario urbano y señalización.

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

MA.j	Longitud de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.k	Superficie de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.l	Longitud de calles peatonales
MA.m	Cuota modal peatonal

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	
MA05.1		**E1**	**Supermanzana piloto**	**97.257,00 €**
	MA05.1-1	E1	Av. Llibertat. Adecuación de aceras y cruces	9,679 €
	MA05.1--2	E1	C. Mare de Déu del Pilar. Adecuación de aceras y cruces	11,346 €
	MA05.1-3	E1	C. del Pont. Adecuación de aceras y cruces	4,929 €
	MA05.1-4	E1	Plaza Jovellar, C. Sant Cristòfol, Plaza Tres Reis. Adecuación de aceras y cruces	17,811 €
	MA05.1-5	E1	Plaza Hort dels Escribano, C. Luis Santapau, C. Santa Marta, C. Pare Bover (tramo desde av. Llibertat), C. Nou (tramo desde av. Llibertat), C. Poeta Argemí, C. Mare de Déu (tramo desde av. Llibertat), C. Jutges, C. Mare de Déu dels Desamparats. Adaptación de calles para circulación de aproximación y/o destino	17,168 €
	MA05.1-6	E1	C. Escultor Agustí Agramunt, C. Carreró, C. Juan Giner Ruiz, C. Mare de Déu (tramo desde c. Pont), C. Nou (tramo desde c. Pont), C. Esperança, C. Mare de Déu del Carme, C. Santa Mónica. Adaptación de calles para circulación de residentes y servicios	14,041 €
	MA05.1-7	E1	Calle peatonal junto al Centro Municipal de la Tercera Edad, Plaza Río Cuarto, Plaza Hort dels Escribano, C. Pare Bover (tramo interior), C. Romer, C. Sant Miquel, C. San Ramón. Adaptación de calles y áreas de estancia como de estar peatonal	22,283 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)

MA05.1-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA05.1-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA05.1-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA05.1-4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA05.1-5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA05.1-6	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA05.1-7	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA05	Peatonalización del casco urbano

Actuaciones a medio plazo

MA05.2 Extensión de la supermanzana a toda la Zona Centro

Afecciones

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y 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

Acciones

MA05.2-1	C. Mare de Déu del Pilar. Adaptación a plataforma única
MA05.2-2	C. del Pont. Adaptación a plataforma única
MA05.2-3	Reurbanización de Plaza Jovellar, C. Sant Cristòfol, Plaza Tres Reis
MA05.2-4	Adaptación de calles para circulación de aproximación y/o destino
MA05.2-5	Adaptación de calles para circulación de residentes y servicios.
MA05.2-6	Adaptación de calles y áreas de estancia como de estar peatonal

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

MA.j	Longitud de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.k	Superficie de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.l	Longitud de calles peatonales
MA.m	Cuota modal peatonal

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	
MA05.2		E2	Extensión de la supermanzana a toda la Zona Centro	5,350,728 €
	MA05.2-1	E2	C. Mare de Déu del Pilar. Adaptación a plataforma única	658,368 €
	MA05.2-2	E2	C. del Pont. Adaptación a plataforma única	285,984 €
	MA05.2-3	E2	Reurbanización de Plaza Jovellar, C. Sant Cristòfol, Plaza Tres Reis	256,280 €
	MA05.2-4	E2	Adaptación de calles para circulación de aproximación y/o destino	3,200,956 €
	MA05.2-5	E2	Adaptación de calles para circulación de residentes y servicios.	645,216 €
	MA05.2-6	E2	Adaptación de calles y áreas de estancia como de estar peatonal	303,924 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)

MA05.2-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA05.2-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA05.2-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA05.2-4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA05.2-5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA05.2-6	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA05	Peatonalización del casco urbano

Actuaciones a largo plazo

MA05.1 (E3) Supermanzana piloto

Afecciones

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y 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

Acciones

MA05.1-5 (E3)	Plaza Hort dels Escribano, C. Luis Santapau, C. Santa Marta, C. Pare Bover (tramo desde av. Llibertat), C. Nou (tramo desde av. Llibertat), C. Poeta Argemí, C. Mare de Déu (tramo desde av. Llibertat), C. Jutges, C. Mare de Déu dels Desamparats. Adaptación de calles para circulación de aproximación y/o destino: supresión de aparcamientos, formación de bandas multifuncionales con posibilidad de carga y descarga, carril de vehículos diferenciado, ampliación de aceras, plantación de arbolado, instalación de mobiliario urbano y señalización.
MA05.1-6 (E3)	C. Escultor Agustí Agramunt, C. Carreró, C. Juan Giner Ruiz, C. Mare de Déu (tramo desde c. Pont), C. Nou (tramo desde c. Pont), C. Esperança, C. Mare de Déu del Carme, C. Santa Mónica. Adaptación de calles para circulación de residentes y servicios: plataforma única, señalización de preferencia peatonal, arbolado en anchura superiores a 6 m, retirada o reubicación de obstáculos.
MA05.1-7 (E3)	Calle peatonal junto al Centro Municipal de la Tercera Edad, Plaza Río Cuarto, Plaza Hort dels Escribano, C. Pare Bover (tramo interior), C. Romer, C. Sant Miquel, C. San Ramón. Adaptación de calles y áreas de estancia como de estar peatonal: reurbanización, plantación de arbolado, instalación de mobiliario urbano y señalización.

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

MA.j	Longitud de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.k	Superficie de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.l	Longitud de calles peatonales
MA.m	Cuota modal peatonal

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	
MA05.1		**E3**	**Supermanzana piloto**	**1,901,177 €**
	MA05.1-5	E3	Plaza Hort dels Escribano, C. Luis Santapau, C. Santa Marta, C. Pare Bover (tramo desde av. Llibertat), C. Nou (tramo desde av. Llibertat), C. Poeta Argemí, C. Mare de Déu (tramo desde av. Llibertat), C. Jutges, C. Mare de Déu dels Desamparats. Adaptación de calles para circulación de aproximación y/o destino	659,516 €
	MA05.1-6	E3	C. Escultor Agustí Agramunt, C. Carreró, C. Juan Giner Ruiz, C. Mare de Déu (tramo desde c. Pont), C. Nou (tramo desde c. Pont), C. Esperança, C. Mare de Déu del Carme, C. Santa Mónica. Adaptación de calles para circulación de residentes y servicios	814,752 €
	MA05.1-7	E3	Calle peatonal junto al Centro Municipal de la Tercera Edad, Plaza Río Cuarto, Plaza Hort dels Escribano, C. Pare Bover (tramo interior), C. Romer, C. Sant Miquel, C. San Ramón. Adaptación de calles y áreas de estancia como de estar peatonal	426,909 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)

MA05.1-5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA05.1-6	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA05.1-7	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA06	Itinerarios peatonales accesibles y seguros al transporte público

Actuaciones a corto plazo

MA06.1 (E1) Itinerarios accesibles desde paradas y aparcamientos a colegios, otros equipamientos y playas. Zona centro.

Afecciones

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y 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

Acciones

MA06.1-1 (E1)	Mejora de itinerarios peatonales ligados al transporte. Realizar o ampliar aceras, dotándolas de arbolado y eliminar obstáculos, reubicando mobiliario urbano. Mejora de cruces. Instalar o reubicar pasos de peatones próximos a paradas de autobús.

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

MA.j	Longitud de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.k	Superficie de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.l	Longitud de calles peatonales
MA.m	Cuota modal peatonal

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	
MA06.1		**E1**	**Itinerarios accesibles desde paradas y aparcamientos a colegios, otros equipamientos y playas**	**147,000 €**
	MA06.1-1	E1	Mejora de itinerarios peatonales ligados al transporte. Realizar o ampliar aceras, dotándolas de arbolado y eliminar obstáculos, reubicando mobiliario urbano. Mejora de cruces. Instalar o reubicar pasos de peatones próximos a paradas de autobús.	147,000 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)

MA06.1-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA06	Itinerarios peatonales accesibles y seguros al transporte público

Actuaciones a medio plazo

MA06.1 (E2) Itinerarios accesibles desde paradas y aparcamientos a colegios, otros equipamientos y playas. Costa Norte y Costa Sur.

Afecciones

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y 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

Acciones

MA06.1-1 (E2)	Mejora de itinerarios peatonales ligados al transporte. Realizar o ampliar aceras, dotándolas de arbolado y eliminar obstáculos, reubicando mobiliario urbano. Mejora de cruces. Instalar o reubicar pasos de peatones próximos a paradas de autobús.

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

MA.j	Longitud de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.k	Superficie de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.l	Longitud de calles peatonales
MA.m	Cuota modal peatonal

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	
MA06.1		**E2**	**Itinerarios accesibles desde paradas y aparcamientos a colegios, otros equipamientos y playas**	**362,600 €**
	MA06.1-1	E2	Mejora de itinerarios peatonales ligados al transporte. Realizar o ampliar aceras, dotándolas de arbolado y eliminar obstáculos, reubicando mobiliario urbano. Mejora de cruces. Instalar o reubicar pasos de peatones próximos a paradas de autobús.	362,600 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)

MA06.1-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA07	Itinerarios peatonales principales

Actuaciones a corto plazo

MA07.1 (E1) Itinerarios peatonales principales. Costa Norte.
MA07.2 (E1) Itinerarios peatonales principales. Costa Sur.
MA07.3 (E1) Itinerarios peatonales principales. Zona Centro.

Afecciones

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y 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

Acciones

MA07.1-1 (E1)	Antigua N-340 (N-340a). Pasos de peatones a nivel con elementos reductores de velocidad
MA07.1-2 (E1)	C. Fco. José Balada. Definir itinerarios peatonales a) tramo interior: aceras y carril bici b) tramo intermedio: aceras c) tramo final: acera y arbolado, suprimir aparcamientos
MA07.1-3 (E1)	Acondicionamiento de itinerarios peatonales y señalización de viales perpendiculares a la playa en tramos urbanos: Camí Carretes, Camí de Barbiguera, Calle Barranco Triador, Camí Les Egües
MA07.1-4 (E1)	C/ Boverals A y Costa Mar. Definir itinerario peatonal
MA07.2-1 (E1)	Antigua N-340 (N-340a). Pasos de peatones a nivel con elementos reductores de velocidad
MA07.2-2 (E1)	C. Pau Béjar. Definir itinerarios peatonales
MA07.2-3 (E1)	C. Fco. Baila Tosca. Definir itinerarios peatonales a) tramo costa: aceras y árboles
MA07.2-4 (E1)	Completar itinerario peatonal por C. Salinas Xr y C. Castellón
MA07.2-5 (E1)	Señalización de viales perpendiculares a la playa como prioridad peatonal en calles: Peñíscola, Cala Puntal G, Cala Puntal O, Salinas A
MA07.2-6 (E1)	Peatonalización de c. Cala Puntal W y V
MA07.3-1 (E1)	Norte-Sur. NS-1 Paseo Marítimo NS-1.1 Passeig Fora-Forat NS-1.2 Tramo Blasco Ibáñez- San Pedro NS-1.3 Primero de Mayo NS-1.4 Primero de Mayo - Costa Sur

Acciones (continuación)

MA07.3-2 (E1)	Norte-Sur. NS-2 Av. Tarragona - C. Sant Francesc NS-2.1 Paseo Costa Norte NS-2.2 Tres Reis - Sant Cristòfol - Jovellar NS-2.3 Sant Francesc
MA07.3-3 (E1)	Norte-Sur. NS-3 Pablo Picasso – Llibertat - Leopoldo Querol
MA07.3-4 (E1)	Norte-Sur. NS-4 Bulevard Baix Maestrat. Aumentar la seguridad peatonal en cruces frecuentados
MA07.3-5 (E1)	Este-Oeste. EO1 Margen izquierdo río Cervol
MA07.3-8 (E1)	Este-Oeste. EO4 Camí Fondo – Carreró
MA07.3-9 (E1)	Este-Oeste. EO5 Zaragoza – Pilar

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

MA.j	Longitud de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.k	Superficie de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.l	Longitud de calles peatonales
MA.m	Cuota modal peatonal

Coste de la actuación				
ACTUACION	**ACCION**	**PERIODO**	**DESCRIPCIÓN**	
MA07.1		**E1**	**Itinerarios peatonales principales. Costa Norte**	**292.040,00 €**
	MA07.1-1	E1	Antigua N-340 (N-340a). Pasos de peatones a nivel con elementos reductores de velocidad	0€
	MA07.1-2	E1	C. Fco. José Balada. Definir itinerarios peatonales a) tramo interior: aceras y carril bici b) tramo intermedio: aceras c) tramo final: acera y arbolado, suprimir aparcamientos	0€
	MA07.1-3	E1	Acondicionamiento de itinerarios peatonales y señalización de viales perpendiculares a la playa en tramos urbanos: Camí Carretes, Camí de Barbiguera, Calle Barranco Triador, Camí Les Egües	189,482 €
	MA07.1-4	E1	C/ Boverals A y Costa Mar. Definir itinerario peatonal	102,560 €
MA07.2		**E1**	**Itinerarios peatonales principales. Costa Sur**	**511.300,00 €**
	MA07.2-1	E1	Antigua N-340 (N-340a). Pasos de peatones a nivel con elementos reductores de velocidad	0€
	MA07.2-2	E1	C. Pau Béjar. Definir itinerarios peatonales	0€
	MA07.2-3	E1	C. Fco. Baila Tosca. Definir itinerarios peatonales a) tramo costa: aceras y árboles	0€
	MA07.2-4	E1	Completar itinerario peatonal por C. Salinas Xr y C. Castellón	415,440 €
	MA07.2-5	E1	Señalización de viales perpendiculares a la playa como prioridad peatonal en calles: Peñíscola, Cala Puntal G, Cala Puntal O, Salinas A	40,732 €
	MA07.2-6	E1	Peatonalización de c. Cala Puntal W y V	55,128 €
MA07.3		**E1**	**Itinerarios peatonales principales. Zona Centro**	**1.254.444,00 €**
	MA07.3-1	E1	Norte-Sur. NS-1 Paseo Marítimo NS-1.1 Passeig Fora-Forat NS-1.2 Tramo Blasco Ibáñez- San Pedro NS-1.3 Primero de Mayo NS-1.4 Primero de Mayo - Costa Sur	360,301 €
	MA07.3-2	E1	Norte-Sur. NS-2 Av. Tarragona - C. Sant Francesc NS-2.1 Paseo Costa Norte NS-2.2 Tres Reis - Sant Cristòfol - Jovellar NS-2.3 Sant Francesc	31,979 €
	MA07.3-3	E1	Norte-Sur. NS-3 Pablo Picasso – Llibertat - Leopoldo Querol	0€
	MA07.3-4	E1	Norte-Sur. NS-4 Bulevard Baix Maestrat. Aumentar la seguridad peatonal en cruces frecuentados	43,382 €
	MA07.3-5	E1	Este-Oeste. EO1 Margen izquierdo río Cervol	803,088 €
	MA07.3-8	E1	Este-Oeste. EO4 Camí Fondo – Carreró	11,348 €
	MA07.3-9	E1	Este-Oeste. EO5 Zaragoza – Pilar	4,348 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)									
MA07.1-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.1-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.1-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.1-4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.2-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.2-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.2-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.2-4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.2-5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.2-6	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-8	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-9	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA07	Itinerarios peatonales principales

Actuaciones a medio plazo

MA07.3 (E2) Itinerarios peatonales principales. Zona Centro.

Afecciones

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y 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

Acciones

MA07.3-6 (E2)	Este-Oeste. EO2 Avda. Barcelona – Juan Ribera - Jaume I
MA07.3-10 (E2)	Este-Oeste. EO6 Madrid -Raimundo Alós

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

MA.j	Longitud de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.k	Superficie de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.l	Longitud de calles peatonales
MA.m	Cuota modal peatonal

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	
MA07.3		**E2**	**Itinerarios peatonales principales. Zona Centro**	**2.526.776,00 €**
	MA07.3-6	E2	Este-Oeste. EO2 Avda. Barcelona – Juan Ribera - Jaume I	1,568,600 €
	MA07.3-10	E2	Este-Oeste. EO6 Madrid -Raimundo Alós	958,176 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)

MA07.3-6	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-10	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

MA07	Itinerarios peatonales principales

Actuaciones a largo plazo

MA07.1 (E3) Itinerarios peatonales principales. Costa Norte.
MA07.2 (E3) Itinerarios peatonales principales. Costa Sur.
MA07.3 (E3) Itinerarios peatonales principales. Zona Centro.

Afecciones

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y 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

Acciones

MA07.1-2 (E3)	C. Fco. José Balada. Definir itinerarios peatonales a) tramo interior: aceras y carril bici b) tramo intermedio: aceras c) tramo final: acera y arbolado, suprimir aparcamientos
MA07.1-3 (E3)	Acondicionamiento de itinerarios peatonales y señalización de viales perpendiculares a la playa en tramos urbanos: Camí Carretes, Camí de Barbiguera, Calle Barranco Triador, Camí Les Egües
MA07.1-4 (E3)	C/ Boverals A y Costa Mar. Definir itinerario peatonal
MA07.2-2 (E3)	C. Pau Béjar. Definir itinerarios peatonales
MA07.2-3 (E3)	C. Fco. Baila Tosca. Definir itinerarios peatonales a) tramo costa: aceras y árboles
MA07.2-5 (E3)	Señalización de viales perpendiculares a la playa como prioridad peatonal en calles: Peñíscola, Cala Puntal G, Cala Puntal O, Salinas A
MA07.3-1 (E3)	Norte-Sur. NS-1 Paseo Marítimo NS-1.1 Passeig Fora-Forat NS-1.2 Tramo Blasco Ibáñez- San Pedro NS-1.3 Primero de Mayo NS-1.4 Primero de Mayo - Costa Sur
MA07.3-2 (E3)	Norte-Sur. NS-2 Av. Tarragona - C. Sant Francesc NS-2.1 Paseo Costa Norte NS-2.2 Tres Reis - Sant Cristòfol - Jovellar NS-2.3 Sant Francesc
MA07.3-3 (E3)	Norte-Sur. NS-3 Pablo Picasso – Llibertat - Leopoldo Querol
MA07.3-5 (E3)	Este-Oeste. EO1 Margen izquierdo río Cervol
MA07.3-7 (E3)	Este-Oeste. EO3 María Auxiliadora – Calle de la Virgen
MA07.3-8 (E3)	Este-Oeste. EO4 Camí Fondo – Carreró
MA07.3-9 (E3)	Este-Oeste. EO5 Zaragoza – Pilar
MA07.3-11 (E3)	Este-Oeste. EO7 Febrer de la Torre – Pio XII - Juan XXIII

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

MA.j	Longitud de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.k	Superficie de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.l	Longitud de calles peatonales
MA.m	Cuota modal peatonal

Acciones (continuación)

Coste de la actuación				
ACTUACION	**ACCION**	**PERIODO**	**DESCRIPCIÓN**	
MA07.1		**E3**	**Itinerarios peatonales principales. Costa Norte**	**7.746.024,00 €**
	MA07.1-2	E3	C. Fco. José Balada. Definir itinerarios peatonales a) tramo interior: aceras y carril bici b) tramo intermedio: aceras c) tramo final: acera y arbolado, suprimir aparcamientos	2,771,912 €
	MA07.1-3	E3	Acondicionamiento de itinerarios peatonales y señalización de viales perpendiculares a la playa en tramos urbanos: Camí Carretes, Camí de Barbiguera, Calle Barranco Triador, Camí Les Egües	2,172,456 €
	MA07.1-4	E3	C/ Boverals A y Costa Mar. Definir itinerario peatonal	2,801,656 €
MA07.2		**E3**	**Itinerarios peatonales principales. Costa Sur**	**2.919.844,00 €**
	MA07.2-2	E3	C. Pau Béjar. Definir itinerarios peatonales	1,204,416 €
	MA07.2-3	E3	C. Fco. Baila Tosca. Definir itinerarios peatonales a) tramo costa: aceras y árboles	740,168 €
	MA07.2-5	E3	Señalización de viales perpendiculares a la playa como prioridad peatonal en calles: Peñíscola, Cala Puntal G, Cala Puntal O, Salinas A	975,260 €
MA07.3		**E3**	**Itinerarios peatonales principales. Zona Centro**	**5.985.728,00 €**
	MA07.3-1	E3	Norte-Sur. NS-1 Paseo Marítimo NS-1.1 Passeig Fora-Forat NS-1.2 Tramo Blasco Ibáñez- San Pedro NS-1.3 Primero de Mayo NS-1.4 Primero de Mayo - Costa Sur	294,624 €
	MA07.3-2	E3	Norte-Sur. NS-2 Av. Tarragona - C. Sant Francesc NS-2.1 Paseo Costa Norte NS-2.2 Tres Reis - Sant Cristòfol - Jovellar NS-2.3 Sant Francesc	631,176 €
	MA07.3-3	E3	Norte-Sur. NS-3 Pablo Picasso – Llibertat - Leopoldo Querol	1,618,188 €
	MA07.3-5	E3	Este-Oeste. EO1 Margen izquierdo río Cervol	757,988 €
	MA07.3-7	E3	Este-Oeste. EO3 María Auxiliadora – Calle de la Virgen	485,760 €
	MA07.3-8	E3	Este-Oeste. EO4 Camí Fondo – Carreró	410,400 €
	MA07.3-9	E3	Este-Oeste. EO5 Zaragoza – Pilar	875,252 €
	MA07.3-11	E3	Este-Oeste. EO7 Febrer de la Torre – Pio XII - Juan XXIII	912,340 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)									
MA07.1-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.1-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.1-4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.2-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.2-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.2-5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-5	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-7	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-8	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-9	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
MA07.3-11	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

ACC01	Definición red básica itinerarios accesibles

Actuaciones a corto plazo

ACC01.4 (E1) Intervenciones accesibilidad en viales existentes. Núcleo urbano. Itinerarios secundarios
ACC01.5 (E1) Intervenciones en espacios libres próximos a equipamientos docentes
ACC01.7 (E1) Intervenciones en cruces de infraestructuras territoriales
ACC01.8 (E1) Intervenciones en playas

Afecciones

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y supermanzanas.
JRV02. Recuperación y reordenación viaria de la N-340a
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	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

Acciones

ACC01.4-4 (E1)	Plaza Antiguo Convento de Sant Francesc
ACC01.4-6 (E1)	Accesos a estación de Renfe y centro de día
ACC01.4-7 (E1)	Zona del Hospital y Urgencias
ACC01.4-8 (E1)	C. Pau VI
ACC01.5-1 (E1)	Adecuación áreas de espera y estancia en entorno de colegios
ACC01.7-3 (E1)	N-340a – C/ Dauradors
ACC01.8-1 (E1)	Mejora de accesos accesibles en playas

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

MA.j	Longitud de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.k	Superficie de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.l	Longitud de calles peatonales
MA.m	Cuota modal peatonal

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	983.601,00 €
ACC01.4		**E1**	**Intervenciones accesibilidad en viales existentes. Núcleo urbano. Itinerarios secundarios**	**284.092,00 €**
	ACC01.4-4	E1	Plaza Antiguo Convento de Sant Francesc	41,124 €
	ACC01.4-6	E1	Accesos a estación de Renfe y centro de día	111,207 €
	ACC01.4-7	E1	Zona del Hospital y Urgencias	86,083 €
	ACC01.4-8	E1	C. Pau VI	45,678 €
ACC01.5		**E1**	**Intervenciones en espacios libres próximos a equipamientos docentes**	**393,666 €**
	ACC01.5-1	E1	Adecuación áreas de espera y estancia en entorno de colegios	393,666 €
ACC01.7		**E1**	**Intervenciones en espacios libres próximos a equipamientos docentes**	**55,843 €**
	ACC01.7-3	E1	N-340a – C/ Dauradors	55,843 €
ACC01.8		**E1**	**Intervenciones en PLAYAS**	**250,000 €**
	ACC01.8-1	E1	Mejora de accesos accesibles en playas	250,000 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)

ACC01.4-4	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
ACC01.4-6	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
ACC01.4-7	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
ACC01.4-8	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
ACC01.5-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
ACC01.7-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
ACC01.8-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

ACC01	Definición red básica itinerarios accesibles

Actuaciones a medio plazo

ACC01.8 (E2) Intervenciones en playas

Afecciones

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y supermanzanas.
JRV02. Recuperación y reordenación viaria de la N-340a
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	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

Acciones

ACC01.8-1 (E2)	Mejora de accesos accesibles en playas

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

MA.j	Longitud de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.k	Superficie de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.l	Longitud de calles peatonales
MA.m	Cuota modal peatonal

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	
ACC01.8		**E2**	**Intervenciones en PLAYAS**	**125,000 €**
	ACC01.8-1	E2	Mejora de accesos accesibles en playas	125,000 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

Calendario de la implantación (en años)

ACC01.8-1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

ACC01	Definición red básica itinerarios accesibles

Actuaciones a largo plazo

ACC01.4 (E3) Intervenciones accesibilidad en viales existentes. Núcleo urbano. Itinerarios secundarios
ACC01.7 (E3) Intervenciones en cruces de infraestructuras territoriales
ACC01.8 (E3) Intervenciones en playas

Afecciones

JRV01. Red de redes. Jerarquización viaria basada en zonificación y supermanzanas.
JRV02. Recuperación y reordenación viaria de la N-340a
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	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

Acciones

ACC01.4-6 (E3)	Accesos a estación de Renfe y centro de día
ACC01.4-7 (E3)	Zona del Hospital y Urgencias
ACC01.4-8 (E3)	C. Pau VI
ACC01.7-3 (E3)	Mejora de la accesibilidad en el cruce de la N-340a – C/ Dauradors y accesos a zona comercial
ACC01.8-2 (E3)	Dotar de punto accesible a una playa en Costa Sur
ACC01.8-3 (E3)	Dotar de punto accesible a una playa en Costa Norte

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

MA.j	Longitud de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.k	Superficie de itinerarios peatonales accesibles (IPA)
MA.l	Longitud de calles peatonales
MA.m	Cuota modal peatonal

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	3.544.088,00 €
ACC01.4		**E1**	**Intervenciones accesibilidad en viales existentes. Núcleo urbano. Itinerarios secundarios**	**2.472.540,00 €**
	ACC01.4-6	E3	Accesos a estación de Renfe y centro de día	690,184 €
	ACC01.4-7	E3	Zona del Hospital y Urgencias	1,138,940 €
	ACC01.4-8	E3	C. Pau VI	643,416 €
ACC01.7		**E3**	**Intervenciones en espacios libres próximos a equipamientos docentes**	**889,548 €**
	ACC01.7-3	E3	N-340a – C/ Dauradors	889,548 €
ACC01.8		**E3**	**Intervenciones en PLAYAS**	**182.000,00 €**
	ACC01.8-2	E3	Dotar de punto accesible a una playa en Costa Sur	91,000 €
	ACC01.8-3	E3	Dotar de punto accesible a una playa en Costa Norte	91,000 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

Calendario de la implantación (en años)

ACC01.4-6	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
ACC01.4-7	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
ACC01.4-8	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
ACC01.7-3	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
ACC01.8-2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
ACC01.8-3	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 (E1) Mejora de cobertura espacial de la línea de transporte público urbano

TPU01.2 (E1) Nueva propuesta de recorrido. Coordinación con la línea de cercanías C-6.

TPU01.3 (E1) 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

Acciones

TPU01.1 (E1) Mejora de cobertura espacial de la línea de transporte público urbano por medio de la creación de nuevas paradas.

TPU01.2 (E1) Nueva propuesta de recorrido. Coordinación con la línea de cercanías C-6.

- La línea discurre por Juan XXIII pasando por la estación, a los equipamientos educativos (institutos) y sanitarios (Hospital Comarcal) y al área comercial situada en el polígono industrial Portal del Mediterráneo.
- Coordinación con la línea interurbana de cercanía que conecta Vinaròs con Benicarló y Peñíscola.

TPU01.3 (E1) Duplicación del servicio de transporte público urbano durante la temporada alta.

- Analizar posibilidad de duplicar el servicio en temporada alta.
- Alquiler de autobús por parte del Ayto. 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

TP.a	Número de usuarios del servicio de autobús urbano/día
TP.b	Frecuencia media del servicio de autobús urbano (Estación FF.CC., parada central, Picasso, Sol de Riu – Les Deveses, Saldonar, Costa Sur).
TP.c	Cobertura del transporte público urbano. Porcentaje de usuarios en un radio de 100m, 200m y 300m.
TP.d	Número de bajadas/subidas en estaciones intermodales primarias (estación FF.CC. y estación autobuses).
TP.n	Cuota del servicio de transporte público

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	279.000 €
TPU01.1		E1	Mejora de cobertura espacial de la línea de transporte público urbano	134,000 €
TPU01.2		E1	Propuesta de recorrido para la coordinación del transprote público urbano con la línea de cercanías C-6	5,000 €
TPU01.3		E1	Duplicación del servicio de transporte público urbano durante la temporada alta	140,000 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

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 (E1) Título de viaje único

TPU02.2 (E1) 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

Acciones

TPU02.1 (E1) Título de viaje único

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 (E1) Bonos

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

TP.a	Número de usuarios del servicio de autobús urbano(día
TP.e	Implantación del título de viaje único
TP.f	Implantación de bonos para residentes y visitantes
TP.l	Número de usuarios del servicio de autobús interurbano/día para la movilidad urbana (servicio Vinaròs - Peñíscola)
TP.n	Cuota del servicio de transporte público

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	Desconocido
TPU02.1		E1	Título de viaje único	Desconocido
TPU02.2		E1	Bonos	Desconocido

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	50%
GVA	50%

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 (E1) 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

Acciones

TPU03.1 (E1) Mejora de la accesibilidad de las paradas
- 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

TP.e	Número de paradas accesibles (%)

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	212.850 €
TPU03.1		E1	Mejora de la accesibilidad de las paradas	212,850 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

Calendario de la implantación (en años)

TPU03.1	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

Acciones

TPU04.1 (E2) Sistema de ayuda a la explotación (SAE)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

TP.h	Número de paradas con sistema de información en tiempo real

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	60.000 €
TPU04.1		E2	Sistema de ayuda a la explotación (SAE)	60,000 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

Calendario de la implantación (en años)

TPU04	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

TPU05	Reestructuración del servicio a partir de la nueva parada central

Actuaciones a medio plazo

TPU05.1 (E2) Reubicación funcional de la

TPU05.2 (E2) Rediseño de la línea de transporte público urbano

TPU05.3 (E2) Análisis de la posible ampliación del servicio de temporada alta al resto del año

Afecciones sobre otros planes

PE05.2 (E2) Parking parada central 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

Acciones

TPU05.1 (E2) Reubicación funcional de la

- Ejecución de nueva parada central con plazas de estacionamiento de vehículo privado en el interior para fomentar la intermodalidad.
- Creación de plataforma de acceso para usuarios del servicio.

TPU05.2 (E2) Rediseño de la línea de transporte público urbano

- Implicará la dotación de nuevas paradas.

TPU05.3 (E2) Análisis de la posible ampliación del servicio de temporada alta al resto del año

- Posible 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*	*MedIio*	*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

TP.a	Número de usuarios del servicio de autobús urbano/día
TP.b	Frecuencia media del servicio de autobús urbano (Estación FF.CC., parada central, Picasso, Sol de Riu – Les Deveses, Saldonar, Costa Sur).
TP.c	Cobertura del transporte público urbano. Porcentaje de usuarios en un radio de 100m, 200m y 300m.
TP.d	Número de bajadas/subidas en estaciones intermodales primarias (estación FF.CC. y estación autobuses).
TP.n	Cuota del servicio de transporte público

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	3.312.000 €
TPU05.1		E2	Nueva propuesta de ubicación de la Parada Central	1,200,000 €
TPU05.2		E2	Rediseño de la línea de transporte público urbano	12,000 €
TPU05.3		E2	Análisis de la posible ampliación del servicio de temporada alta al resto del año	2,100,000 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

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	Transporte público urbano a demanda

Actuaciones a corto plazo

TPU06 (E1) Transporte público a demanda

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Incrementar la seguridad ciudadana para la mujer

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

TPU06 (E1) Transporte público a demanda para zonas alejadas del casco urbano (Costa Norte, Costa Sur, urbanización Vistabella, etc.).

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

TP.i	APP de seguimiento (Sí/No)
TP.j	Implantación del sistema de transporte público a demanda (Sí/No)

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	N/A
TPU06	E1		Transporte público urbano a demanda	N/A

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

Calendario de la implantación (en años)

TPU06	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

TPU07	Medidas de protección para la mujer

Actuaciones a corto plazo

TPU07 (E1) Parada nocturna a demanda para las mujeres

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Incrementar la seguridad ciudadana para la mujer

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

TPU07 (E1) Parada nocturna a demanda para las mujeres.

- Durante el horario nocturno, se establece la posibilidad de que las mujeres efectúen parada en el punto de la línea más cercano a su destino.

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

TP.k	Medidas de protección para la mujer (Sí/No)

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	N/A
TPU07	E1		Medidas de protección para la mujer	N/A

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

Calendario de la implantación (en años)

TPU07	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

TPU08	Rediseño de la línea de transporte público interurbano

Actuaciones a largo plazo

TPU08 (E3) 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

Acciones

TPU08 (E3) Rediseño de la línea de transporte público interurbano
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

TP.a	Número de usuarios líneas interurbanas
TP.m	Frecuencia media del servicio de autobús interurbano
TP.n	Cuota modal del servicio de transporte público (%)

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	N/A
TPU07		E1	Rediseño de la línea de transporte público interurbano	N/A

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

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 (E2) Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios

INT01.2 (E2) Nodos de intermodalidad en intercambiadores secundarios

Afectado por:

MA03.1 (E2) Nuevo servicio de préstamo de bicicletas (nodo en estación FF.CC. y otras estaciones intermodales)

MA03.2 (E3) Ampliación servicio de préstamo de bicicletas (nodo en parada central y otras estaciones intermodales)

PE05.1 (E2) Parking estación FF.CC.

PE05.2 (E2) Parking parada central 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

Acciones

INT01.1 (E2) Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios (implementación de medidas especificadas en MA03.1, MA03.2, PE03.1, PE03.2, EE01.1)

- Dotación a los intercambiadores primarios (estación FF.CC. y parada central) 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 (E2) Nodos de intermodalidad en intercambiadores secundarios (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

INT.a	Elaboración estudio de intermodalidad que analice los transbordos entre los distintos modos de transporte (tren, autobús urbano, autobús interurbano, bicicleta).

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	**40.000 €**
INT01.1		E2	Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios	20,000 €
INT01.2		E2	Nodos de intermodalidad en intercambiadores secundarios	20,000 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

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	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
INT01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

INT02	Red de estacionamiento de bicicletas en los conectores de transporte público urbano e interurbano.

Actuaciones a medio plazo

INT02. Red de estacionamiento de bicicletas en los conectores de transporte público urbano e interurbano

Afectado por:

MA03.1 (E2) Nuevo servicio de préstamo de bicicletas (nodo en estación FF.CC. y otras estaciones intermodales)

MA03.3 (E2) Estacionamiento de bicicletas

MA03.2 (E3) Ampliación servicio de préstamo de bicicletas (nodo en parada central y otras estaciones intermodales)

MA03.3 (E3) Estacionamiento de bicicletas

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Mejorar los trasbordos entre los diferentes modos de transporte y la bicicleta.
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

Acciones

Dotación a los intercambiadores primarios (estación FF.CC. y parada central) de infraestructura para el estacionamiento de bicicletas.

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

ADIF

Empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano

Empresa concesionaria del servicio de transporte público interurbano

Empresa concesionaria del servicio de préstamo de bicicletas

Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento

INT.a	Elaboración estudio de intermodalidad que analice los transbordos entre los distintos modos de transporte (tren, autobús urbano, autobús interurbano, bicicleta).
MA.c	Número de estaciones de préstamo existentes junto a zonas de intermodalidad
MA.h	Número de estaciones de bicicletas en estaciones de intermodalidad.

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	N/A
INT02		**E2**	**Red de estacionamiento de bicicletas en los conectores de transporte público urbano e interurbano.**	**N/A**
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs ADIF				70% 30%

NOTA: Los costes asociados a estas medidas se corresponden con los de la línea MA03.3-3

Calendario de la implantación (en años)

INT02	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

INT03	Áreas de estacionamiento junto a nodos de intermodalidad primarios

Actuaciones a medio plazo y largo plazo

INT03.1 (E2). Área intermodal en estación de FF.CC.

INT03.1 (E2). Área intermodal en parada central

Afectado por:

PE05.1 (E2) Parking estación FF.CC.

PE05.2 (E2) Parking parada central autobús.

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Mejorar los transbordos entre el vehículo privado y los servicios de transporte público urbano e interurbano.
Objetivo 2	Ser capaz de atraer a más usuarios a los servicios de transporte público urbano, interurbano y al servicio ferroviario.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

INT03.1 (E2). Área intermodal en estación de FF.CC.

INT03.1 (E2). Área intermodal en parada central

Grado de eficacia y plazo

Eficacia Baja			Eficacia Media			Eficacia Alta		
Corto	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*	*Corto*	*Medio*	*Largo*

Agentes implicados

Adif

Renfe

Empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano

Empresa concesionaria del servicio de transporte público interurbano

Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento

INT.b	Plazas de estacionamiento en áreas de intermodalidad

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	N/A
INT03.1		E2	Área intermodal en estación de FF.CC.	N/A
INT03.2		E2	Área intermodal en estación de autobuses	N/A

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

NOTA: Esta línea de actuación pretende reforzar la importancia en la intermodalidad de los parkings propuestos en PE03.1 (E2) y PE03.2 (E2). Los costes imputados en la citada línea, pues, ya contemplan las acciones aquí indicadas.

Calendario de la implantación (en años)

INT01.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
INT01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

INT04	Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico en intercambiadores modales

Actuaciones a corto, medio y largo plazo

INT04. Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico en intercambiadores modales

Afectado por:

PE05.1 (E2) Parking estación FF.CC.

PE05.2 (E2) Parking parada central 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	Introducir la infraestructura de recarga en el municipio.
Objetivo 2	Ser capaz de atraer a más usuarios a los servicios de transporte público urbano, interurbano y al servicio ferroviario.
Objetivo 3	Facilitar la penetración del vehículo eléctrico.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

INT04. Infraestructura de recarga de vehículo eléctrico en intercambiadores modales

- Instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico en los principales intercambiadores modales.

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

Empresas encargadas de la gestión de los parkings de rotación

Ayto. Vinaròs

Indicadores de seguimiento

EE.a	Puntos de recarga rápida.
EE.b	Puntos de recarga semirrápida.
EE.c	Puntos de recarga lenta.

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	N/A
INT04.1		E1	Recarga rápida: 1 nuevo nodo Recarga semirrápida: 2 nuevos nodos Recarga lenta: 7 nuevos nodos	N/A
INT04.2		E2	Recarga rápida: 1 nuevo nodo Recarga semirrápida: 2 nuevos nodos Recarga lenta: 23 nuevos nodos	N/A
INT04.3		E3	Recarga semirrápida: 4 nuevos nodos Recarga lenta:46 nuevos nodos	N/A

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%
Coste total	N/A

NOTA: Esta línea de actuación pretende reforzar la importancia en la dotación de puntos de recarga del vehículo eléctrico en estaciones intermodales previstos en la actuación EE01.1. Los costes imputados en la citada línea, pues, ya contemplan las línea de actuación aquí indicada

Calendario de la implantación (en años)

INT04	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 (E1) 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

Acciones	
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
Adif
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	
INT.d	Implementación del título de viaje único para todos los servicios públicos de transporte urbano (Sí/No)

Coste de la actuación				
ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	**150.000 €**
INT05		**E3**	**Fomento del intercambio modal mediante el título de viaje único**	**150.000 €**
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs GVA Otros				20% 60% 20%

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 (E1) 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

Acciones

DUM01.1 (E1) Movilidad de vehículos pesados.

- Señalización accesos al puerto.

- 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

DUM.a	Número de vehículos pesados que acceden al casco urbano (IMD).

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	4.500 €
DUM01.1		E1	Movilidad de vehículos pesados	4,500 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

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	Medidas de mejora de la actividad logística

Actuaciones a corto plazo

DUM01.2 (E2) 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

Acciones

DUM01.2 (E2) Movilidad de vehículos pesados

- Señalización de accesos desde las principales vías arteriales y colectoras de la ciudad.
- Restricción de acceso de vehículos de MMA superior a 3,5 toneladas extendida a toda la supermanzana central (CH), la cual incluirá todos los distritos del Centro Histórico.

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

DUM.a	Número de vehículos pesados que acceden al casco urbano (IMD).

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	**10.000 €**
DUM01.1		**E1**	**Mejora de los accesos al puerto**	**10.000 €**

INVERSIÓN

Ayuntamiento de Vinaròs	100%

NOTA: Únicamente se especifican costes de señalización al entenderse que no se requieren costes de adecuación del viario.

Calendario de la implantación (en años)

DUM01.2	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

DUM02	Distribución urbana de mercancías

Actuaciones a corto plazo

DUM02.1 (E1) Dotación de plazas de carga y descarga
DUM02.2 (E1) Control del estacionamiento en las zonas reservadas a carga y descarga
DUM02.3 (E1) Regularización de las zonas de carga y descarga
DUM02.4 (E1) 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

Acciones

DUM02.1 (E1) Dotación de plazas de carga y descarga Ubicación:
- C. Pilar (CH2.2)
- C. San Francisco (E3.1)

DUM02.2 (E1) Control del estacionamiento en las zonas reservadas a carga y descarga
- Control del estacionamiento en zonas reservadas de carga y descarga.
- Aplicación régimen sancionador.
- Campañas de concienciación ciudadana

DUM02.3 (E1) Regularización de las zonas de carga y descarga
- Señalización horizontal y vertical

DUM02.4 (E1) Revisión de horarios para carga y descarga
- Limitación horaria en Anillo Central (07:30h – 10:30h y 15:30h – 17:30h)
- Posible ampliación a bordes de supermanzana.
- Análisis horarios adecuados en proximidades de los centros escolares.

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

DUM.b	Ratio plazas de carga y descarga/comercio
DUM.c	Cobertura plazas de carga y descarga a 50m y 100m

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	16.000 €
DUM02.1		E1	Dotación de plazas de carga y descarga	1,000 €
DUM02.2		E1	Control del estacionamiento en las zonas reservadas a carga y descarga	5,000 €
DUM02.3		E1	Regularización de las zonas de carga y descarga	10,000 €
DUM02.4		E1	Revisión de horarios para Carga y Descarga	N/A

INVERSIÓN

Ayuntamiento de Vinaròs	100%

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 (E2) Creación de una APP para ayuda a la gestión del estacionamiento en carga y descarga

DUM02.6 (E2) 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

Acciones

DUM02.5 (E2) Creación de una APP para ayuda a la gestión del estacionamiento en carga y descarga

DUM02.6 (E2) Centro de distribución logística en la Zona Centro para distribución posterior con 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

DUM.c	Creación de una APP para la gestión de la carga y descarga
DUM.d	Creación de distribución logística en la Zona Centro
DUM.e	Implantación de la distribución urbana de mercancías mediante Cargo-Bikes

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	
DUM02.5		**E2**	**Creación de una APP para ayuda a la gestión del estacionamiento en carga y descarga.**	**30,000 €**
DUM02.6		**E2**	**Mejora de distribución de última milla (DUM) en distrito Centro Histórico**	**200,000 €**
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

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

DUM02	Distribución urbana de mercancías

Actuaciones a corto plazo

DUM02.7 (E3) Otras propuestas.

DUM02.8 (E3) Evolución de la distribución urbana de mercancías en nuevos desarrollos urbanísticos

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.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

DUM02.7 (E3) Otras propuestas.

- Incentivar y apoyar cambios
- Acercamiento a los distintos eslabones de la cadena de distribución para conocer demandas
- Externalizar operaciones de carga y descarga.

DUM02.8 (E3) Evolución de la distribución urbana de mercancías en nuevos desarrollos urbanísticos

- Análisis de dotación conforme a requerimientos indicados en DUM02.1 (E1)
- Diseño de plazas conforme a prescripciones establecidas en DUM02.3 (E1)

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

DUM.a	Número de vehículos pesados que acceden al casco urbano (IMD).
DUM.b	Ratio plazas de carga y descarga/comercio
DUM.c	Cobertura plazas de carga y descarga a 50m y 100m

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	15.000 €
DUM02.7		E3	Otras propuestas	15,000 €
DUM02.8		E3	Evolución de la distribución urbana de mercancías en nuevos desarrollos urbanísticos	N/A

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

Calendario de la implantación (en años)

DUM02.7	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
DUM02.8	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

PE01	Identificación de las principales bolsas de aparcamiento y señalización de sus accesos

Actuaciones a corto plazo

PE01. Identificación de las principales bolsas de aparcamiento y señalización de sus accesos

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Establecer las rutas preferentes para el acceso de los vehículos a las distintas bolsas de estacionamiento distribuidas por el casco urbano
Objetivo 2	Reducir el tiempo que el vehículo privado está circulando por la vía pública para buscar estacionamiento.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

Identificación de las grandes bolsas de estacionamiento existentes en el casco urbano vinarocense.

Señalización de los accesos desde las vías con relevancia jerárquica en la movilidad municipal.

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

PE.g	Estacionamiento fuera de calzada.

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	21.305 €
PE01		**E1**	**Identificación de las principales bolsas de aparcamiento y señalización de sus accesos**	**21,305 €**

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

Calendario de la implantación (en años)

PE01.1	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

PE02.1 (E1) Reducción del parking sito en Passeig J. Ribera.
PE02.2 (E1) Anillo Central
PE02.3 (E1) C. Mare de Déu dels Socors, Arcipreste Bono y Dr. Fleming
PE02.4 (E1) C. Remei y C. San Pasqual
PE02.5 (E1) C. Febrer Torre

Afectado por:

MA02.3-1 (E1) Anillo Central
MA02.3-2 (E1) Ejes de conexión transversales a la costa
MA02.3-3 (E1) 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

Acciones

PE02.1 (E1) Reducción del parking sito en Passeig J. Ribera.

La apertura de un nuevo vial de unión entre el Passeig J. Ribera y la rotonda de Av. Llibertat con Leopoldo Querol provocará la reducción de las dimensiones del parking, que pasará de tener 316 plazas a 152.

PE02.2 (E1) Anillo Central

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)

PE02.3 (E1) C. Mare de Déu dels Socors, Arcipreste Bono y Dr. Fleming

- Reconversión zona azul a estacionamiento para residentes en C. Mare de Déu dels Socors, Arcipreste Bono y Dr. Fleming tras cierre de plaza Jovellar.

PE02.4 (E1) C. Remei y C. San Pasqual

- Eliminación de Zona Azul en C. Remei (11 plazas) y Sant Pasqual (40 plazas).

PE02.5 (E1) C. Febrer Torre

- 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

PE.a	Número de plazas de estacionamiento libre en calzada
PE.b	Número de plazas de rotación en superficie (zona azul).
PE.g	Estacionamiento fuera de calzada

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	170.000€
PE02.1		E1	Reducción del parking sito en Passeig J. Ribera.	170,000 €
PE02.2		E1	Anillo Central	N/A
PE02.3		E1	C. Mare de Déu dels Socors, Arcipreste Bono y Dr. Fleming	N/A
PE02.4		E1	C. Remei y C. Sant Pasqual	N/A
PE02.5		E1	C. Febrer Torre	N/A

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

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)

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
PE02.5	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

PE02.6 (E2) C. San Francisco
PE02.7 (E2) C. del Varador
PE02.8 (E2) Av. Picasso
PE02.9 (E2) Av. Tarragona
PE02.10 (E2) Av. Barcelona
PE02.11 (E2) Parking del puerto
PE02.12 (E2) Zona azul en bordes de la supermanzana central.
PE02.13 (E2) Parking de rotación en Camí Fondo.
PE02.14 (E2) Ejecución bulevar Baix Maestrat.
PE02.15 (E2) Ejecución aparcamiento junto al parque de Les Catalinetes.

Afectado por:

MA01.1 (E2) Implementación de la Vía del Litoral. Ruta ciclopeatonal por la costa de Vinaròs (MA01.1-3 (E2) Zona Centro)

MA02.3-3 (E2) 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

Acciones

PE02.6 (E2) C. San Francisco

Eliminación de plazas de estacionamiento en C. San Francisco (10 plazas de zona azul y 20 de estacionamiento gratuito)

PE02.7 (E2) C. del Varador

Eliminación de plazas de estacionamiento en C. Varador (11 plazas de estacionamiento gratuito).

PE02.8 (E2) Av. Picasso

- Eliminación de 96 plazas de estacionamiento en Av. Picasso.

PE02.9 (E2) Av. Tarragona

- Eliminación de 20 plazas de estacionamiento
- Reubicación o supresión de las terrazas sitas en el margen oeste de la vía

PE02.10 (E2) Av. Barcelona

- Eliminación de 13 plazas de estacionamiento

PE02.11 (E2) Parking del puerto

- Propuesta de reconversión de la zona de estacionamiento del puerto a zona azul.

Acciones (continuación)

PE02.12 (E2) Zona azul en bordes de la supermanzana central.

- Posibilitar la rotación en los bordes de la supermanzana central.

PE02.13 (E2) Parking de rotación en Camí Fondo.

- Número de plazas similar al existente.

PE02.14 (E2) Ejecución bulevar Baix Maestrat.

- Creación de 468 plazas de estacionamiento entre la intersección de la antigua nacional con la Av. Castellón y el Cervol.
- Prever reserva de algunas de estas plazas para personas con movilidad reducida, carga y descarga, ambulancia, etc.

PE02.15 (E2) Ejecución aparcamiento junto al parque de Les Catalinetes.

- Creación de una zona de estacionamiento fuera de calzada con 80 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

PE.a	Número de plazas de estacionamiento libre en calzada.
PE.b	Número de plazas de rotación en superficie (zona azul).
PE.c	Número de plazas de rotación fuera de calzada (parkings de rotación)
PE.d	Número de plazas reservadas a residentes en calzada (zona verde).
PE.f	Estacionamiento en calzada
PE.g	Estacionamiento fuera de calzada
PE.h	Déficit teórico residencial
PE.i	Déficit teórico infraestructural
PE.j	Número de plazas reservadas para PMR y ratio PMR/total estacionamiento en vía pública

Coste de la actuación				
ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	1.086.150 €
PE02.6		E2	C. San Francisco	N/A
PE02.7		E2	C. del Varador	N/A
PE02.8		E2	Av. Pablo Picasso	N/A
PE02.9		E2	Av. Tarragona	N/A
PE02.10		E2	Av. Barcelona	N/A
PE02.11		E2	Parking del puerto	18,000 €
PE02.12		E2	Zona azul en bordes de la supermanzana central.	60,000 €
PE02.13		E2	Parking de rotación en Camí Fondo.	945,000 €
PE02.14		E2	Ejecución bulevar Baix Maestrat	N/A
PE02.15		E2	Ejecución del aparcamiento junto al parque de Les Catalinetes	63,150 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

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)									
PE02.6	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.9	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.8	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.9	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.10	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.11	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.12	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.13	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.14	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE02.15	1	2	3	4	5	6	7	8	>8

PE03	Creación de zona verde para residentes y comerciantes y revisión de la zona azul

Actuaciones a corto plazo

PE03.1 (E1) Parking Plaza San Antonio. "La Mera"

PE03.2 (E1) Revisión de la zona azul. Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes.

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	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

Acciones

PE03.1 (E1) Parking Plaza San Antonio. "La Mera"

- Reconversión parcial a residentes (42 plazas).

PE03.2 (E1) Revisión de la zona azul. Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes.

- Reconversión plazas en CH1 (Casco Histórico) y CH4 (Anillo Central) a residentes.

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

PE.a	Número de plazas de estacionamiento libre en calzada.
PE.b	Número de plazas de rotación en superficie (zona azul).
PE.c	Número de plazas de rotación fuera de calzada (parkings de rotación)
PE.d	Número de plazas reservadas a residentes en calzada (zona verde).
PE.f	Estacionamiento en calzada
PE.e	Estacionamiento privado
PE.g	Estacionamiento fuera de calzada
PE.h	Déficit teórico residencial
PE.i	Déficit teórico infraestructural
PE.j	Número de plazas reservadas para PMR y ratio PMR/total estacionamiento en vía pública

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	10.000 €
PE03.1	E1		Parking Plaza San Antonio	N/A
PE03.2	E1		Revisión de la zona azul. Reconversión del estacionamiento en los distritos de la Zona Centro a residentes	10,000 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

Coste PE02 a corto plazo	60.000 €

** No se imputan costes asociados a apertura del vial subterráneo entre los parkings La Mera y Passeig de Colón por responder a estrategia del Plan JRV.*

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	Reestructuración de las bolsas de aparcamiento de Costa Norte y Costa Sur

Actuaciones a corto plazo

PE04.1 (E1) Eliminación espacios de estacionamiento junto a Vía del Litoral.
PE04.2 (E1) 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

Ámbito de actuación

Término municipal	Casco Urbano	Costa Norte	Costa Sur	Otros

Objetivos específicos de la medida

Objetivo 1	Facilitar la creación de la nueva infraestructura desarrollada con la ejecución de la Vía del Litoral.
Objetivo 2	Potenciar el litoral vinarocense.

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

PE04.1 (E1) Eliminación espacios de estacionamiento junto a Vía del Litoral.
- Facilitar la creación de la Vía del Litoral para potenciar la movilidad en modos activos.

PE04.2 (E1) Eliminación aparcamiento sito al inicio de la Av. Pau Béjar.
- Eliminación de una bolsa de estacionamiento ubicada en una zona sensible del frente litoral.

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

PE.f	Estacionamiento en calzada
PE.g	Estacionamiento fuera de calzada

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	10.000 €
PE04.1		E1	Eliminación espacios de estacionamiento junto a Vía del Litoral	N/A
PE04.3		E1	Eliminación del aparcamiento sito al inicio de la Av. Pau Béjar	N/A
INVERSIÓN				

Ayuntamiento de Vinaròs	50%
Generalitat Valenciana	50%

Calendario de la implantación (en años)

PE04.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE04.2	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

PE04.3 (E3) Bolsas de aparcamiento junto al nuevo parque ecoturístico del Riu Sénia

Afectado por:

MA01.1-1 (E1) 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

Acciones

PE04.3 (E3) Bolsas de aparcamiento junto al nuevo parque ecoturístico del Riu Sénia

- 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

PE.f	Estacionamiento en calzada.
PE.g	Estacionamiento fuera de calzada.

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	150.000 €
PE04.3		**E3**	**Bolsas de aparcamiento junto al nuevo parque ecoturístico del Riu Sénia**	**150.000 €**

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	50%
Generalitat Valenciana	50%

Calendario de la implantación (en años)

	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE04									

PE05	Creación de parking en áreas de intercambio modal.

Actuaciones a medio plazo

PE05.1 (E2) Parking estación FF.CC.
PE05.2 (E2) Parking parada central autobús.

Afecta a:

INT01.1 (E2) Nodos de intermodalidad en intercambiadores primarios

Afectado por:

EE01.1 Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga
TPU05.1 (E2) Reubicación funcional de la

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 nodos de intermodalidad, con infraestructura adecuada para el estacionamiento de vehículos (incluidos eléctricos)

Objetivos PMUS	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Acciones

PE05.1 (E2) 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.

PE05.2 (E2) Parking parada central 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
Adif
RENFE
Empresa concesionaria del servicio de transporte público urbano

Indicadores de seguimiento

INT.b	Plazas de estacionamiento en áreas de intermodalidad
PE.j	Número de plazas reservadas para PMR y ratio PMR/total estacionamiento en vía pública
INT.c	Número de plazas para recarga de vehículo eléctrico.

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	232.500 €
PE05.1		E2	Parking estación FF.CC.	232.500 €
PE05.2		E3	Parking Parada Central	N/A

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs Generalitat Valenciana	70% 30%

Calendario de la implantación (en años)

PE05.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
PE05.2	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 (E1-E2-E3) Introducción progresiva del vehículo eléctrico en las flotas públicas

EE01.3 (E1) 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

Acciones

EE01.1-1. Puntos de recarga rápida. (Estrategia años 2020, 2025 y 2030).

- 2 puntos de recarga rápida para 2025

EE01.1-2. Puntos de recarga semirrápida. (Estrategia años 2020, 2025 y 2030)

- 6 puntos de recarga semirrápida para 2025 y 10 para 2030.

EE01.1-3 Puntos de recarga lenta. (Estrategia años 2020, 2025 y 2030)

- Dotación de infraestructura pública para recarga en la calle y promoción de infraestructura de recarga de acceso privado

EE01.2 (E1-E2-E3) Introducción progresiva del vehículo eléctrico en las flotas públicas

- 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 (E1) 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

EE.a	Puntos de recarga rápida
EE.b	Puntos de recarga semirrápida
EE.c	Puntos de recarga lenta
EE.d	% Vehículos eléctricos matriculados en el municipio
EE.e	% Vehículos eléctricos en la flota municipal

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	**503.200 €**
EE01.1			**Estimulación del desarrollo de una infraestructura de recarga**	**503,200 €**
	EE01.1-1	E1	Puntos de recarga rápida (objetivos 2020, 2025 y 2030)	103,400 €
	EE01.1-2	E1	Puntos de recarga semirrápida (objetivos 2020, 2025 y 2030)	182,200 €
	EE01.1-3	E1	Puntos de recarga lenta (objetivos 2020, 2025 y 2030)	217,600 €
EE01.2		**E3**	**Introducción del vehículo eléctrico en las flotas públicas**	**Desconocido**
			Vehículo estándar	*35.000 €
			Minibús	*250.000 €
			Autobús	*600.000 €
EE01.3		**E1**	**Medidas de acompañamiento**	**N/A**

**Revisar ayudas del IVACE.*

No se incluyen costes de renovación de la flota de vehículos municipales, pues se desconocen las necesidades

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

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	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

Acciones

EE02.1 (E1) Creación de una plataforma de promoción del vehículo eléctrico

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

EE.h	Creación de la plataforma de promoción del vehículo eléctrico (Sí/No)

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	27.000 €
EE02.1			Creación de una plataforma de promoción del vehículo eléctrico	27.000 €
INVERSIÓN				
Ayuntamiento de Vinaròs				100%

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

EE03.1 (E1) Control de la contaminación atmosférica
EE03.2 (E1) 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

Acciones

EE03.1 (E1) Control de la contaminación atmosférica
- Instalación de punto de control de emisiones atmosféricas.

EE03.2 (E1) Control de la contaminación acústica
- 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

EE.f	Emisiones atmosféricas en puntos de medición.
EE.g	Emisiones acústicas en puntos de medición.

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	57.000 €
EE03.1		**E1**	**Control de la contaminación atmosférica**	**10,000 €**
EE03.2		**E1**	**Control de la contaminación acústica**	**47,000 €**
	EE03.2-1	E1	Mejorar la calidad acústica del espacio urbano y el ruido producido por infraestructuras de transporte	10,000 €
	EE03.2-2	E1	Línea estratégica L3: Aumento de la participación y sensibilización de la ciudadanía sobre sus hábitos en temas de ruido.	27,000 €
	EE03.2-3	E1	Instalación de sensores acústicos para monitorización de los niveles de ruido	10,000 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

Calendario de la implantación (en años)

EE03.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
EE03.2	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 (E1) Repercusión de la estructura de supermanzanas en la seguridad vial
SV01.2 (E1) Medidas de seguridad vial para los modos activos.
SV01.3 (E1) Caminos escolares

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

Acciones

SV01.1 (E1) Repercusión de la estructura de supermanzanas en la seguridad vial
- 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 (E1) Medidas de seguridad vial para los modos activos.
- 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

SV01.3 (E1) Caminos escolares
- Favorecer desplazamientos seguros por itinerarios señalizados a los centros escolares.
- Fomentar que los alumnos acudan a pie a los centros escolares.

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

SV.a	Nº de siniestros en entramado urbano.
SV.b	Tipología de vehículos implicados en siniestros en entramado urbano.

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	32.000 €
SV01.1		E1	Repercusión de la estructura de supermanzanas en la seguridad vial	N/A
SV01.2		E1	Medidas de seguridad vial para los modos activos.	N/A
SV01.3		E1	Caminos escolares	32,000 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

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
SV01.3	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 (E1) Gratuidad de la AP-7

SV02.2 (E1) 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

Acciones

SV02.1 (E1) Gratuidad de la AP-7
(Responde a estrategia supramunicipal. Responsabilidad Ministerio de Fomento).

SV02.2 (E1) 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 Movilidad, Transportes y Agenda Urbana
Ayuntamiento de Vinaròs
Diputación de Castellón

Indicadores de seguimiento

SV.a	Nº de siniestros en entramado urbano.
SV.b	Distribución de la tipología de vehículos implicados en siniestros en entramado urbano.
SV.c	Nº de siniestros en entramado interurbano.
SV.d	Distribución de la tipología de vehículos implicados en siniestros en entramado urbano.

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	27.000 €
SV02.1		E1	Gratuidad de la AP7	N/A
SV02.2		E1	Censo de accidentes de tráfico	27,000 €

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

Calendario de la implantación (en años)

SV02.1	1	2	3	4	5	6	7	8	>8
SV02.2	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

Acciones

PAR01. Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible

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

PAR.a	Número de centros educativos que realizan educación para la movilidad sostenible.

Coste de la actuación

ACTUACIÓN	ACCIÓN	PERIODO	DESCRIPCIÓN	27.000 €
PAR01		E1, E2, E3	Impulsar la formación en valores de movilidad sostenible	N/A

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

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

PAR02. Adhesión del municipio al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i 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

Acciones

PAR02. Adhesión del municipio al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible"

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

PAR.b	Adhesión al Pacte (Sí/No)

Coste de la actuación

ACTUACION	ACCION	PERIODO	DESCRIPCIÓN	Valor
		E1	Adhesión del municipio al "Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible"	Desconocido

INVERSIÓN	
Ayuntamiento de Vinaròs	100%

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.
- ACC. Accesibilidad. Se deberá velar porque cualquier intervención sobre el espacio urbano considere medidas de accesibilidad, prestando especial atención a las medidas sobre la movilidad activa.
- 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.

Transversalmente a todas estas actuaciones, se llevará a cabo la implementación del Plan Smartcity que está contenido en cada una de ellas.