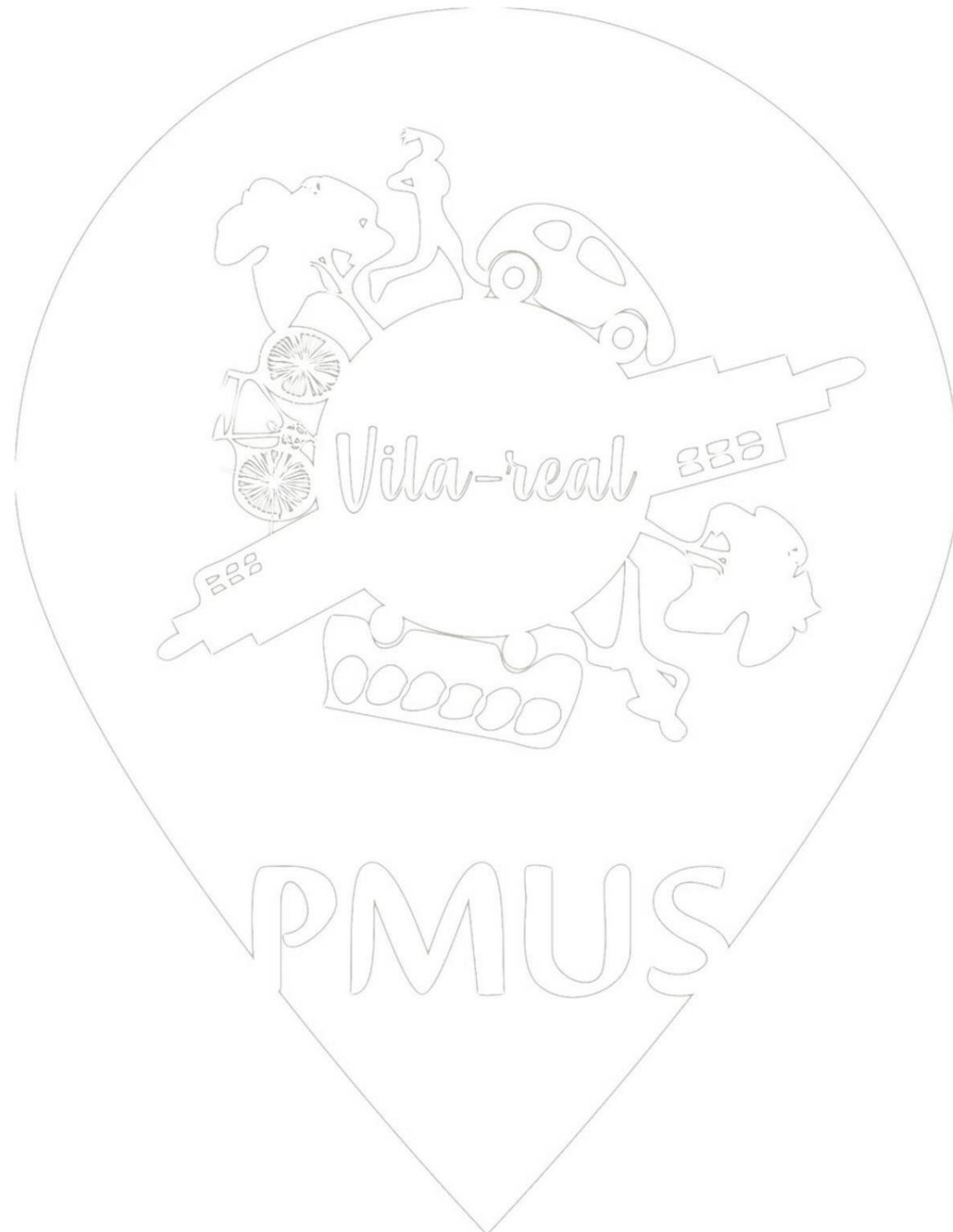




## PLAN MUNICIPAL DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE VILA-REAL

VERSIÓN INFORMATIVA DEL PMUS

JULIO DE 2020



**AUTOR DEL DOCUMENTO:**

**D. GERARDO M. FERNÁNDEZ ALAGARDA**  
(Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos)

**EQUIPO REDACTOR:**



D. GERARDO M. FERNÁNDEZ ALAGARDA (ICCyP)  
D. PABLO SALVADOR GINER (I. Civil)  
D. RAÚL ANGLÉS SANCHO (I. Civil)  
D. XAVIER SALVADOR CENTELLES (Arquitecto)  
D. JOSE MIGUEL OLEA CATALÁN (Arquitecto Técnico)  
Dña. ELENA PASCUAL MARMANEU (I. Industrial)  
D. LUIS ROGRIGUEZ RUBIO (I. Industrial)  
D. JOSÉ RICART BORJA (I.T. Topografía)

**JULIO DE 2020**

## ÍNDICE GENERAL

<b>0 INTRODUCCIÓN, ANTECEDENTES, METODOLOGÍA Y TRAMITACIÓN</b>	<b>1</b>	<b>2.3.2 AFOROS PEATONES</b>	<b>28</b>
0.1 INTRODUCCIÓN. ¿QUÉ ES Y PORQUÉ SE HACE EL PMUS?	1	2.3.3 AFOROS CICLISTAS	28
0.2 ANTECEDENTES	1	<b>2.4 INVENTARIO INFRAESTRUCTURAS</b>	<b>28</b>
0.2.1 MARCO JURÍDICO	1	2.4.1 INVENTARIO DE RED DE CARRILES BICI Y BASES APARCAMIENTO BICICLETAS	28
0.2.2 MARCO ESTRATÉGICO	2	2.4.1.1 RED CARRILES BICI	28
0.2.2.1 ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA	2	2.4.1.2 RED DE CICLO-CALLES	29
0.2.2.2 PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DEL ENTORNO DE CASTELLÓN	2	2.4.1.3 RED ACERAS-BICI	29
0.2.2.3 PLAN DE MOVILIDAD DEL ÁREA METROPOLITANA DE CASTELLÓN	2	2.4.1.4 SERVICIO PÚBLICO DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS (BICIVILAT)	30
0.3 METODOLOGÍA TRABAJO ELABORACIÓN PMUS	2	2.4.2 INVENTARIO DE RED VIARIA	30
0.4 ELABORACIÓN, TRAMITACIÓN Y APROBACIÓN DEL PMUS	3	2.4.2.1 EVOLUCIÓN DE LA RED VIARIA URBANA	30
0.4.1 INCORPORACIONES AL DOCUMENTO DEL PMUS RESPECTO AL BORRADOR DEL PLAN	5	2.4.2.2 JERARQUIZACIÓN VIARIA	31
<b>1 RECOPIACIÓN INFORMACIÓN EXISTENTE</b>	<b>7</b>	2.4.2.2.1 VÍAS INTERURBANAS	32
1.1 DOCUMENTACIÓN EXISTENTE DE INTERÉS	7	2.4.2.2.2 RONDAS DE CIRCUNVALACIÓN	33
1.1.1 DOCUMENTOS DE ÁMBITO SUPRAMUNICIPAL	7	2.4.2.2.3 VÍAS ESTRUCTURALES O ARTERIALES	33
1.1.2 DOCUMENTOS DE ÁMBITO MUNICIPAL	8	2.4.2.2.4 VÍAS DISTRIBUIDORAS O COLECTORAS	33
1.2 FUENTES DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA	8	2.4.2.2.5 VÍAS URBANAS LOCALES	34
<b>2 TRABAJO DE CAMPO</b>	<b>9</b>	2.4.2.3 ANEJO DE INVENTARIO DE LA RED VIARIA LOCAL	34
2.1 ZONIFICACIÓN	9	2.4.3 INVENTARIO DE APARCAMIENTO	37
2.2 ENCUESTAS	9	2.4.3.1 EL ESTACIONAMIENTO EN EL CENTRO URBANO	37
2.2.1 ENCUESTA ESPECÍFICA DEL PMUS AL CIUDADANO	9	2.4.3.1.1 ÁREAS DE ESTACIONAMIENTO PÚBLICO EN EL CASCO URBANO	37
2.2.1.1 RESULTADOS ENCUESTA	10	2.4.3.1.2 APARCAMIENTOS DE RESIDENTES	37
2.2.2 ENCUESTA DOMICILIARIA DE MOVILIDAD DE PMOME	19	2.4.3.1.3 APARCAMIENTO EN VÍA PÚBLICA	38
2.2.3 COMPARATIVA DE RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS DEL PMOME Y PMUS	24	2.4.3.2 ESTACIONAMIENTOS DE DISUASIÓN EN LAS AFUERAS DE LA CIUDAD	38
<b>2.3 AFOROS</b>	<b>24</b>	2.4.3.3 ESTACIONAMIENTO DE PESADOS	38
2.3.1 AFOROS DE TRÁFICO VIARIO	24	2.4.3.4 ESTACIONAMIENTOS DE CARGA-DESCARGA DE MERCANCÍAS	38
2.3.1.1 AFOROS DE TRÁFICO EN LA RED VIARIA LOCAL	24	2.4.4 RECORRIDOS PEATONALES	38
2.3.1.2 AFOROS DE TRÁFICO EN LA RED VIARIA SUPRAMUNICIPAL	24	2.4.4.1 RECORRIDOS PEATONALES SEGÚN ZONA URBANÍSTICA	38
		2.4.4.2 RECORRIDOS PEATONALES ESCOLARES	40
		2.4.5 INVENTARIO LÍNEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO	41
		2.4.5.1 AUTOBÚS	41
		2.4.5.1.1 LÍNEAS URBANAS	41
		2.4.5.1.2 LÍNEAS INTERURBANAS	47
		2.4.5.2 FERROCARRIL	53
<b>3 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL</b>	<b>54</b>	<b>3 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL</b>	<b>54</b>
		3.1 ANÁLISIS TERRITORIAL	54



**3.1.1 DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA** \_\_\_\_\_ 54

**3.1.2 ESTRUCTURA DE ASENTAMIENTOS URBANOS** \_\_\_\_\_ 54

**3.2 ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO** \_\_\_\_\_ **59**

3.2.1 RASGOS DEMOGRÁFICOS-POBLACIÓN \_\_\_\_\_ 59

3.2.2 OTRAS VARIABLES SOCIOECONÓMICAS \_\_\_\_\_ 60

3.2.3 RASGOS SOCIOLÓGICOS Y SERVICIOS \_\_\_\_\_ 61

3.2.4 GRANDES CENTROS ATRACTORES \_\_\_\_\_ 61

**3.3 ANÁLISIS DE LA COORDINACIÓN MUNICIPAL PARA ABORDADAR LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE** \_\_\_\_\_ **61**

**3.4 ANÁLISIS DE LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA** \_\_\_\_\_ **61**

**3.5 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD** \_\_\_\_\_ **65**

3.5.1 ANÁLISIS ZONAL DE LA MOVILIDAD \_\_\_\_\_ 65

3.5.1.1 MOVILIDAD INTERNA DEL MUNICIPIO \_\_\_\_\_ 65

3.5.1.2 MOVILIDAD EXTERNA DEL MUNICIPIO \_\_\_\_\_ 66

3.5.2 ANÁLISIS MODAL DE LA MOVILIDAD \_\_\_\_\_ 66

3.5.2.1 ANÁLISIS MODAL DEL TRANSPORTE CON VEHÍCULO PROPIO \_\_\_\_\_ 66

3.5.2.2 ANÁLISIS MODAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO \_\_\_\_\_ 67

3.5.2.2.1 AUTOBÚS \_\_\_\_\_ 67

3.5.2.2.2 FERROCARRIL \_\_\_\_\_ 67

3.5.2.2.3 TAXI \_\_\_\_\_ 67

3.5.2.3 LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA. (PIE, BICI). \_\_\_\_\_ 68

3.5.2.3.1 LA MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD URBANA \_\_\_\_\_ 68

3.5.2.3.2 LA MOVILIDAD CICLISTA. \_\_\_\_\_ 68

**3.6 ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD. ESPACIOS PEATONALES Y SU ACCESIBILIDAD** \_\_\_\_\_ **69**

**3.7 ANÁLISIS DEL ESTACIONAMIENTO** \_\_\_\_\_ **71**

3.7.1 ESTACIONAMIENTO EN EL CENTRO URBANO \_\_\_\_\_ 72

3.7.1.1 ÁREAS DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS \_\_\_\_\_ 72

3.7.1.2 APARCAMIENTO DE RESIDENTES \_\_\_\_\_ 72

3.7.1.3 ZONA ORA \_\_\_\_\_ 72

3.7.1.4 CARGA Y DESCARGA \_\_\_\_\_ 73

3.7.2 ESTACIONAMIENTOS DE DISUASIÓN EN LAS AFUERAS DE LA CIUDAD \_\_\_\_\_ 73

3.7.3 ESTACIONAMIENTO DE PESADOS \_\_\_\_\_ 73

3.7.4 ESTACIONAMIENTO EN ÁREAS INDUSTRIALES \_\_\_\_\_ 73

**3.8 ANÁLISIS DE LA RED VIARIA, DEL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD VIAL** \_\_\_\_\_ **73**

3.8.1 RED VIARIA \_\_\_\_\_ 73

3.8.1.1 RED VIARIA URBANA: CALLES Y CAMINOS \_\_\_\_\_ 73

3.8.1.2 RED VIARIA INTERURBANAS: CARRETERAS \_\_\_\_\_ 74

3.8.2 ANÁLISIS DEL TRÁFICO \_\_\_\_\_ 74

3.8.3 ANÁLISIS DE LA SEGURIDAD VIAL \_\_\_\_\_ 75

**3.9 ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD** \_\_\_\_\_ **76**

3.9.1 REGULACIÓN Y CONTROL DE ACCESO DEL TRÁFICO AL CENTRO URBANO \_\_\_\_\_ 76

3.9.2 CONTROL Y REGULACIÓN DEL TRÁFICO \_\_\_\_\_ 76

**3.10 ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES DE LA MOVILIDAD** \_\_\_\_\_ **76**

3.10.1 CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA \_\_\_\_\_ 76

3.10.2 CONTAMINACIÓN ACÚSTICA \_\_\_\_\_ 78

3.10.3 CONSUMO ENERGÉTICO \_\_\_\_\_ 79

**4 DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD. DAFO** \_\_\_\_\_ **82**

**4.1 DIAGNÓSTICO SECTORIAL** \_\_\_\_\_ **82**

4.1.1 DIAGNÓSTICO TERRITORIAL \_\_\_\_\_ 82

4.1.2 DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO \_\_\_\_\_ 82

4.1.3 DIAGNÓSTICO DE LA PLANIFICACIÓN URBANA \_\_\_\_\_ 82

4.1.4 DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD \_\_\_\_\_ 82

4.1.5 DIAGNÓSTICO DE LA ACCESIBILIDAD \_\_\_\_\_ 83

4.1.6 DIAGNÓSTICO DEL ESTACIONAMIENTO \_\_\_\_\_ 83

4.1.7 DIAGNÓSTICO DE LA RED VIARIA, EL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD VIAL \_\_\_\_\_ 84

4.1.8 DIAGNÓSTICO DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD \_\_\_\_\_ 84

4.1.9 DIAGNÓSTICO DE LOS ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES \_\_\_\_\_ 84

**4.2 ANÁLISIS DAFO** \_\_\_\_\_ **84**

**5 OBJETIVOS** \_\_\_\_\_ **87**

**5.1 OBJETIVOS GENERALES** \_\_\_\_\_ **87**

**5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS** \_\_\_\_\_ **87**

**6 ESCENARIOS FUTUROS DE LA MOVILIDAD** \_\_\_\_\_ **90**

**6.1 ESCENARIO 0: MODELO DE MOVILIDAD TENDENCIAL O “DO NOTHING”** \_\_\_\_\_ **90**



6.2	ESCENARIO 1: MODELO DE MOVILIDAD TRADICIONAL	91	8.7.5	PLAN DE MEJORA DE LA MOVILIDAD EN CENTROS COMERCIALES	212
6.3	ESCENARIO 2: MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	91	<b>8.8</b>	<b>PROGRAMA 8.- INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL URBANISMO</b>	<b>214</b>
6.4	SELECCIÓN DEL ESCENARIO ADECUADO Y COMPATIBLE CON LOS OBJETIVOS DEL PMUS	92	<b>8.9</b>	<b>PROGRAMA 9.- INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO</b>	<b>217</b>
<b>7</b>	<b>LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE ACTUACIÓN</b>	<b>93</b>	8.9.1	PLAN DE MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS URBANOS	217
7.1	ESTRATEGIAS PARA LOS MODOS DE TRANSPORTES BLANDOS: PEATONES Y CICLISTAS	93	8.9.2	PLAN DE DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA	225
7.2	ESTRATEGIAS PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO: PÚBLICO Y PRIVADO	93	<b>8.10</b>	<b>PROGRAMA 10.- IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PMUS</b>	<b>231</b>
7.3	ESTRATEGIAS PARA EL VEHÍCULO MOTORIZADO	93	8.10.1	PLAN DE RECURSOS MUNICIPALES PARA LA IMPLANTACIÓN DEL PLAN	231
7.4	ESTRATEGIAS TRANSVERSALES PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	93	8.10.2	PLAN DE COORDINACIÓN MUNICIPAL	236
<b>8</b>	<b>PROGRAMAS, PLANES Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DEL PMUS</b>	<b>95</b>	8.10.3	PLAN DE CONCIENCIACIÓN CIUDADANA	239
8.1	PROGRAMA 1.- SUPRESIÓN BARRERAS FÍSICAS A LA MOVILIDAD	95	<b>9</b>	<b>INFRAESTRUCTURA VERDE</b>	<b>245</b>
8.2	PROGRAMA 2.- MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	105	9.1	LEGISLACIÓN VIGENTE	245
8.2.1	PLAN DE MEJORA DE ITINERARIOS PEATONALES	105	<b>9.2</b>	<b>INFRAESTRUCTURA VERDE DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL</b>	<b>245</b>
8.2.2	PLAN DE MEJORA DE ACCESIBILIDAD	113	9.2.1	ESPACIOS PROTEGIDOS POR LA RED NATURA 2000	245
8.3	PROGRAMA 3.- MOVILIDAD CICLISTA	127	9.2.1.1	PAISAJE PROTEGIDO DE LA DESEMBOCADURA DEL MIJARES	245
8.4	PROGRAMA 4.- MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO	136	9.2.1.2	ZONA HÚMEDA CATALOGADA "DESEMBOCADURA DEL MILLARS"	246
8.5	PROGRAMA 5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO	145	9.2.1.3	LUGAR DE IMPORTANCIA COMUNITARIA "DESEMBOCADURA DEL MILLARS" LIC ES5222003	246
8.5.1	PLAN DE MEJORA, ORDENACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED VIARIA	145	9.2.1.4	ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN DE AVES (ZEPA ES0000211)	247
8.5.2	PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	158	9.2.2	PELIGROSIDAD DE INUNDACIÓN. PATRICOVA	248
8.6	PROGRAMA 6.- MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO	171	9.2.3	PAISAJE DE RELEVANCIA REGIONAL: PRR36	248
8.6.1	PLAN DE REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD DEL TRÁFICO	171	9.2.4	ESPACIOS DE INTERÉS CULTURAL	248
8.6.2	PLAN DE CONTROL DEL TRÁFICO	175	<b>9.3</b>	<b>INFRAESTRUCTURA VERDE DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA PROPUESTA POR EL PMUS</b>	<b>250</b>
8.6.3	PLAN DE SEGURIDAD VIAL	178	<b>9.4</b>	<b>MEDIDAS CORRECTORAS DE LA AFECCIÓN DE LAS ACTUACIONES DEL PMUS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA VERDE</b>	<b>254</b>
8.6.4	PLAN DE REGULACIÓN DEL REPARTO DE MERCANCÍAS	182	<b>9.5</b>	<b>CONTROL DE LA INCIDENCIA SOBRE EL PAISAJE URBANO Y LA INFRAESTRUCTURA VERDE</b>	<b>254</b>
8.6.5	PLAN DE CONTROL DE ACCESO DEL TRÁFICO AL CENTRO	192	<b>10</b>	<b>ANÁLISIS MEDIOAMBIENTAL DEL PMUS</b>	<b>255</b>
8.7	PROGRAMA 7.- MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES	194	10.1	AFECCIÓN DE LAS ACTUACIONES A ESPACIOS Y ELEMENTOS NATURALES CON PROTECCIÓN AMBIENTAL	255
8.7.1	PLAN DE MEJORA DE LA MOVILIDAD EN POLÍGONOS INDUSTRIALES Y EMPRESAS	195	10.2	METODOLOGÍA Y CÁLCULO DE LA HUELLA DE CARBONO DERIVADA DEL MODELO DE MOVILIDAD PROPUESTO E INDICADORES MEDIOAMBIENTALES DE SEGUIMIENTO	255
8.7.2	PLAN DE MEJORA DE LA MOVILIDAD EN CENTROS DEPORTIVOS	201	10.2.1	CÁLCULO DE LAS EMISIONES ACTUALES DE CO2 A PARTIR DE LOS KM RECORRIDOS EN VEHÍCULO PRIVADO DENTRO DEL TÉRMINO MUNICIPAL, TENIENDO EN CUENTA LOS DESPLAZAMIENTOS INTERNOS Y EXTERNOS	255
8.7.3	PLAN DE MEJORA DE LA MOVILIDAD EN CENTROS EDUCATIVOS	204	10.2.2	CONSUMO ENERGÉTICO (TEP)	257
8.7.4	PLAN DE MEJORA DE LA MOVILIDAD EN CENTROS SANITARIOS	209			



10.2.3 OBJETIVOS DE REPARTO MODAL PARA EL ESCENARIO FUTURO _____	257
10.2.4 CÁLCULO DE LAS EMISIONES FUTURAS A PARTIR DE LOS OBJETIVOS DE REPARTO MODAL PROPUESTOS EN EL PLAN _____	258
<b>10.3 PROCEDIMIENTO DE SEGUIMIENTO DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DERIVADA DEL MODELO DE MOVILIDAD PROPUESTO E INDICADOR DEL NIVEL SONORO EXTERNO _____</b>	<b>260</b>
<b>10.4 PROPUESTA DE INDICADORES DE SEGUIMIENTO. VALORES INICIALES Y VALORES OBJETIVO _____</b>	<b>262</b>
<b>11 PLANIFICACIÓN TEMPORAL Y ECONÓMICA DEL PMUS _____</b>	<b>263</b>
<b>12 MODELO DE GESTIÓN Y DE SEGUIMIENTO DEL PMUS _____</b>	<b>267</b>
12.1 MODELO DE GESTIÓN PMUS. OFICINA MUNICIPAL DE MOVILIDAD _____	267
12.2 MODELO DE SEGUIMIENTO PMUS. INDICADORES _____	267
12.2.1 INDICADORES GLOBALES _____	267
12.2.2 INDICADORES MEDIOAMBIENTALES _____	268
12.2.2.1 INDICADORES SOBRE EL CONSUMO DE ENERGÍA _____	268
12.2.2.2 INDICADORES SOBRE LA INCIDENCIA EN EL MEDIO AMBIENTE _____	269
12.2.3 INDICADORES DE ACTUACIÓN _____	272
<b>13 PROCESO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA _____</b>	<b>273</b>
<b>14 ANEJO 1. INVENTARIO RED VIARIA LOCAL URBANA _____</b>	<b>274</b>
14.1 VÍAS ESTRUCTURALES _____	274
14.2 VÍAS COLECTORAS _____	277
14.3 VÍAS LOCALES _____	282

## ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1.- Prodecimiento simplificado de elaboración y evaluación de planes.	4
Fig. 2.- Mapa de zonificación del PMoME. Conselleria de Vivienda.	9
Fig. 3.- Secciones de aforo definidos en el Informe final ITRAT – UPV.	24
Fig. 4.- Resumen resultados aforos de tráfico del Informe final ITRAT – UPV.	24
Fig. 5.- Mapa de tráfico provincia de Castellón año 2016. Ministerio de Fomento.	25
Fig. 6.- Mapa de tráfico provincia de Castellón año 2016. Ministerio de Fomento.	26
Fig. 7.- Leyenda información de las estaciones Mapa de tráfico. Ministerio de Fomento.	26
Fig. 8.- Mapa tráfico área influencia Vila-real. Ministerio de Fomento. Año 2011.	26
Fig. 9.- Mapa tráfico área influencia Vila-real. Ministerio de Fomento. Año 2012.	27
Fig. 10.- Mapa tráfico área influencia Vila-real. Ministerio de Fomento. Año 2013.	27
Fig. 11.- Mapa tráfico área influencia Vila-real. Ministerio de Fomento. Año 2014.	27
Fig. 12.- Mapa tráfico área influencia Vila-real. Ministerio de Fomento. Año 2015.	27
Fig. 13.- Mapa de tráfico área influencia Vila-real. Ministerio de Fomento. Año 2016.	28
Fig. 14.- Red de vías ciclistas existentes.	28
Fig. 15.- Carril-bici, en calle de la Ermita.	29
Fig. 16.- Diferentes tramos del carril-bici paralelo a la CV-185.	29
Fig. 17.- Imágenes de ciclo-calles en el casco antiguo.	29
Fig. 18.- Red de ciclo-calles en el casco antiguo.	29
Fig. 19.- Trazado del recorrido ciclo-peatonal junto a la acequia Major.	30
Fig. 20.- Puntos de préstamo de bicicletas públicas. BICIVILAT.	30
Fig. 21.- Plano medieval de Vila-real.	30
Fig. 22.- Plan de Vila-real. Año 1934.	31
Fig. 23.- Vías interurbanas a su paso por Vila-real.	32
Fig. 24.- Autopista AP-7. Google.	32
Fig. 25.- Carretera N-340. Google.	32
Fig. 26.- Autovía CV-10. Google.	33
Fig. 27.- Carretera CV-20. Google.	33
Fig. 28.- Carretera CV-185. Google.	33
Fig. 29.- Carretera CV-222. Google.	33
Fig. 30.- Situación áreas de aparcamientos públicos.	37
Fig. 31.- Acceso aparcamiento de residentes Av. Murà. Google.	38
Fig. 32.- Plano de situación del estacionamiento de disuasión en la c/ Matilde Salvador.	38
Fig. 33.- Situación de reparto de mercancías en el municipio. Google.	38
Fig. 34.- Zona de viales peatonalizados correspondiente al casco histórico.	39
Fig. 35.- Viales correspondientes al centro histórico sin peatonalizar.	39
Fig. 36.- Viales correspondientes al casco antiguo.	39
Fig. 37.- Viales correspondientes a la Zona 4 – Ensanche.	39
Fig. 38.- Viales correspondientes a los P.I. Les Voltes y Miralcamp.	40
Fig. 39.- Viales correspondientes al P.I. Molí Nou.	40
Fig. 40.- Imágenes de la carretera CV-20.	40
Fig. 41.- Viales correspondientes a la zona 6; Residencial Madrigal.	40
Fig. 42.- Centros educativos con proyecto de "CAMINOS ESCOLARES".	41
Fig. 43.- Línea 1A (línea principal) de autobús urbano. Ajuntament de Vila-real.	42
Fig. 44.- Línea 1B (línea escolar) de autobús urbano. Ajuntament de Vila-real.	43
Fig. 45.- Línea 2A (línea principal) de autobús urbano. Ajuntament de Vila-real.	44
Fig. 46.- Línea 2B (línea al Termet) de autobús urbano. Ajuntament de Vila-real.	45
Fig. 47.- Líneas de autobús urbano. Ajuntament de Vila-real.	46
Fig. 48.- Itinerario Líneas Castellón-Vila-real y Castellón-Vila-real-Burriana. Hicid.	47
Fig. 49.- Horario Línea Onda-Vila-real-Castellón. Autobuses Furió.	47
Fig. 50.- Línea Valencia-Vila-real-Castellón. Hife.	47
Fig. 51.- Línea de la concesión CV-005 Onda - Castelló de la Plana. Escenario futuro.	49
Fig. 52.- Línea 1a Onda - Castelló de la Plana.	50
Fig. 53.- Línea 1b Onda - Castelló de la Plana.	51
Fig. 54.- Líneas de la concesión de la CV-006.	52
Fig. 55.- Horario Cercanías C-6 Vila-real-Castellón. Renfe.	53
Fig. 56.- Horario Regional L-7 Vila-real-València. Renfe.	53
Fig. 57.- Vila-real, núcleo y entorno rural.	54
Fig. 58.- Evolución demográfica de Vila-real.	59
Fig. 59.- Inmigración según lugar de procedencia.	59
Fig. 60.- Distribución de la población por sexo.	60
Fig. 61.- Evolución de la tasa de desempleo en Vila-real.	60
Fig. 62.- Duración de los desplazamientos habituales. Encuesta PMUS.	65
Fig. 63.- Gráfico sobre actividad de la población. Encuesta PMUS.	65
Fig. 64.- Gráfico sobre la frecuencia de los viajes.	65
Fig. 65.- Gráfico de los viajes realizados en una jornada laboral. Encuesta PMoMe.	66
Fig. 66.- Gráfico del reparto modal (viajes internos-externo). Encuestas PMUS y PMoMe.	66
Fig. 67.- Gráfico del tiempo duración de los desplazamientos habituales. Encuesta PMUS.	66
Fig. 68.- Gráfico del modo de transporte según edad. Encuesta PMUS.	67
Fig. 69.- Obstáculos en el itinerario peatonal.	70
Fig. 70.- Vados.	70
Fig. 71.- Pasos peatonales.	70
Fig. 72.- Plazas reservadas no accesibles. Falta itinerario.	71
Fig. 73.- Espacios libre y jardines no accesibles.	71
Fig. 74.- Mobiliario urbano no accesible.	71
Fig. 75.- Gráfico sobre la facilidad de encontrar aparcamiento. Encuesta PMUS.	72
Fig. 76.- Gráfico sobre el lugar de aparcamiento de vehículos. Encuesta PMUS.	72
Fig. 77.- Ejemplo de calle con problemas de accesibilidad. Google.	73
Fig. 78.- Invasión de carril derecho por vehículos estacionados av. Alemania. Google.	74
Fig. 79.- Niveles de servicio según clase de vía. HCM 2010.	75
Fig. 80.- Enlace N-340 con Av. Castellón. Google.	75
Fig. 81.- Salida Área Industrial Sur a N-340. Google.	75
Fig. 82.- Intersección Av. Francia. Google.	75
Fig. 83.- Zonificación de las estaciones de la Comunidad Valenciana.	76
Fig. 84.- Demanda de energía final por sectores. "La Energía en España 2016", Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital.	80
Fig. 85.- Origen de la energía en el consumo de energía final. "La Energía en España 2016", Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital.	80
Fig. 86.- Estudio de vados del Plan Municipal Integral de Accesibilidad.	83
Fig. 87.- Estudio de aceras del Plan Municipal Integral de Accesibilidad.	83
Fig. 88.- Paso Pont de la Gallega en camino Almassora.	96
Fig. 89.- Paso Peatonal en andenes estación ferrocarril.	96
Fig. 90.- Paso inferior camí Vell de Burriana.	97
Fig. 91.- Paso Inferior FFCC en Av Cedre (línea azul).	97
Fig. 92.- N-340a a reconvertir en bulevar, a su llegada a Vila-real (glorieta con la N-340 y av. Castellón).	98
Fig. 93.- Tramo de la N-340a a su llegada a la glorieta de la N-340, después del puente sobre el río Mijares.	98
Fig. 94.- Vista de la calzada actual de la N-340a, a transformar en bulevar urbano.	99
Fig. 95.- Izqda. Vista aérea Paso Inferior Av. Francia bajo N-340. Dcha.- Sección Paso Inferior Av. Francia bajo N-340.	99
Fig. 96.- Izqda. Ubicación Paso Inferior camí Almassora bajo N-340. Dcha.- Sección paso inferior.	99
Fig. 97.- Izqda. Ubicación Paso superior camí Cedre N-340. Dcha.- Sección paso superior.	99
Fig. 98.- Izqda.- Paso elevado CV-185 sobre N-340. Dcha Sección paso elevado CV-185 con insuficiente carril bici.	99
Fig. 99.- Paso inferior en prolongación calle Matilde Salvador en ramal enlace sur N-340.	99
Fig. 100.- Itinerario peatonal a adecuar al HOSPITAL DE LA PLANA.	100
Fig. 101.- Vista actual PASO SUPERIOR CV-185 sobre la N-340.	100
Fig. 102.- Vista actual PASO INFERIOR del camí Vell de Burriana bajo FFCC.	100
Fig. 103.- Vial que conecta el parking principal con la piscina del Termet, sin itinerario peatonal.	101
Fig. 104.- Inexistencia de itinerario peatonal para cruzar el vial junto al acceso a la capilla.	101
Fig. 105.- Paso inferior bajo el camino de la Ermita.	101
Fig. 106.- Pasos existentes sobre la AP-7.	102
Fig. 107.- Planta del paso superior de la CV-20 sobre la AP-7.	103
Fig. 108.- Sección actual paso superior CV-20 sobre AP-7.	103
Fig. 109.- Cartel del Plan de Participación del Pla estratègic de la séquia Major i encontorns de Vila-real.	104
Fig. 110.- Trazado de la acequia Major en el interior del casco urbano.	104
Fig. 111.- Sección actual de la CALLE DE LA ERMITA.	106
Fig. 112.- Trazado de la CALLE DE LA ERMITA.	106
Fig. 113.- Itinerario al Balcón del Río Mijares.	107
Fig. 114.- Itinerario de la CV-20, destacando en color rojo el ámbito de actuación del PMUS.	108
Fig. 115.- Vista del estado actual de la CV-20 (izquierda) y del vial de servicio junto al paso superior sobre la AP-7 en el tramo de actuación (derecha).	108
Fig. 116.- Ubicación de CENTROS DEPORTIVOS.	109
Fig. 117.- Itinerario peatonal ESTACIÓN FFCC.	110
Fig. 118.- Vista actual del PASEO DE LA ESTACIÓN (tramo verde figura anterior).	110
Fig. 119.- Vista actual del encuentro del Paseo de la Estación y la calle Ramón y Cajal.	110
Fig. 120.- Vista actual de la calle Ramón y Cajal al llegar a la avenida de la Murà.	110
Fig. 121.- Vista actual de la calle Melilla.	111
Fig. 122.- Itinerarios peatonales del área residencial del Madrigal.	112
Fig. 123.- Secciones de viario y aceras propuestas.	114
Fig. 124.- Ámbito de la zona peatonal.	115
Fig. 125.- Ejemplos de obstáculos en aceras (1).	116
Fig. 126.- Ejemplos de obstáculos en aceras (2).	116
Fig. 127.- Ejemplo de sección de alcorque.	116
Fig. 128.- Tipos de vados peatonales (1).	118



Fig. 129.- Tipos de vados peatonales (2). 119

Fig. 130.- Funcionamiento de semáforos accesibles. 120

Fig. 131.- Estacionamiento en línea con acceso para el conductor desde acera. 121

Fig. 132.- Estacionamiento en línea con acceso para el conductor desde calzada. 121

Fig. 133.- Aparcamiento reservado en batería. 121

Fig. 134.- Ejemplos de incumplimiento de la accesibilidad (1). 122

Fig. 135.- Ejemplos de incumplimiento de la accesibilidad (2). 122

Fig. 136.- Ejemplos de incumplimiento de la accesibilidad (3). 122

Fig. 137.- Parada tipo BRT. 123

Fig. 138.- Cartel del Plan de Participación del Pla estratègic de la séquia Major i encontorns de Vila-real. 124

Fig. 139.- Trazado de la acequia Major en el interior del casco urbano. 124

Fig. 140.- Dimensiones de escaleras accesibles según normativa. 125

Fig. 141.- Dimensiones de rampas accesibles según normativa. 126

Fig. 142.- Red general de VÍAS CICLISTAS de Vila-real. En trazo discontinuo: tramos propuestos a Conselleria para su incorporación futura a la XINM. 130

Fig. 143.- Red general de VÍAS CICLISTAS de Vila-real. Casco urbano. En trazo discontinuo: tramos propuestos a Conselleria para su incorporación futura a la XINM. 131

Fig. 144.- Ejemplo de CONTENEDOR PARA APARCAMIENTO SEGURO PARA BICICLETAS. 132

Fig. 145.- Plano de ubicación de APARCAMIENTOS SEGUROS PARA BICICLETAS. 132

Fig. 146.- Ejemplos de bicicletas y patinetes de alquiler público mediante el sistema dockless. Fuente: LimeBike. 133

Fig. 147.- Posibles puntos de aparcamiento regulado de bicicletas y patinetes mediante sistema dockless. 134

Fig. 148.- Fomento de uso de la bicicleta en centros escolares. 135

Fig. 149.- Fomento de uso de la bicicleta en el trabajo. 135

Fig. 150.- Rediseño propuesto de la parada de autobús en la c/ Pare Lluís Mª Llop junto al Paseo de la Estación. 138

Fig. 151.- Propuesta 3D de diseño de parada de autobús. 139

Fig. 152.- Nuevo intercambiador modal propuesto. 141

Fig. 153.- Esquema de funcionamiento del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE). 143

Fig. 154.- Ronda Centro de Vila-real propuesta. 146

Fig. 155.- Vialio estructural supramunicipal de carácter urbano. 147

Fig. 156.- Trazado Ronda Sudoeste. 148

Fig. 157.- Trazado N-340 a acondicionar y N-340a como bulevar metropolitano. 149

Fig. 158.- Sección c/ Josep Ramón Batalla. 152

Fig. 159.- Sección c/ Cardenal Tarancón. 152

Fig. 160.- Sección actual CV-20 tramo Ronda Sudoeste a AP-7. 153

Fig. 161.- Sección actual CV-20 tramo AP-7 a CV-10. 153

Fig. 162.- Sección c/ Pere III. 154

Fig. 163.- Glorieta en av. Castellón y camí Vell d'Onda. Diámetro insuficiente. Debe ampliarse. 155

Fig. 164.- Glorieta en av. Grecia con ángulo de entrada desde av. Francesc Tàrrrega deficiente. Debe corregirse. 155

Fig. 165.- Ejecutar glorieta en cruce c/ Borriol-Encarnació con camí Vell Onda. 156

Fig. 166.- Ejecutar glorieta en cruce c/ Bélgica con camí Les Voltes. 156

Fig. 167.- Ejecutar glorieta en intersección c/ Cardenal Tarancón con c/ Constitución. 157

Fig. 168.- Cruce sin visibilidad en camí Vell d'Onda con c/ Riu. Ejecutar glorieta y quitar tapia ladrillos cerramiento fábrica. 156

Fig. 169.- Semaforizar intersección c/ Ermita con c/ Ambaixador Mascarell. 156

Fig. 170.- Crear marco-glorieta sobre N-340 a la altura del camí Roqueta (futuro vial de borde industrial). Posibilitaría la entrada salida a la factoría de Porcelanosa, sería acceso sur perfecto al casco urbano, daría acceso al vial de borde industrial, y se podría prolongar la Av Europa para conectar con la glorieta. Se requiere autorización del Ministerio Fomento, o que la N-340 pase a ser bulevar urbano titularidad GVA o Ayuntamiento. 157

Fig. 171.- Anular salida av Castellón a glorieta enlace norte N-340 por elevada tasa accidentabilidad. No existe distancia suficiente al ramal salida glorieta. 157

Fig. 172.- Fases de peatonalización y reducción de plazas de aparcamiento. 160

Fig. 173.- Zona propuesta para aparcamiento de rotación (ORA). 161

Fig. 174.- Aparcamientos de disuasión propuestos en Vila-real. 163

Fig. 175.- Propuesta de aparcamientos para vehículos pesados en Vila-real. 165

Fig. 176.- Vista actual del camí Vell d'Onda en Molí Nou. Los aparcamientos invaden zonas peatonales inexistentes. 166

Fig. 177.- Vista actual del camí Betxí en la zona Miralcamp. Ausencia de zona peatonal y ciclista. 166

Fig. 178.- Zona GEL-1 a transformar en aparcamiento para la Estación Ferrocarril GEC-11. Información sacada del SIT Vila-real. 167

Fig. 179.- Zona GCC-7 a transformar en aparcamiento para la Estación Ferrocarril GEC-11. Información sacada del SIT Vila-real. 167

Fig. 180.- Propuesta de ampliación del aparcamiento en la Estación Ferrocarril. 168

Fig. 181.- Vista aérea del ámbito del aparcamiento estación ferrocarril. 169

Fig. 182.- Jerarquización viaria propuesta en Vila-real. 173

Fig. 183.- Ejemplos de medidas de calmado del tráfico. 174

Fig. 184.- Centro de Control de Tráfico de València. 176

Fig. 185.- Ejemplo de panel informativo en tiempo real. 176

Fig. 186.- Ejemplo de señalización informativa. 177

Fig. 187.- Ejemplos de señalización de tramo de concentración de accidentes. 179

Fig. 188.- Ejemplo de cartel sobre obligaciones en la circulación de bicicletas. 180

Fig. 189.- Ejemplo de cartel sobre cumplimiento de la normativa de circulación de vehículos no motorizados en Vitoria-Gasteiz. 180

Fig. 190.- Control de circulación y estacionamiento de bicicletas. 180

Fig. 191.- Ejemplo de campaña de seguridad vial. 181

Fig. 192.- Vista actual de la zona de carga y descarga en la c/ Joan Baptista Llorens de Vila-real. 183

Fig. 193.- Ejemplo de mal uso de la zona de carga y descarga de mercancías en la avenida Pío XII de Vila-real. 185

Fig. 194.- Ejemplo de mal uso de la zona de carga y descarga de mercancías en la avenida Francesc Tàrrrega de Vila-real. 185

Fig. 195.- Parcela propuesta para ubicar el Centro de Transporte. 186

Fig. 196.- Ubicación propuesta del Centro de Transporte en pastilla GEC-11 del PGOU. 187

Fig. 197.- Ejemplos de vehículos de reparto menos contaminantes. 190

Fig. 198.- Reparto nocturno de mercancías. 191

Fig. 199.- Ámbito peatonalizado y zona de reducción progresiva de aparcamiento propuesta. 193

Fig. 200.- Principales centros atractores de Vila-real. 194

Fig. 201.- Ejemplo de cartel de plan de movilidad al trabajo. 196

Fig. 202.- Ejemplos de transporte escolar. 206

Fig. 203.- CEIP Botànic Calduch (arriba izquierda); CEIP Concepción Arenal (arriba derecha); CEIP Carles Sarthou (abajo izquierda); CEIP Pascual Nacher (abajo derecha). 207

Fig. 204.- Ubicación de centros educativos y recorridos peatonales. 208

Fig. 205.- Ubicación de los institutos de educación secundaria (IES) de Vila-real. 208

Fig. 206.- Ubicación ampliación parking. 211

Fig. 207.- Vehículos mal estacionados a la entrada Hospital por falta de dotación de aparcamiento. 211

Fig. 208.- Propuesta de peatonalización de la plaza Bayarri (1). 221

Fig. 209.- Propuesta de peatonalización de la plaza Bayarri (2). 221

Fig. 210.- Secciones viarias c/ Pere III y c/ Virgen de Gracia. 221

Fig. 211.- Planta de urbanización del ámbito de actuación. 222

Fig. 212.- Cartel del Plan de Participación del Pla estratègic de la séquia Major i encontorns de Vila-real. 223

Fig. 213.- Trazado acequia Major por el casco urbano de Vila-real. 223

Fig. 214.- Ejemplos de señales emocionales. 224

Fig. 215.- Ejemplo de pantalla acústica. 227

Fig. 216.- Viales en los que se propone implantar pavimentos fonoabsorbentes. 228

Fig. 217.- Ejemplos de vehículos que usan energías menos contaminantes. 230

Fig. 218.- Ejemplo de plataforma para el uso del car sharing. 240

Fig. 219.- Ejemplo de campaña para compartir coche en Benidorm. 240

Fig. 220.- Imagen representativa del teletrabajo. 241

Fig. 221.- Ejemplos de campañas de difusión del uso de la bicicleta. 243

Fig. 222.- Ejemplo de campaña de movilidad respetuosa. 244

Fig. 223.- Infraestructura verde. 245

Fig. 224.- Vista general paisajes protegidos de Vila-real. 246

Fig. 225.- Vista general Zona Húmeda "Desembocadura del Millars". 246

Fig. 226.- Vista general del LIC "Desembocadura del Millars". 247

Fig. 227.- Vista general de la ZEPA "Desembocadura del Millars". 247

Fig. 228.- Riesgos de inundaciones (PATRICOVA). 248

Fig. 229.- Paisaje de relevancia regional Grupo 13: Huertas y vegas de la Comunitat Valenciana. 248

Fig. 230.- Vías pecuarias- senderos en el término municipal de Vila-real. 249

Fig. 231.- Sendero PR-CV 438 Camins Desembocadura del río Mjlares. 249

Fig. 232.- Senda Ecológica Botánico Calduch. 250

Fig. 233.- Infraestructura verde de ordenación pormenorizada propuesta por el PMUS (1). 252

Fig. 234.- Infraestructura verde de ordenación pormenorizada propuesta por el PMUS (2). 253

Fig. 235.- Factores de emisión. Guía práctica para el cálculo de emisiones de gases de efecto invernadero. 256

Fig. 236.- Prioridades y objetivos en la reducción de GEI. PNIEC. 258

Fig. 237.- Evolución de las emisiones (miles de toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente). PNIEC; Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (2019). 258

Fig. 238.- Porcentaje de energías renovables en el sector transporte. PNIEC; Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (2019). 259

Fig. 239.- Zonas con registro superior a 10 dBA de los O.C.A. Plan Acústico Municipal. 261

Fig. 240.- Puntos de medición a emplear como valores de referencia o actuales. PAM. 261

Fig. 241.- Ficha de indicadores globales de la Conselleria. 268

Fig. 242.- Niveles sonoros según uso dominante. 272

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.- Código zonas censales. PMoMe. _____	9
Tabla 2.- Población según género. Encuesta PMUS. _____	10
Tabla 3.- Población según edades. Encuesta PMUS. _____	10
Tabla 4.- Población según estudios. Encuesta PMUS. _____	10
Tabla 5.- Población según situación laboral. Encuesta PMUS. _____	10
Tabla 6.- Población con movilidad reducida. Encuesta PMUS. _____	10
Tabla 7.- Motivo movilidad reducida. Encuesta PMUS. _____	10
Tabla 8.- Población según si vive en Vila-real. Encuesta PMUS. _____	10
Tabla 9.- Nº miembros unidad familiar. Encuesta PMUS. _____	11
Tabla 10.- Nº de vehículos en unidad familiar. Encuesta PMUS. _____	11
Tabla 11.- Nº de coches. Encuesta PMUS. _____	11
Tabla 12.- Nº de motos. Encuesta PMUS. _____	11
Tabla 13.- Disponibilidad de bicicleta propia. Encuesta PMUS. _____	11
Tabla 14.- Modalidad aparcamiento en lugar de residencia. Encuesta PMUS. _____	11
Tabla 15.- Nº de vehículos en la calle. Encuesta PMUS. _____	11
Tabla 16.- Velocidad vehículos por la calle de residencia. Encuesta PMUS. _____	11
Tabla 17.- Zonas de carga y descarga en la zona de residencia. Encuesta PMUS. _____	12
Tabla 18.- Calles peatonales en la ciudad. Encuesta PMUS. _____	12
Tabla 19.- Necesidad de peatonalización. Encuesta PMUS. _____	12
Tabla 20.- Vías ciclistas en la ciudad. Encuesta PMUS. _____	12
Tabla 21.- Necesidad de mejora itinerarios ciclistas. Encuesta PMUS. _____	12
Tabla 22.- Necesidad de mejora recorrido acequia Major. Encuesta PMUS. _____	12
Tabla 23.- Actuaciones en la acequia Major. Encuesta PMUS. _____	12
Tabla 24.- Necesidad de reconvertir N-340a en bulevard. Encuesta PMUS. _____	12
Tabla 25.- Desplazamientos habituales población. Encuesta PMUS. _____	12
Tabla 26.- Tiempo de desplazamientos habituales. Encuesta PMUS. _____	13
Tabla 27.- Modo habitual de desplazamiento. Encuesta PMUS. _____	13
Tabla 28.- Trabaja/ estudia en Vila-real. Encuesta PMUS. _____	13
Tabla 29.- Trabaja o estudia en Vila-real. Encuesta PMUS. _____	13
Tabla 30.- Lugar de desplazamiento en Vila-real. Encuesta PMUS. _____	13
Tabla 31.- Centros de estudios. Encuesta PMUS. _____	13
Tabla 32.- Tiempo desplazamiento casa-lugar trabajo/estudio. Encuesta PMUS. _____	13
Tabla 33.- Distancia casa-lugar trabajo/estudio. Encuesta PMUS. _____	13
Tabla 34.- Forma habitual desplazamiento. Encuesta PMUS. _____	14
Tabla 35.- Vive en Vila-real pero trabaja/estudia en otro municipio. Encuesta PMUS. _____	14
Tabla 36.- Municipio desplazamiento trabajo/estudios. Encuesta PMUS. _____	14
Tabla 37.- Tiempo desplazamiento. Encuesta PMUS. _____	14
Tabla 38.- Forma habitual desplazamiento. Encuesta PMUS. _____	14
Tabla 39.- Municipio de residencia. Encuesta PMUS. _____	14
Tabla 40.- Frecuencia visita Vila-real. Encuesta PMUS. _____	14
Tabla 41.- Motivo visita Vila-real. Encuesta PMUS. _____	14
Tabla 42.- Modo de transporte en visita Vila-real. Encuesta PMUS. _____	15
Tabla 43.- Servicios que utiliza de Vila-real. Encuesta PMUS. _____	15
Tabla 44.- Modo de transporte hasta servicios. Encuesta PMUS. _____	15
Tabla 45.- Utilización de vehículo privado por Vila-real. Encuesta PMUS. _____	15
Tabla 46.- Vehículo utilizado habitualmente. Encuesta PMUS. _____	15
Tabla 47.- Facilidad de aparcamiento. Encuesta PMUS. _____	15
Tabla 48.- Problema de aparcamiento. Encuesta PMUS. _____	15
Tabla 49.- Percepción carreteras conexión con municipios. Encuesta PMUS. _____	15
Tabla 50.- Problema de tráfico. Encuesta PMUS. _____	15
Tabla 51.- Aspectos a mejorar. Encuesta PMUS. _____	16
Tabla 52.- Adquisición vehículo eléctrico en el futuro. Encuesta PMUS. _____	16
Tabla 53.- Motivo adquisición o no vehículo eléctrico. Encuesta PMUS. _____	16
Tabla 54.- Utiliza transporte público. Encuesta PMUS. _____	16
Tabla 55.- Motivo utilización transporte público. Encuesta PMUS. _____	16
Tabla 56.- Motivo no utilización transporte público. Encuesta PMUS. _____	16
Tabla 57.- Modo de transporte público. Encuesta PMUS. _____	16
Tabla 58.- Líneas de autobús utilizadas. Encuesta PMUS. _____	16
Tabla 59.- Destino habitual autobús. Encuesta PMUS. _____	16
Tabla 60.- Frecuencia autobús. Encuesta PMUS. _____	17
Tabla 61.- Precio billete autobús. Encuesta PMUS. _____	17
Tabla 62.- Cumplimiento horarios de paso autobús. Encuesta PMUS. _____	17
Tabla 63.- Suficientes paradas autobús. Encuesta PMUS. _____	17

Tabla 64.- Capacidad suficiente autobús. Encuesta PMUS. _____	17
Tabla 65.- Mejoras en paradas/estaciones autobús. Encuesta PMUS. _____	17
Tabla 66.- Modo hasta parada autobús. Encuesta PMUS. _____	17
Tabla 67.- Problemas estacionamiento parada autobús. Encuesta PMUS. _____	17
Tabla 68.- Mejoras en parada autobús. Encuesta PMUS. _____	17
Tabla 69.- Utiliza bicicleta. Encuesta PMUS. _____	17
Tabla 70.- Motivo uso bicicleta. Encuesta PMUS. _____	18
Tabla 71.- Tipo desplazamiento con bicicleta. Encuesta PMUS. _____	18
Tabla 72.- Destinos habituales con bicicleta. Encuesta PMOME. _____	18
Tabla 73.- Opinión sobre itinerarios ciclistas. Encuesta PMUS. _____	18
Tabla 74.- Seguridad en desplazamientos con bicicleta. Encuesta PMUS. _____	18
Tabla 75.- Condicionantes uso bicicleta. Encuesta PMUS. _____	18
Tabla 76.- Usuario Bicivila't. Encuesta PMUS. _____	18
Tabla 77.- Suficiencia nº bases bicivila't. Encuesta PMUS. _____	18
Tabla 78.- Puntos nuevas bases Bicivila't. Encuesta PMUS. _____	18
Tabla 79.- Estado bicicleta Bicivila't. Encuesta PMUS. _____	18
Tabla 80.- Nº de bicicletas/base Bicivila't Encuesta PMUS. _____	19
Tabla 81.- Motivo de no utilización Bicivila't. Encuesta PMUS. _____	19
Tabla 82.- Uso de la bici con mejor infraestructura. Encuesta PMUS. _____	19
Tabla 83.- Modalidad según género. Encuesta PMoMe. _____	19
Tabla 84.- Población según edad. Encuesta PMoMe. _____	19
Tabla 85.- Población según nivel de estudios. Encuesta PMoMe. _____	19
Tabla 86.- Población según actividad de la población. Encuesta PMoMe. _____	19
Tabla 87.- Población con movilidad reducida. Encuesta PMoMe. _____	20
Tabla 88.- Población según disponibilidad de carnet de conducir. Encuesta PMoMe. _____	20
Tabla 89.- Población según disponibilidad de vehículo. Encuesta PMoMe. _____	20
Tabla 90.- Población viajó/no viajó. Encuesta PMoMe. _____	20
Tabla 91.- Motivos población no viajó. Encuesta PMoMe. _____	20
Tabla 92.- Matriz de viajes en transporte público. Encuesta PMoMe. _____	20
Tabla 93.- Motivo de viaje por municipio de residencia. Encuesta PMoMe. _____	20
Tabla 94.- Tipo de viajes basados en casa. Encuesta PMoMe. _____	20
Tabla 95.- Motivos de no utilización del vehículo privado. Encuesta PMoMe. _____	21
Tabla 96.- Motivos de no utilización del TP. Encuesta PMoMe. _____	21
Tabla 97.- Frecuencias de viaje por municipio. Encuesta PMoMe. _____	21
Tabla 98.- Matriz origen/destino del ámbito metropolitano a nivel municipio. Encuesta PMoMe. _____	22
Tabla 99.- Matriz de viajes en bicicleta. Encuesta PMoMe. _____	22
Tabla 100.- Matriz viajes a pie. Encuesta PMoMe. _____	22
Tabla 101.- Reparto modal según tipo de movilidad. Encuesta PMoMe. _____	23
Tabla 102.- Reparto Modal. PMoMe. _____	24
Tabla 103.- Población Vila-real según edad. _____	69
Tabla 104.-Valores de PFFS y nivel de servicio. _____	75
Tabla 105.- Nivel de concentración de particulado PM2,5. Estaciones municipales. _____	77
Tabla 106.- Nivel de concentración de particulado PM10. Año 2017. Estaciones municipales. _____	77
Tabla 107.- Nivel de concentración de particulado PM2,5. Estación Conselleria. _____	77
Tabla 108.- Nivel de concentración de particulado PM10. Estación Conselleria. _____	77
Tabla 109.- Nivel de concentración de metales. Estación Conselleria. _____	78
Tabla 110.- Zonas de superación de los objetivos de calidad acústica en más de 10 dBA. Resumen. _____	79
Tabla 111.- Parque de vehículos Vila-real año 2017. _____	80
Tabla 112.- Combustible del parque de vehículos Vila-real año 2017. _____	80
Tabla 113.- Análisis DAFO del PMUS. _____	86
Tabla 114.- Objetivos generales y específicos y programas del PMUS. _____	89
Tabla 115.- ESCENARIO ACTUAL (2018) según PMoMe. _____	90
Tabla 116.- ESCENARIO TENDENCIAL - "DO NOTHING" (2033). _____	90
Tabla 117.- ESCENARIO TRADICIONAL (2033). _____	91
Tabla 118.- ESCENARIO SOSTENIBLE (2033). _____	91
Tabla 119.- Programa 1: Supresión de barreras físicas a la movilidad. _____	95
Tabla 120.- Programa 2: Movilidad peatonal y la accesibilidad universal. _____	105
Tabla 121.- Plan de mejora de itinerarios peatonales. _____	105
Tabla 122.- Plan de mejora de la accesibilidad urbana. _____	113
Tabla 123.- Programa 3: Movilidad ciclista. _____	127
Tabla 124.- Programa 4: Movilidad del transporte público. _____	136
Tabla 125.- Programa 5: Mejoras sobre el viario y el aparcamiento. _____	145
Tabla 126.- Plan de mejora, ordenación y explotación de la red viaria. _____	145
Tabla 127.- Plan de gestión del aparcamiento. _____	158
Tabla 128.- Programa 6: Mejora de la gestión del tráfico. _____	171
Tabla 129.- Plan de regulación de la velocidad del tráfico. _____	171
Tabla 130.- Plan de control del tráfico. _____	175
Tabla 131.- Plan de seguridad vial. _____	178
Tabla 132.- Plan de regulación del reparto de mercancías. _____	182



Tabla 133.- Plan de control del acceso al centro. _____	192
Tabla 134.- Programa 7: Mejora de la movilidad en centros atractores. _____	194
Tabla 135.- Plan de mejora de la movilidad en polígonos industriales y empresas. _____	195
Tabla 136.- Plan de mejora de la movilidad en centros deportivos, de ocio y espectáculos. _____	201
Tabla 137.- Plan de mejora de la movilidad en centros educativos. _____	204
Tabla 138.- Plan de mejora de la movilidad en centros sanitarios. _____	209
Tabla 139.- Plan de mejora de la movilidad en centros comerciales. _____	212
Tabla 140.- Programa 8: Integración de la movilidad sostenible en el urbanismo. _____	214
Tabla 141.- Programa 9: Integración de la movilidad sostenible en el medioambiente urbano. _____	217
Tabla 142.- Plan de mejora de la calidad de los espacios urbanos. _____	217
Tabla 143.- Plan de disminución de la contaminación acústica y atmosférica. _____	225
Tabla 144.- Programa 10: Implantación, seguimiento y evaluación del PMUS. _____	231
Tabla 145.- Plan de recursos municipales para implantación PMUS. _____	231
Tabla 146.- Plan de coordinación municipal para implementar el PMUS. _____	236
Tabla 147.- Plan de concienciación ciudadana. _____	239
Tabla 148.- Håbitats del LIC "Desembocadura del Millars". _____	247
Tabla 149.- Aves destacadas de la ZEPA "Desembocadura del Millars". _____	247
Tabla 150.- Vías Pecuarias en el término municipal de Vila-real _____	249
Tabla 151.- Viajes motorizados con destino Vila-real. PMOME. _____	255
Tabla 152.- Distancia recorrida según tipología de desplazamientos. _____	255
Tabla 153.- Parque de vehículos de Vila-real (año 2018). Portal estadístico de la GVA. _____	256
Tabla 154.- Tipos de vehículos existentes. _____	256
Tabla 155.- Distancia recorrida según combustible utilizado. _____	256
Tabla 156.- Distancia anual recorrida según tipo de combustible. _____	256
Tabla 157.- Consumo de diésel y gasolina. _____	257
Tabla 158.- Consumo de CO <sub>2</sub> equivalente. _____	257
Tabla 159.- Consumo total (tep). _____	257
Tabla 160.- ESCENARIO ACTUAL (2018) según PMOMe. _____	257
Tabla 161.- ESCENARIO SOSTENIBLE (2033). _____	258
Tabla 162.- Kg de CO <sub>2</sub> equivalente por km recorrido según tipo de vehículo y combustible utilizado. _____	258
Tabla 163.- Parque de vehículos actual. _____	259
Tabla 164.- Estimación del parque de vehículos en el año horizonte. _____	259
Tabla 165.- Trayectos estimados en el año horizonte. _____	259
Tabla 166.- Distancia diaria y anual recorrida según tipos de desplazamientos. _____	259
Tabla 167.- Distancia recorrida según tipo de combustible. _____	259
Tabla 168.- Distancia anual según tipo de combustible. _____	259
Tabla 169.- Volumen de combustible según tipo. _____	260
Tabla 170.- Consumo de CO <sub>2</sub> equivalente según tipo de combustible. _____	260
Tabla 171.- Consumo total de combustible (tep). _____	260
Tabla 172.- Valores de dBA obtenidos de las mediciones. PAM. _____	262
Tabla 173.- Planificación temporal y económica de las actuaciones propuestas en el PMUS (1/3). _____	264
Tabla 174.- Planificación temporal y económica de las actuaciones propuestas en el PMUS (2/3). _____	265
Tabla 175.- Planificación temporal y económica de las actuaciones propuestas en el PMUS (3/3). _____	266

## 0 INTRODUCCIÓN, ANTECEDENTES, METODOLOGÍA Y TRAMITACIÓN

Previamente a comenzar con la elaboración propiamente dicha del Plan Municipal de Movilidad Urbana Sostenible (**PMUS**, en adelante) de Vila-real, en este apartado inicial, se aborda:

- 1) Una breve **INTRODUCCIÓN** de qué es y porqué se aborda el presente PMUS.
- 2) Los **ANTECEDENTES** que han llevado a elaborar el PMUS, analizando el marco jurídico que lo ampara, el marco estratégico en el que se incorpora y el marco financiero que lo hace posible.
- 3)Cuál es la **METODOLOGÍA DE TRABAJO** seguida para elaborar el PMUS.
- 4) El **PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN, TRAMITACIÓN Y APROBACIÓN DEL PMUS**.

### 0.1 INTRODUCCIÓN. ¿QUÉ ES Y PORQUÉ SE HACE EL PMUS?

Las ciudades son el lugar privilegiado del desarrollo económico, social y cultural, fundamentalmente debido al potencial de encuentros y de intercambios que ofrecen. Este potencial resulta de la combinación de tres factores: la accesibilidad, es decir, la capacidad de poder desplazarse y acceder a un lugar; la densidad de actividades en el territorio (empleos, servicios, viviendas, etc.); y la concentración de las mismas en determinadas centralidades de funciones numerosas y diversas, como pueden ser Universidades y escuelas (formación), polígonos industriales y zonas de oficinas (trabajo), centros comerciales y ocio y pequeñas tiendas de barrio (comercio), equipamientos públicos, etc.

La movilidad, aparece directamente derivada de esta situación, como consecuencia de la necesidad de realizar diferentes actividades en distintos lugares del territorio, y como tal necesidad básica es entendida por la ciudadanía.

Aquellas ciudades que consiguen estructurar un sistema de transporte y movilidad integrado, eficiente, basado en el uso racional del espacio urbano, son las que se posicionan a la cabeza de los índices de desarrollo económico y humano.

Un sistema de transporte que se oriente hacia las tres vertientes de la sostenibilidad, es decir, que sea sostenible económicamente, que minimice el impacto en el medioambiente y que ayude a la integración y equilibrio social junto con una estructura del territorio que mantenga unos mínimos niveles de densidad y multiplicidad de usos y funciones en la ciudad, son la garantía de conseguir una ciudad más competitiva, más humana, más habitable.

La **movilidad sostenible** se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades, sobre todo europeas, que pretenden sensibilizar a la población de la importancia que, para su avance económico y social, supone la adopción de medidas que respondan al desafío que plantea el desarrollo urbano. Para ello, las ciudades apuestan por una mayor calidad en el transporte público, por la promoción de los modos no motorizados y, en definitiva, por la utilización de aquéllos más eficientes desde una perspectiva energética y medioambiental, suscribiendo políticas de transporte que potencien el uso de dichos modos.

La ciudad de Vila-real presenta unas características territoriales muy positivas de partida, con una estructura de ciudad compacta típica mediterránea y una alta densidad de usos y funciones en el territorio, distribuidos de manera uniforme, que permiten situar los patrones de movilidad claramente dentro de parámetros de sostenibilidad que son objetivo en muchas otras ciudades europeas de nuestro entorno.

El Ayuntamiento de Vila-real tiene como uno de sus objetivos estratégicos incrementar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y de sus visitantes, desarrollando y coordinando para ello políticas urbanas y acciones que promuevan un sistema de movilidad sostenible y seguro.

Un entorno socioeconómico cambiante e inestable, con numerosos retos por delante, un marco jurídico propicio para la implantación de la sostenibilidad como estrategia base de la movilidad, así como las ventajas territoriales que presenta la ciudad, plantean una oportunidad decisiva para que Vila-real reflexione cómo quiere estructurar su sistema de transporte y movilidad para garantizar un entorno competitivo, medioambientalmente sostenible y socialmente integrador.

Los hábitos actuales de movilidad en las ciudades se caracterizan por una expansión urbana continua y la dependencia creciente del vehículo privado para los desplazamientos, lo que provoca un gran consumo de espacio y energía y un fuerte impacto medioambiental, que hace necesario lograr un sistema de transporte urbano menos dependiente de combustibles fósiles.

Para lograr esta meta, se deberán habilitar recursos, implantar medidas y cambiar tendencias, lo que hace necesaria la implicación de toda la sociedad y la colaboración de las distintas Administraciones para alcanzar soluciones integrales que supongan un cambio en la tendencia, hacia la sostenibilidad, en la movilidad urbana.

Surge, por tanto, la necesidad de poseer una herramienta que modere estos aspectos. Dicha herramienta es el Plan municipal de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS, en adelante).

La *Guía práctica para la elaboración e implantación de planes de movilidad urbana sostenible del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía)*, publicada en 2006, define un Plan de Movilidad Urbana (PMUS) como el conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro de una ciudad.

Es decir, el PMUS tiene como objetivo instaurar modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Esto significa, proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado, y un uso más eficiente del mismo, que sean sostenibles, eficaces y confortables.

La redacción del presente Plan municipal de Movilidad Urbana Sostenible permitirá disponer de un documento estratégico en el que se establezcan las líneas de actuación para lograr implementar en la ciudad de Vila-real una movilidad sostenible.

### 0.2 ANTECEDENTES

#### 0.2.1 MARCO JURÍDICO

La elaboración del PMUS surge como respuesta a la voluntad política y social de implantar un modelo de movilidad sostenible en el municipio y para dar cumplimiento la 'Ley 6/2011 de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad en la Comunitat Valenciana', que en su artículo 10.4 indica que los municipios de más de 20.000 habitantes, como es el caso de Vila-real, deben formular un Plan Municipal de Movilidad en la plaza de 4 años desde la entrada en vigor de dicha Ley.

Para alcanzar los objetivos que enumera esta ley, se reparte las competencias en temas de movilidad entre la Generalitat y las administraciones locales.

Es competencia de la Generalitat, la potestad normativa en materia de movilidad, la planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras interurbanas (salvo que sean de interés general del Estado), la provisión de servicios de transporte público interurbano dentro de la Comunitat Valenciana, y la potestad inspectora y sancionadora en relación con sus competencias.

Las competencias municipales en materia de movilidad se centran en: la promoción de modelos sostenibles de movilidad urbana, la planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte urbano y la provisión de los servicios de transporte público dentro de los núcleos urbanos, en aquellas ciudades que por ley les corresponda.

La ley define los planes de Movilidad como los instrumentos que concreta, en un ámbito o implantación determinada, los objetivos planteados en esta ley y en particular el paulatino progreso hacia modelos más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. Tales planes definen igualmente las acciones y estrategias a emprender en orden a alcanzar tales objetivos, sirviendo por lo tanto como referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano.

## 0.2.2 MARCO ESTRATÉGICO

El PMUS debe ser coherente y adecuarse a las previsiones de las siguientes figuras de planificación supramunicipales:

### 0.2.2.1 ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA

La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV) es el instrumento que establece los objetivos, metas principios y directrices para la ordenación del territorio de la Comunitat Valenciana y cuya finalidad es la consecución de un territorio más competitivo, más respetuoso con el medio ambiente y con mayor integración social.

Se destaca en la ETCV la necesidad de potenciar los sistemas de transporte no motorizados y fomentar el uso del transporte público, así como fomentar sistemas de transporte eficientes desde el punto de vista energético y de la disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas. Asimismo, se expresa el objetivo de recuperar la calle para el peatón y el desarrollo de planes de movilidad para municipios.

### 0.2.2.2 PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL DEL ENTORNO DE CASTELLÓN

El Plan de Acción Territorial del Entorno de Castellón (PATECAS) se elaboró con el objetivo de optimizar el sistema territorial existente y definir un nuevo modelo de futuro desde la óptica supramunicipal, tomando como ámbito de estudio el Área Funcional de Castellón.

EL PATECAS presenta un diagnóstico sectorial apuntando hacia un modelo territorial futuro deseable en cada caso, y concretando un programa de actuaciones, entre las que se encuentran la Autovía de la Plana como elemento de mejor de accesibilidad a las comarcas del interior, o la ejecución de un gran bulevar metropolitano que recorra y conecte las poblaciones de Onda, Vila-real, Almassora y Castellón.

### 0.2.2.3 PLAN DE MOVILIDAD DEL ÁREA METROPOLITANA DE CASTELLÓN

El Plan de Movilidad Metropolitana del área de Castellón (PMoMe), que está siendo redactado actualmente, tiene como objeto mejorar el modelo de desplazamientos desde el punto de vista de la

accesibilidad, la seguridad y la salud de las cerca de 420.000 personas que viven en los 15 municipios del área de Castellón.

## 0.3 METODOLOGÍA TRABAJO ELABORACIÓN PMUS

Para la elaboración del PMUS se han seguido una **METODOLOGÍA DE TRABAJO** que se compone de las siguientes fases de trabajo:

### 1º RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

Se procede a recopilar toda la documentación existente y las fuentes públicas en internet, que son de interés para extraer datos básicos para el PMUS, tanto de ámbito municipal como supramunicipal.

### 2º TRABAJOS DE CAMPO

Para obtener los datos que precisamos para elaborar el PMUS, que no hemos podido obtener de la recopilación de información del apartado anterior, se procede a hacer trabajos de campos consistentes en: 1) encuestas a la ciudadanía, 2) realización de aforos de tráfico, peatones y bicicletas, y 3) inventarios de las infraestructuras locales existentes: carriles bici, red viaria, aparcamientos, itinerarios peatonales y líneas de transporte público.

### 3º ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL

Con la información recopilada en las fases anteriores pasamos a realizar un análisis de la situación actual de la movilidad en todas sus vertientes: territorial, socio-económica, urbanística, movilidad zonal y modal, accesibilidad, estacionamiento, red viaria, tráfico, seguridad vial, energía,...

### 4º DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD ACTUAL – DAFO

Tras realizar el análisis de la movilidad de la ciudad, estamos en situación de determinar un diagnóstico de cómo está la movilidad en todos los aspectos analizados, para finalmente poder plasmar un DAFO que en el que marcar las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades que presenta la movilidad actual para lograr una movilidad sostenible en nuestra ciudad.

### 5º ESTABLECIMIENTO DE OBJETIVOS DEL PMUS

Cuando hemos analizado la movilidad actual en todas sus vertientes y hecho el diagnóstico actual de la movilidad, estamos en condiciones de poder definir los objetivos generales y específicos que deseamos conseguir con la implantación del PMUS para lograr el modelo de movilidad sostenible que deseamos para nuestra ciudad.

### 6º PLANTEAMIENTO DE LOS ESCENARIOS POSIBLES DE EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD

Conocida ya la movilidad actual tras hacer su análisis y diagnóstico, se plantean los posibles escenarios de la evolución de la movilidad en la ciudad en función de las políticas en materia de movilidad que decida adoptar el Ayuntamiento de Vila-real.

Vistos los posibles escenarios, se procede a seleccionar aquél que se desea adoptar por ser el óptimo para lograr sus políticas de movilidad en la ciudad.



#### 7º ESTABLECIMIENTO DE LAS ESTRATEGIAS PARA LOGRAR LOS OBJETIVOS

Visto el diagnóstico de la movilidad actual y seleccionado el escenario deseado de evolución de la movilidad, podemos definir las **líneas estratégicas de actuación** a seguir para lograr dicho escenario y los objetivos que nos hemos marcado en el PMUS.

#### 8º PROPUESTAS DE ACTUACIÓN A IMPLANTAR CON EL PMUS

Una vez definidas las líneas estratégicas de actuación, estamos en disposición de definir los **"programas"** de actuación y dentro de cada uno de ellos sus "planes" y las **"propuestas de actuaciones"** concretas que debe abordar el PMUS en su implantación para lograr sus objetivos.

#### 9º MODELO DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO DE IMPLANTACIÓN DEL PMUS.

Para terminar, se define cuál debe ser el "modelo de gestión" que el Ayuntamiento debe implantar para llevar a cabo la gestión de la movilidad definida en el PMUS y "cómo debe hacerse el seguimiento" de implantación del PMUS, definiendo los horizontes temporales (corto, medio y largo) y los indicadores que van a servir para evaluar el cumplimiento de los objetivos del PMUS.

Para la realización de las fases de trabajo descritas, se ha llevado a cabo **un proceso de PARTICIPACIÓN PÚBLICA**, pues el PMUS debe contemplar en sus tomas de decisiones, los resultados extraídos de los procesos de participación ciudadana, pues para definir un modelo de movilidad sostenible para la ciudad de Vila-real, que posteriormente tenga éxito en su implantación, es fundamental: 1) recoger las impresiones de la ciudadanía y entes implicados, y 2) llevar a cabo una adecuada concienciación social desde el primer momento en el que se decide por el Ayuntamiento abordar el PMUS.

En el apartado 13 del PMUS, se sintetiza el proceso de participación pública seguido, que se define en el **Documento "PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA"** que acompaña a este PMUS.

## 0.4 ELABORACIÓN, TRAMITACIÓN Y APROBACIÓN DEL PMUS

En aplicación del artículo 6 de la 'Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental' (LEA, en adelante) y del artículo 46 de la 'Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje' (LOTUP, en adelante) el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, dado que es un "plan" aprobado por la Administración Pública (art. 6.1 LEA), en este caso el Ayuntamiento de Vila-real, y viene exigido por una disposición legal, en este caso la 'Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana' (artículo 10.4) , y según interpretación del Órgano Ambiental de la Conselleria con indicación expresa al Ayuntamiento de Vila-real, se concluye que el PMUS debe ser sometido al procedimiento de Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica (EAyTE, en adelante).

La LOTUP establece en el artículo 48 las personas e instituciones participantes en la evaluación ambiental y territorial estratégica de planes y programas. A continuación, se indican cuáles serán los **órganos participantes** en PMUS de Vila-real que nos ocupa:

- a) **ÓRGANO PROMOTOR:** es el **Ayuntamiento de Vila-real**, en concreto la **Concejalía de Territorio y Movilidad Urbana**.
- b) **ÓRGANO SUSTANTIVO:** En aplicación del artículo 10.1 de la Ley 6/2011 de Movilidad, el órgano competente para la aprobación del PMUS es el **Ayuntamiento en Pleno de Vila-real**.

- c) **ÓRGANO AMBIENTAL Y TERRITORIAL:** en aplicación del artículo 48.c) de la LOTUP, será la Conselleria competente en materia de ordenación del territorio y medio ambiente, siendo según el artículo 1 del Anexo I del 'DECRETO 230/2015, de 4 de diciembre, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento del órgano ambiental de la Generalitat a los efectos de evaluación ambiental estratégica (planes y programas)'. [2015/9940] El órgano de evaluación ambiental estratégico de la Generalitat es la **Dirección General con competencias de medio ambiente**.

**El Ayuntamiento de Vila-real**, como órgano PROMOTOR (artículo 48 de la LOTUP) del PMUS, según regula el artículo 50.2 de la LOTUP, y atendiendo a lo indicado en los supuestos del artículo 46.3 de la LOTUP y su Anexo VIII, así como a lo indicado en el art. 6.2.c) de la LEA, **consideró que el presente PMUS debía ser sometido a EAyTE por procedimiento SIMPLIFICADO**, por lo que siguió el proceso de elaboración, tramitación y aprobación que se muestra a continuación.

# Procedimiento simplificado de elaboración y aprobación de planes

Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (LOTUP) Título III, Capítulo III

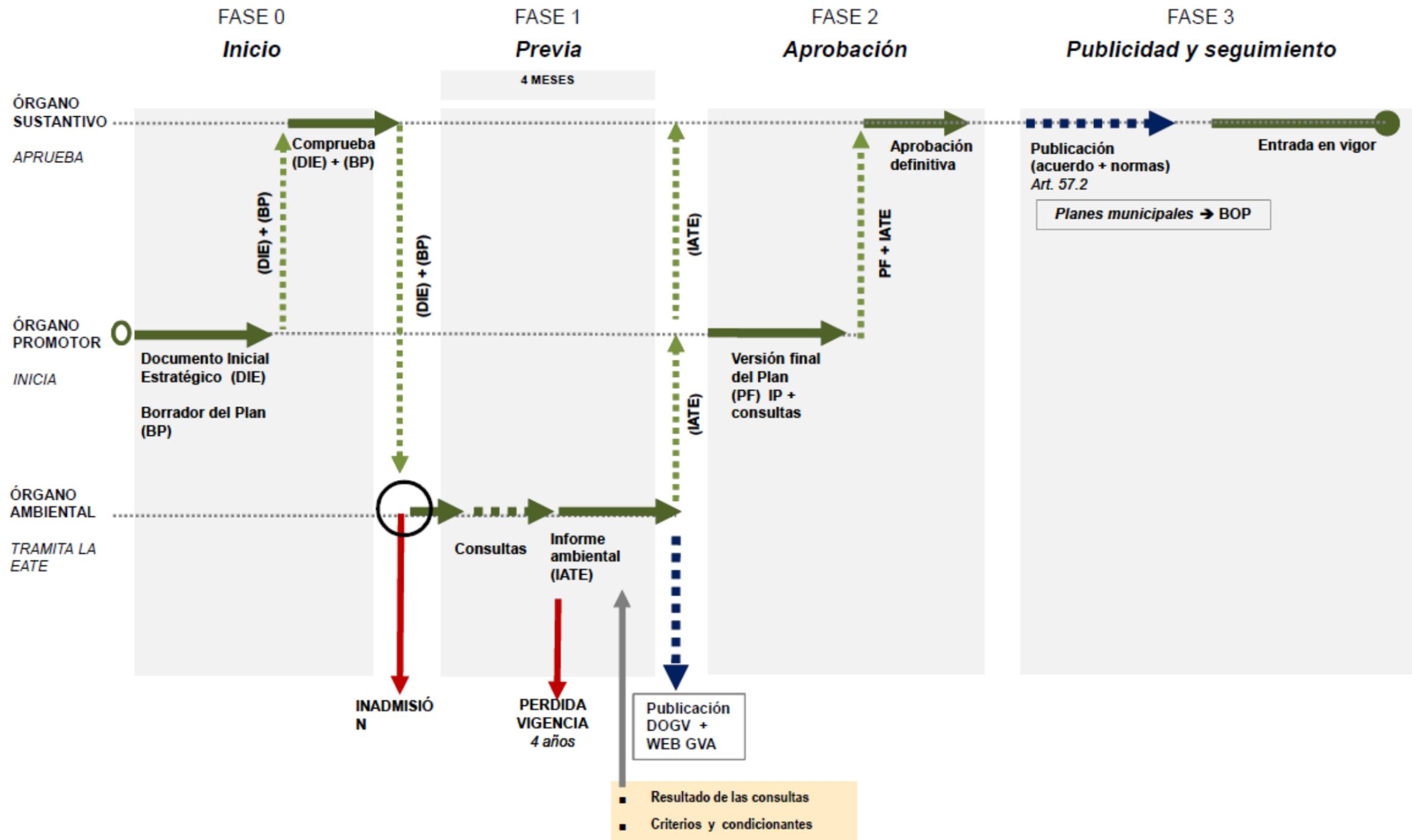


Fig. 1.- Procedimiento simplificado de elaboración y evaluación de planes.

En aplicación del artículo 50 de la LOTUP, considerando el procedimiento SIMPLIFICADO, para llevar a cabo el **INICIO DEL PROCEDIMIENTO de EAYTE**, el Ayuntamiento en Pleno de Vila-real, como órgano sustantivo, aportó la siguiente **documentación al órgano ambiental**, para que en aplicación del artículo 51.2.b) de la LOTUP, si así lo considera el órgano ambiental, emitiera el preceptivo INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO indicando que: 1º) el PMUS no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente y el territorio, resolviéndose con ello la EAYTE por procedimiento simplificado y 2º) que procede la aprobación del PMUS conforme a lo establecido en el artículo 10 de la Ley 6/2011 de Movilidad:

1. La **Solicitud de Inicio de la EAYTE** del Órgano Promotor (Concejalía de Territorio y Movilidad Urbana) al Órgano Sustantivo (Ayuntamiento en Pleno).
2. El **Borrador del PMUS**, denominado como "**Documento II.- VERSIÓN PRELIMINAR DEL PMUS**".  
*Nota:* el **Documento I.- "Análisis y Diagnóstico" del PMUS**, fue entregado por INGESTEC al ayuntamiento, pero no se aporta al órgano ambiental porque está integrado en su totalidad dentro del Documento II de la Versión Preliminar del PMUS o Borrador del PMUS.
3. El **Documento III.- "DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO" del PMUS**, que acompaña al documento II, con el contenido previsto para EAYTE simplificada en el artículo 50.1 y 2 de la LOTUP.
4. El **Documento IV.- "PLAN DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA"**, a seguir en el procedimiento de elaboración del PMUS.

Así pues, con todo ello, las fases que se deben superar en la elaboración, tramitación y aprobación del PMUS de Vila-real son:

- **FASE I.- Organización y planificación.** → SUPERADA
- **FASE II.- Prediagnóstico y objetivos generales.** → SUPERADA
- **FASE III.- Análisis y diagnóstico de la movilidad actual.** → SUPERADA con la entrega del Documento I.- "Análisis y diagnóstico" al Ayuntamiento.
- **FASE IV.- Elaboración de la "Versión PRELIMINAR del PMUS".** → SUPERADA
- **FASE V.- Procedimiento de EAYTE del PMUS.** → SUPERADA
- **FASE VI.- Incorporación a la VP del PMUS las consideraciones que el órgano ambiental indique en su INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO** → Versión INFORMATIVA del PMUS. → SUPERADA con la entrega del presente documento.
- **FASE VII.- Plazo de 45 días de información y participación pública y consultas.** → A INICIAR
- **FASE VIII.- Resolución alegaciones.**
- **FASE IX.- Elaboración de la "Versión FINAL del PMUS"** incorporando resultados de la participación pública y consultas. → Solicitud de informe al órgano competente en movilidad de la Generalitat Valenciana (art. 10.1 de la Ley 6/2011 de Movilidad).
- **FASE X.- Aprobación del PMUS por Ayuntamiento en Pleno de Vila-real.**

En contestación a la solicitud de inicio del procedimiento de la **EAYTE**, se recibe de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica, concretamente de la

Dirección General de Medio Natural y Evaluación Ambiental, el Informe Ambiental y Territorial Estético de fecha 7 de octubre de 2019, en el que se indica que **se RESUELVE:**

*Emitir Informe Ambiental y Territorial Estratégico FAVORABLE en el procedimiento simplificado de evaluación ambiental y territorial estratégica del "Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vila-real", de acuerdo con los criterios del Anexo VIII de la LOTUP, por no tener efectos significativos negativos sobre el medio ambiente, correspondiendo continuar la tramitación del programa conforme a su normativa sectorial, con el cumplimiento de las siguientes determinaciones:*

1. La redacción definitiva del PMUS de Vila-real concretará los siguientes aspectos:
  - i. Deberá especificar las actuaciones que puedan afectar a los espacios y elementos naturales que gocen de protección ambiental (la Red Natura 2000 Desembocadura del riu Millars, el Espacio Natural Protegido del Paisaje Protegido del Millars y vías pecuarias) y, en su caso, solicitar consulta al órgano competente en la materia.
  - ii. Incorporar metodología y cálculo de la huella de carbono derivada del modelo de movilidad propuesto y los indicadores de seguimiento de carácter medioambiental que se estimen adecuados, en concreto, emisiones CO2 equivalente y consumo de energía (Tep).
  - iii. Incorporar procedimiento para el seguimiento de la contaminación acústica derivada del modelo de movilidad propuesto y el indicador correspondiente del nivel sonoro externo.
  - iv. Completar la propuesta de indicadores de seguimiento con los valores iniciales y los valores objetivos a alcanzar.
2. El PMUS deberá atender las consideraciones realizadas por el informe del Servicio de Planificación de la Subdirección General de Movilidad recibido en fecha 18/04/2019.
3. El PMUS se completará con la documentación requerida por el Servicio de Movilidad Urbana de la Subdirección General de Movilidad en su informe recibido en fecha 28 de junio de 2019, y se solicitará informe previo a la aprobación definitiva por el Ayuntamiento, incorporando, en su caso, las determinaciones que el mismo se indiquen.
4. Las modificaciones que se deriven del PMUS de Vila-real que afecten al Plan General de este municipio serán incluidas en el Plan General en tramitación.

Así pues, una vez aportado el Documento Inicial Estratégico (DIE) y el Borrador del Plan de Movilidad Urbana Sostenible y emitido el **INFORME AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICO** correspondiente al procedimiento de **Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica del PMUS**, se redacta el presente **documento "VERSIÓN INFORMATIVA DEL PMUS"**, con objeto de incorporar a la Versión Preliminar del Plan las consideraciones que el órgano ambiental ha indicado en su informe.

#### 0.4.1 INCORPORACIONES AL DOCUMENTO DEL PMUS RESPECTO AL BORRADOR DEL PLAN

El borrador del Plan Municipal de Movilidad Urbana de Vila-real, con el procedimiento de EAYTE, fue sometido a consultas por las administraciones sectoriales indicadas en el apartado anterior.

En efecto, en el presente documento se incorporan todas las consideraciones realizadas en el **informe ambiental y territorial estratégico** y en los diferentes **informes sectoriales** realizados, emitidos tras consultas realizadas por parte de la Subdirección General de Evaluación Ambiental de la Conselleria



de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica a las siguientes administraciones públicas:

- Servicio de Movilidad Urbana de la Conselleria de Vivienda (SDG Movilidad).
- Servicio de Planificación de la Conselleria de Vivienda (SDG Movilidad).
- Servicio de Lucha contra el Cambio Climático y Prevención y Control de la Contaminación de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica (SDG Cambio Climático).
- Servicio de Ordenación y Gestión Forestal (VVPP) de la Conselleria de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica (SDG del Medio Natural).
- Servicio de Ordenación de Infraestructura Verde y Paisaje de la Conselleria de Vivienda.
- Servicio Territorial de Urbanismo de Castellón.

Cabe destacar que se incorpora un apartado adicional (9) dedicado íntegramente a la **infraestructura verde y el paisaje**, de forma que se describe y analiza la infraestructura verde correspondiente a la ordenación estructural y las posibles afecciones a la misma de las actuaciones que propone el PMUS, y también una propuesta de infraestructura verde de ordenación pormenorizada en Vila-real. Adicionalmente, también se habla de las medidas correctoras a considerar y el control sobre la incidencia que las actuaciones propuestas en el Plan puedan tener sobre la mencionada infraestructura verde.

En el **apartado 10**, se realiza un análisis medioambiental del PMUS, donde se describen las posibles afecciones de las propuestas del PMUS sobre los espacios y elementos naturales protegidos, se desarrolla el método de cálculo de la huella de carbono relativa a la aplicación del modelo de movilidad que propone el PMUS. También se detalla el seguimiento de la contaminación acústica en el municipio así como el indicador de nivel sonoro externo. Por último, en lo que se refiere a los indicadores de seguimiento medioambientales, se han incorporado valores iniciales y valores objetivo, para una mejor cuantificación de los mismos.

Por otra parte, el PMUS también ha tenido en cuenta las diferentes **actuaciones que se han realizado en Vila-real desde la redacción del Borrador del Plan**, para realizar las modificaciones pertinentes en el presente documento. Esta información ha sido facilitada por el Ayuntamiento de Vila-real.

## 1 RECOPIACIÓN INFORMACIÓN EXISTENTE

### 1.1 DOCUMENTACIÓN EXISTENTE DE INTERÉS

#### 1.1.1 DOCUMENTOS DE ÁMBITO SUPRAMUNICIPAL

Para la elaboración del PMUS de Vila-real, se han contemplado los siguientes documentos de ámbito supramunicipal.

- 1) **Estrategia territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV)**. De la misma para el PMUS de Vila-real es de importancia el documento "ETCV Área Funcional de Castellón" y el cuaderno de Movilidad de la misma.
- 2) **Estrategia Valenciana de lucha contra el Cambio Climático y su actual revisión, donde** se han definido las medidas estratégicas establecidas para la minimización de las emisiones atribuidas a este sector, trabajando en una estrategia a tres niveles: reducción de la movilidad, mejora del reparto modal y actuaciones sobre los vehículos.
- 3) **Estrategia Española de Movilidad Sostenible**. Pretende ser un marco estratégico que recoja líneas directrices y un conjunto de medidas en las áreas prioritarias de actuación cuya aplicación permita avanzar hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Este marco se tendrá en cuenta en los procesos planificadores que afecten al sector transporte. Las directrices generales de actuación establecidas en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible sobre las que se diseña la nueva orientación del transporte se resumen en el fomento del transporte público y del no motorizado, la intermodalidad y el desarrollo de la movilidad mediante programas de cooperación entre las Administraciones Públicas competentes.
- 4) **Plan de Acción Territorial del Entorno de Castellón**: (PATECAS). Es PAT antiguo (sobre 2005) que no fue aprobado finalmente, pero en el cual existe información de interés. En la actualidad se abandona el PATECAS, y se ha iniciado la elaboración del **Plan de Acción Territorial del Área Funcional de Castellón** (PAT CASTELLON), del cual está disponible el Borrador del Plan y el Documento Inicial Estratégico para la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica del Plan, con su Documento de Alcance del Estudio Ambiental y Territorial Estratégico, en la siguiente web <http://www.habitatge.gva.es/es/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/plan-de-accion-territorial-del-area-funcional-de-castellon-pat-castello>
- 5) **Plan de Transporte de Castelló y su entorno**, de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes.
- 6) **Plan de Movilidad Metropolitano de Castellón** (PMoMe Cs) está en elaboración y el Ayuntamiento de Vila-real participa en la Comisión Técnica del mismo. La información disponible se encuentra en la web [www.pmome.es/castello](http://www.pmome.es/castello), estando disponible en la actualidad el "Borrador Plan" y el Documento Inicial Estratégico para la Evaluación Ambiental y Territorial Estratégica del Plan.  
  
Indicar que el Servicio de Movilidad de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio ha facilitado al Ayuntamiento de Vila-real, los resultados de las encuestas realizadas en el PMoMe en Vila-real, que son utilizadas como datos disponibles para analizar la movilidad en Vila-real.
- 7) **Pan de Acción Territorial de Riesgos de Inundación de la Comunidad Valenciana** (PATRICOVA), que está disponible en [http://www.habitatge.gva.es/es/web/urbanismo/registro-autonomico-](http://www.habitatge.gva.es/es/web/urbanismo/registro-autonomico-de-instrumentos-de-planeamiento-urbanistico)

[de-instrumentos-de-planeamiento-urbanistico](http://www.habitatge.gva.es/es/web/urbanismo/registro-autonomico-de-instrumentos-de-planeamiento-urbanistico) y se puede consultar zonas inundables en visor <http://www.habitatge.gva.es/es/web/sistema-de-informacion-territorial>

- 8) **Plan de Acción Territorial del Litoral** (PATIVEL) de poca o nula afección para el PMUS, pero está toda información en <http://www.habitatge.gva.es/es/web/urbanismo/registro-autonomico-de-instrumentos-de-planeamiento-urbanistico>
- 9) **Plan Rector de Uso y Gestión (PRUG) de la Desembocadura del Millars**.
- 10) **Proyectos CV-005, CV-006 y CV-007 del "Servicio de Transporte Público de viajeros por carretera"** de la Dirección General de Obras Públicas, Transportes y Movilidad de la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración, que define las líneas de autobuses públicos interurbanas siguientes:
  - a. **CV-005 – Onda – Castellón de la Plana**
  - b. **CV-006 – Castelló metropolitana Sud**
  - c. **CV-007- La Vall d'Uixó – Castellón de la Plana**
- 11) **Inventario de la Xarxa d'itineraris No Motorizats (XINM)**: está en redacción, se ha terminado el inventario de la red existente, y el Servicio de Planificación de la Conselleria va a comenzar a estudiar las actuaciones necesarias para completar dicha red estructural de itinerarios no motorizados, en las que deben apoyarse los itinerarios municipales. Destacar que se contempla el carril bici en el futuro bulevar de la Plana sobre el actual trazado de la N-340a.
- 12) **Proyecto del TRAM**: si bien estaba prevista una línea Castellón a Vila-real por el futuro bulevar de la N-340, que fuera por la CV-185 a Burriana, según reuniones de la Comisión Técnica del PMoMe de Castellón, la Conselleria comenta que no hay previsión para su ejecución.
- 13) **Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible en el Área Urbana de Castellón** (EDUSI del ÁREA URBANA de Castellón), en el que se incluye dentro del área funcional a Vila-real.
- 14) **Plan Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio Fomento para Cercanías de la Comunidad Valenciana (2018-2025)**, de poca afección en Vila-real.
- 15) El **Plan Infraestructuras Estratégicas Comunidad Valenciana 2010-2020**, que es sustituido por la **Estrategia UNEIX 2018-2030**, se trata de un documento estratégico que definirá las líneas estratégicas a seguir para la mejora de la movilidad, las infraestructuras y el transporte de la Comunidad Valenciana. Es un documento de gran incidencia en el PMUS de Vila-real dado que se plantean actuaciones prioritarias para hacer posible una movilidad sostenible en Vila-real como son:
  - a. Nuevas líneas de transporte interurbano en autobús.
  - b. Aparcamientos disuasorios que debe definir el PMoMe de Castellón.
  - c. Integración tarifaria en áreas metropolitanas.
  - d. Ejecución nueva plataforma ferroviaria de Alta Velocidad Valencia-Castellón.
  - e. Mejora conectividad con AP-7 con nuevo enlace en CV-20, para resolver los problemas existentes de acceso a Vila-real y sus polígonos industriales.
  - f. Creación del bulevar metropolitano N-340.

- g. Acondicionando la N-340 desde Nules a Torreblanca a su función de carretera de tráfico local y no de largo recorrido, resolviendo los problemas de seguridad vial, facilitando la permeabilidad de itinerarios no motorizados y la integración urbanística. Se plantea la mejora de la N-340 desde Les Alquerías a Vila-real.
- h. Supresión de la travesía de la antigua CV-20 a su paso por el casco urbano hasta conectar con la N-340.
- i. Desdoblamiento de la carretera CV-185 a Burriana.

### 1.1.2 DOCUMENTOS DE ÁMBITO MUNICIPAL

Para la elaboración del PMUS de Vila-real, se han contemplado los siguientes documentos de ámbito municipal.

- 1) **Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible (EDUSI) de Vila-real**, documento elaborado pero que no obtuvo la subvención FEDER para su implantación.
- 2) **Plan General de Ordenación Urbana (PGOU)** vigente de 1993. Además se contempla la información disponible en la Versión Preliminar de la Revisión del PGOU iniciada, pero no aprobada.
- 3) **Plan Municipal de Accesibilidad (2008)**, que define todas las actuaciones a realizar para lograr una accesibilidad universal.
- 4) **Plan Estratégico BICIVILAT**, que regula el sistema público municipal de préstamo de bicicleta y vías ciclistas.
- 5) **Estudio de validación de la propuesta municipal de carriles bici urbanos de Vila-real** de la UPV del año 2012.
- 6) **Agenda 21**. El Ayuntamiento de Vila-real en 2005 asume el compromiso valenciano conocido como Carta de Xàtiva (promovida por la Red Valenciana de Municipios hacia la Sostenibilidad de la Diputación de Valencia), se asumen plenamente los retos marcados por la Carta de Aalborg.
- 7) **PACTO DE ALCALDES, diciembre 2010**. Plan de Acción para la energía sostenible de la ciudad de Vila-real. Documento no aprobado en pleno, si bien el Ayuntamiento de Vila-real se adhirió al "Pacto de Alcaldes-Alcaldesas" ("Convenant of Majors"), promovido por la Comisión Europea, como mecanismo de participación contra el calentamiento de la Tierra, en fecha 27 de julio de 2009.
- 8) **Plan de Educación ambiental**. Va dirigido a las escuelas e institutos, del curso 2017-2018
- 9) **Proyecto de caminos escolares seguros**
- 10) **Plan acústico municipal** de Vila-real y su revisión del 2017.
- 11) **Plan de Integración Comercial Centro**, del año 2001.
- 12) **Estudio Integración Comercial Pza. Bayarri**, del año 2007.

### 1.2 FUENTES DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

1. De ámbito nacional se ha consultado:
  - o **Instituto Nacional de Estadística (INE)**: características socioeconómicas del territorio y seccionado censal municipal.
  - o **Ministerio de Fomento**: Mapas de aforos el viario de acceso a la ciudad: [http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO\\_VELOCIDADES/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/CARRETERAS/TRAFFICO_VELOCIDADES/)
2. De ámbito autonómico:
  - o **Portal Estadístico del a GVA** <http://www.pegv.gva.es/es>
  - o **Aforos carreteras de la GVA**. <http://www.habitatge.gva.es/es/web/carreteras/aforos-car>
  - o **Visor de la cartografía temática** de la GVA <https://visor.gva.es/visor/?idioma=es>
3. De ámbito local:
  - o **Sistema de Información Territorial municipal**: <http://sit.vila-real.es/emap400/emapwebview01.aspx?prjid=PLANGENER&scope=PLANGENERAL&Lang=3>
  - o Datos de las empresas de Transportes público autobuses y taxi.

## 2 TRABAJO DE CAMPO

La toma de datos de campo es la principal fuente de información para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS).

Los datos de campo utilizados son:

- 1) **Datos** extraídos de la **encuesta realizada a la ciudadanía**, disponible en el siguiente link <https://goo.gl/forms/EzsCy5Y8XRtvAjqY1>, para la elaboración del presente PMUS a través de la web municipal.
- 2) **Datos** facilitados por la Conselleria Vivienda, Obras Públicas y Vertebración de Territorio de las encuestas realizadas para la elaboración del **'Plan de Movilidad del área metropolitana de Castellón'** (en adelante PMoMe), para el municipio de Vila-real.
- 3) **Aforos de tráfico** realizados en el **'Estudio de validación de la propuesta municipal de carriles bici urbanos de Vila-real'** realizados por la **Universitat Politècnica de València** en el año 2012.
- 4) **Mapa de Tráfico** por Provincia que publica el Ministerio de Fomento de los años 2011 a 2016.

### 2.1 ZONIFICACIÓN

Vila-real cuenta con un núcleo urbano principal, que se completa con urbanizaciones residenciales, donde predominan las viviendas unifamiliares, que se encuentran situadas en la zona noroeste del municipio.

En cuanto a la industria, se localizan tres zonas importantes en la localidad junto a los principales ejes viarios interurbanos. Por una parte en el norte y en el sur del entramado urbano, junto a la N-340, y después en el eje que del oeste junto a la CV-20.

Se ha utilizado la zonificación del PMoMe que se corresponde con las **15 zonas censales** en que se divide el término municipal de Vila-real, que tienen los siguientes códigos y se representan en la Fig. 1:

CÓDIGO ZONA
1350101
1350102
1350201
1350202
1350203
1350204
1350205
1350301
1350302
1350303
1350401
1350402
1350403
1350404
1350405

Tabla 1.- Código zonas censales. PMoMe.

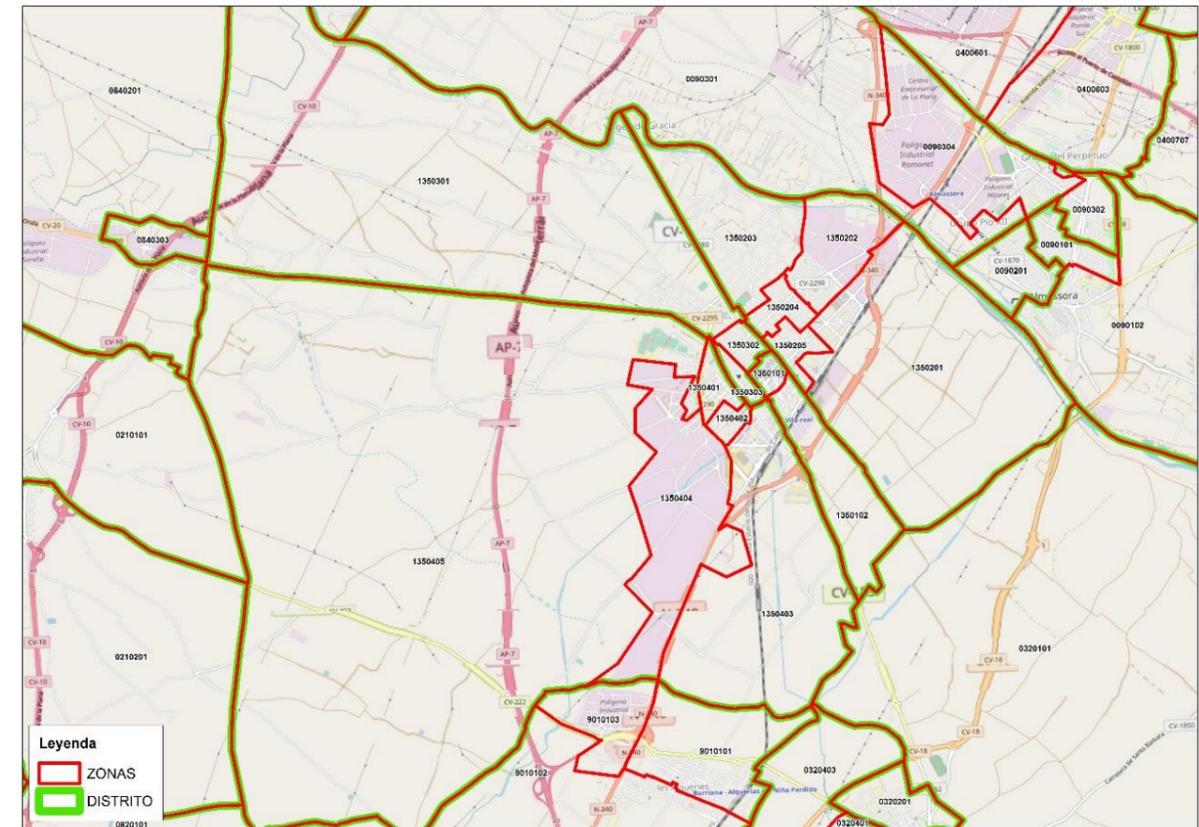


Fig. 2.- Mapa de zonificación del PMoMe. Conselleria de Vivienda.

### 2.2 ENCUESTAS

Se cuenta con datos que provienen de distintas fuentes 1) Los datos recopilados de la encuesta realizada por INGESTEC a la ciudadanía para elaborar el PMUS, y 2) los datos de las encuestas realizadas por el PMoMe en el municipio de Vila-real.

En la primera se tendrán unos resultados más específicos de la población, así como la percepción de los ciudadanos de los servicios existentes y las deficiencias que ven en la actualidad. Frente a esto, los datos del PMoMe tendrán un carácter más general y permitirán una comparación con el resto de municipios del Área Metropolitana de Castellón.

#### 2.2.1 ENCUESTA ESPECÍFICA DEL PMUS AL CIUDADANO

A través de la herramienta "Formularios de Google" se ha creado una encuesta disponible en la página web del Ayuntamiento de Vila-real, destinada a conocer la opinión de la ciudadanía sobre la movilidad en el municipio.

**2.2.1.1 RESULTADOS ENCUESTA**

La encuesta ha sido realizada por 134 personas, y presenta la información desde distintas perspectivas en función de la relación con el municipio, a partir de la siguiente estructura:

1. Parte genérica.
2. La relación con el municipio de Vila-real.
3. Modo de transporte que utiliza.

A continuación se desarrolla cada apartado y se detallan las respuestas obtenidas a la encuesta.

**1. Parte genérica:**

Esta primera parte trata de caracterizar la población de la encuesta en general en función de su sexo, edad, nivel de estudios, situación laboral o si tiene movilidad reducida.

Población según género	Personas	%
Hombre	69	51%
Mujer	62	46%
Prefiere no decirlo	3	2%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 2.- Población según género. Encuesta PMUS.

Población según edades	Personas	%
< de 26 años	9	7%
entre 26 y 35 años	21	16%
entre 35 y 44 años	41	31%
entre 46 y 55 años	47	35%
entre 56 y 65 años	11	8%
> de 65 años	5	4%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 3.- Población según edades. Encuesta PMUS.

Población según estudios	Personas	%
Enseñanza primaria	10	7%
Enseñanza secundaria	10	7%
Estudios universitarios	75	56%
Estudios universitarios superiores	3	2%
Formación profesional	35	26%
Sin estudios	1	1%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 4.- Población según estudios. Encuesta PMUS.

Situación laboral	Personas	%
Estudiante	6	4%
Incapacidad permanente para el trabajo	5	4%
Jubilado	7	5%
Labores del hogar	2	1%
Ocupado	3	2%
Trabajador, en activo	101	75%
Parado	10	7%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 5. Población según situación laboral. Encuesta PMUS.

Movilidad reducida	Personas	%
Sí, permanente	6	13%
Sí, temporal	5	11%
No	123	262%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>285%</b>

Tabla 6.- Población con movilidad reducida. Encuesta PMUS.

Motivo movilidad reducida	Personas	%
Discapacidad motora	6	55%
Edad avanzada	3	27%
Carro con bebé	2	18%
<b>Total</b>	<b>11</b>	<b>100%</b>

Tabla 7.- Motivo movilidad reducida. Encuesta PMUS.

**2. Parte genérica:**

Esta primera parte trata de caracterizar la población de la encuesta en general en función de su sexo, edad, nivel de estudios, situación laboral o si tiene movilidad reducida.

Vive en Vila-real	Personas	%
Sí	123	92%
No	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 8.- Población según si vive en Vila-real. Encuesta PMUS.

Nº miembros ud. Familiar	Personas	%
1 miembro	7	5%
2 miembros	27	20%
3 miembros	35	26%
4 miembros	50	37%
5 miembros o más	5	4%
NS/NC	10	7%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 9.- Nº miembros unidad familiar. Encuesta PMUS.

Nº vehículos en ud. Familiar	Personas	%
1 vehículo	37	28%
2 vehículos	58	43%
3 vehículos	21	16%
más de 3	7	5%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 10.- Nº de vehículos en unidad familiar. Encuesta PMUS.

Coches	Personas	%
1 coche	44	33%
2 coches	66	49%
3 coches	12	9%
4 coches	1	1%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 11.- Nº de coches. Encuesta PMUS.

Motos	Personas	%
0 motos	101	75%
1 moto	20	15%
2 motos	2	1%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 12.- Nº de motos. Encuesta PMUS.

Bicicleta propia	Personas	%
0	37	28%
1	26	19%
2	37	28%
3	12	9%
4 o más	11	8%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 13.- Disponibilidad de bicicleta propia. Encuesta PMUS.

Modalidad aparcamiento	Personas	%
Libre en vía pública	47	35%
Aparcamiento privado	72	54%
Aparcamiento público	4	3%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 14.- Modalidad aparcamiento en lugar de residencia. Encuesta PMUS.

Nº vehículos en la calle	Personas	%
Adecuado	48	36%
Elevado	66	49%
Escaso	5	4%
No me importa	4	3%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 15.- Nº de vehículos en la calle. Encuesta PMUS.

Velocidad vehículos	Personas	%
Adecuada	45	34%
Baja	7	5%
Considero que debiera de limitarse a	26	19%
Elevada	43	32%
No me importa	2	1%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 16.- Velocidad vehículos por la calle de residencia. Encuesta PMUS.

Zonas de carga y descarga	Personas	%
Suficientes	85	63%
Insuficientes	17	13%
Mal distribuidas	18	13%
No hay comercios	3	2%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 17.- Zonas de carga y descarga en la zona de residencia. Encuesta PMUS.

Calles peatonales	Personas	%
Agradables para el paseo	12	9%
No son agradables para el paseo	19	14%
Suficientes	41	31%
Insuficientes	51	38%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 18.- Calles peatonales en la ciudad. Encuesta PMUS.

Necesidad de peatonalización	Personas	%
Sí	66	49%
No	57	43%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 19.- Necesidad de peatonalización. Encuesta PMUS.

Vías ciclistas	Personas	%
Son seguras	1	1%
Son inseguras	14	10%
Son suficientes	15	11%
Son insuficientes	84	63%
No son necesarias	9	7%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 20.- Vías ciclistas en la ciudad. Encuesta PMUS.

Mejora itinerarios ciclistas	Personas	%
Sí	74	55%
No	49	37%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 21.- Necesidad de mejora itinerarios ciclistas. Encuesta PMUS.

Mejora de la Sequia Major	Personas	%
Sí	86	64%
No	37	28%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 22.- Necesidad de mejora recorrido acequia Major. Encuesta PMUS.

Actuaciones Sequia Major	Personas	%
Cubrirla para su aprovechamiento en s	10	7%
Fomentar la acequia como recurso híd	16	12%
Implementar un carril bici	18	13%
Mejorar los puntos de cruce de la ace	6	4%
Mejorar los recorridos peatonales	40	30%
Mejorar la urbanización de ese espaci	17	13%
Otros	16	12%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 23.- Actuaciones en la acequia Major. Encuesta PMUS.

N340a en bulevar	Personas	%
Sí	90	67%
No	33	25%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 24.- Necesidad de reconvertir N-340a en bulevar. Encuesta PMUS.

Desplazamientos habituales	Personas	%
Lugar de trabajo	91	68%
Comercios	5	4%
Centros educativos	8	6%
Centros médicos	7	5%
Administraciones	7	5%
Instalaciones deportivas	3	2%
Ocio	2	1%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 25.- Desplazamientos habituales población. Encuesta PMUS.

Tiempo de desplazamientos	Personas	%
Menos de 10 minutos	31	23%
Entre 10 y 15 minutos	51	38%
Entre 15 y 30 minutos	31	23%
Más de 30 minutos	10	7%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 26.- Tiempo de desplazamientos habituales. Encuesta PMUS.

Modo de desplazamiento	Personas	%
Vehículo privado	63	47%
Transporte público	2	1%
A pie	48	36%
Bicicleta	10	7%
NS/NC	11	8%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 27.- Modo habitual de desplazamiento. Encuesta PMUS.

## 2.1. Si vive en Vila-real

En esta parte de la encuesta se ha clasificado la población residente en función de si trabaja o estudia en Vila-real o si por el contrario lo hace en otro municipio. De esta forma se permite obtener, de los desplazamientos más habituales, las características de duración del viaje o el medio de transporte empleado.

Trabaja/estudia en Vila-real	Personas	%
Sí	83	62%
No	51	38%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 28.- Trabaja/ estudia en Vila-real. Encuesta PMUS.

Trabaja o estudia	Personas	%
Trabaja	77	57%
Estudia	6	4%
<b>Total</b>	<b>83</b>	<b>62%</b>

Tabla 29.- Trabaja o estudia en Vila-real. Encuesta PMUS.

Lugar de desplazamiento	Personas	%
Nucelo urbano	31	37%
Casco urbano	2	2%
Centro de estudios	7	8%
Hospital de La Plana	1	1%
Partida Madrigal	1	1%
Polígono Industrial Les Voltes	6	7%
Polígono Industrial Miralcamp	1	1%
Zonas agrícolas	1	1%
Santa Quiteria	1	1%
NS/NC	32	39%
<b>Total</b>	<b>83</b>	<b>100%</b>

Tabla 30.- Lugar de desplazamiento en Vila-real. Encuesta PMUS.

Centros de estudios	Personas	%
IES Broch i Llop	1	13%
IES Miralcamp	1	13%
IES Francesc Tárrega	2	25%
CEIP Bisbe Pont i Gol	1	13%
UNED	1	13%
EPA	2	25%
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>100%</b>

Tabla 31.- Centros de estudios. Encuesta PMUS.

Tiempo casa-trabajo/estudio	Personas	%
Menos de 10 minutos	35	42%
Entre 10 y 15 minutos	24	29%
Entre 15 y 30 minutos	19	23%
Más de 30 minutos	2	2%
NS/NC	3	4%
<b>Total</b>	<b>83</b>	<b>100%</b>

Tabla 32.- Tiempo desplazamiento casa-lugar trabajo/estudio. Encuesta PMUS.

Distancia casa-trabajo/estudio	Personas	%
Menos de 500 metros	13	16%
Entre 500 metros y 1 km	20	24%
Entre 1 y 2 km	18	22%
Entre 2 y 5 km	18	22%
Entre 5 y 10 km	5	6%
Más de 10 km	7	8%
NS/NC	2	2%
<b>Total</b>	<b>83</b>	<b>100%</b>

Tabla 33.- Distancia casa-lugar trabajo/estudio. Encuesta PMUS.

Forma habitual desplazamiento	Personas	%
Vehículo privado	36	43%
Transporte público	2	2%
A pie	36	43%
Bicicleta	9	11%
<b>Total</b>	<b>83</b>	<b>100%</b>

Tabla 34.- Forma habitual desplazamiento. Encuesta PMUS.

Trabaja/estudio otro municip	Personas	%
Sí	38	28%
No	96	72%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 35.- Vive en Vila-real pero trabaja/estudia en otro municipio. Encuesta PMUS.

Municipio desplazamiento	Personas	%
Alquerías del Niño Perdido	1	3%
Almazora	3	8%
Atzeneta	1	3%
Betxí	3	8%
Burriana	2	5%
Burjassot	1	3%
Castellón	14	37%
Grao de Castellón	2	5%
Onda	4	11%
Sagunto	2	5%
Torrent	1	3%
València	2	5%
Otros	2	5%
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>100%</b>

Tabla 36.- Municipio desplazamiento trabajo/estudios. Encuesta PMUS.

Tiempo desplazamiento	Personas	%
Menos de 10 minutos	1	3%
Entre 10 y 15 minutos	10	26%
Entre 15 y 30 minutos	20	53%
Más de 30 minutos	7	18%
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>100%</b>

Tabla 37.- Tiempo desplazamiento. Encuesta PMUS.

Forma habitual desplazamiento	Personas	%
Vehículo privado	33	87%
Transporte público	4	11%
A pie	0	0%
Bicicleta	1	3%
<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>100%</b>

Tabla 38.- Forma habitual desplazamiento. Encuesta PMUS.

## 2.2. Si no vive en el municipio de Vila-real

En el caso de no residentes en Vila-real se permitirá conocer la asiduidad de las visitas al municipio, así como caracterizar los viajes entre el municipio de residencia y Vila-real.

Municipio de residencia	Personas	%
Castellón	2	25%
Vall d'Uxò	2	25%
Burriana	1	13%
Foios	1	13%
Arrecife	1	13%
Otros	1	13%
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>100%</b>

Tabla 39.- Municipio de residencia. Encuesta PMUS.

Frecuencia visita Vila-real	Personas	%
Entre semana, de forma continuada	5	38%
Entre semana, de forma esporádica	3	23%
Finde semana	2	15%
Alguna ocasión	3	23%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 40.- Frecuencia visita Vila-real. Encuesta PMUS.

Motivo visita Vila-real	Personas	%
Gestiones laborales	2	15%
Compras	6	46%
Servicios Médicos	3	23%
Asuntos personales	2	15%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 41.- Motivo visita Vila-real. Encuesta PMUS.

Modo de transporte	Personas	%
Vehículo privado	10	77%
Transporte público	2	15%
A pie	1	8%
Bicicleta	0	0%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 42.- Modo de transporte en visita Vila-real. Encuesta PMUS.

Servicios que utiliza	Personas	%
Administraciones	6	46%
Centros Médicos	4	31%
Comercios	2	15%
Ocio	1	8%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 43.- Servicios que utiliza de Vila-real. Encuesta PMUS.

Modo de transporte a servicios	Personas	%
Vehículo privado	9	69%
Transporte público	0	0%
A pie	4	31%
Bicicleta	0	0%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 44.- Modo de transporte hasta servicios. Encuesta PMUS.

### 3. Modo de transporte que utiliza:

En esta tercera parte de la encuesta se clasifica a la población en función del modo de transporte que utilizan.

Utiliza vehículo privado	Personas	%
Sí	99	74%
No	35	26%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 45.- Utilización de vehículo privado por Vila-real. Encuesta PMUS.

Vehículo habitual	Personas	%
Coche	95	96%
Moto	4	4%
<b>Total</b>	<b>99</b>	<b>100%</b>

Tabla 46.- Vehículo utilizado habitualmente. Encuesta PMUS.

Facilidad de aparcamiento	Personas	%
Sí, siempre hay plazas libres en la vía pública	14	14%
Sí, en plazas de parcamiento público	6	6%
Sí, tengo plaza de aparcamiento en propiedad	15	15%
Algunas veces	35	35%
No	29	29%
<b>Total</b>	<b>99</b>	<b>100%</b>

Tabla 47. Facilidad de aparcamiento. Encuesta PMUS.

Problema de aparcamiento	Personas	%
Sí	69	70%
No	30	30%
<b>Total</b>	<b>99</b>	<b>100%</b>

Tabla 48. Problema de aparcamiento. Encuesta PMUS.

Carreteras interurbanas	Personas	%
Buenas	7	7%
Suficientes	24	24%
Insuficientes	4	4%
Mejorables	64	65%
<b>Total</b>	<b>99</b>	<b>100%</b>

Tabla 49.- Percepción carreteras conexión con municipios. Encuesta PMUS.

Problemas de tráfico	Personas	%
Sí, congestión o ataques de forma continuada	31	31%
Sí, exceso de velocidad	17	17%
Sí, existen conflictos con conductores, peatones, ciclistas	7	7%
Sí, la señalización es confusa o inadecuada	5	5%
Firme en mal estado	2	2%
Coches mal aparcados	2	2%
Número elevado de vehículos	2	2%
Faltan rotondas	1	1%
No	32	32%
<b>Total</b>	<b>99</b>	<b>100%</b>

Tabla 50.- Problema de tráfico. Encuesta PMUS.

Aspectos a mejorar	Personas	%
El pavimento se encuentra en mal estado	31	31%
Existen conflictos con conductores, peatones	30	30%
La iluminación es inadecuada	23	23%
La señalización es confusa o inadecuada	6	6%
La señalización está en mal estado	2	2%
Otros	7	7%
<b>Total</b>	<b>99</b>	<b>100%</b>

Tabla 51.- Aspectos a mejorar. Encuesta PMUS.

Adquisición vehículo electr.	Personas	%
Sí	72	73%
No	27	27%
<b>Total</b>	<b>99</b>	<b>100%</b>

Tabla 52.- Adquisición vehículo eléctrico en el futuro. Encuesta PMUS.

Motivo adquisición vehículo electr.	Personas	%
Consumo reducido	1	1%
Precio elevado	51	52%
No tengo previsto cambiar de coche	3	3%
Pocos puntos de recarga	28	28%
Reducción de emisiones	8	8%
Tecnología poco madura	7	7%
Tengo un coche híbrido	1	1%
<b>Total</b>	<b>99</b>	<b>100%</b>

Tabla 53.- Motivo adquisición o no vehículo eléctrico. Encuesta PMUS.

### 3.1. Transporte público

Se caracteriza la población que utiliza el transporte público, en función si se emplea autobús, hace uso del servicio Bicipila't o si utiliza su propia bicicleta.

Usa TP	Personas	%
Sí	22	16%
No	112	84%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 54. Utiliza transporte público. Encuesta PMUS.

Motivo uso TP	Personas	%
No tengo carnet o automovil dispon	4	18%
Hay problemas de aparcamiento	9	41%
Contamina más	4	18%
Algunos trayectos	3	14%
Es más caro	2	9%
<b>Total</b>	<b>22</b>	<b>100%</b>

Tabla 55.- Motivo utilización transporte público. Encuesta PMUS.

Motivo no uso TP	Personas	%
Frecuencia baja	2	2%
Distancia de las paradas inadecuadas	1	1%
Itinerarios no ajustados a mis necesidades	3	3%
Vivo cerca	1	1%
Precio elevado	1	1%
NS/NC	104	93%
<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>100%</b>

Tabla 56.- Motivo no utilización transporte público. Encuesta PMUS.

Tipo de TP	Personas	%
Ferrocarril	7	32%
Autobus	13	59%
Bicipila't	2	9%
<b>Total</b>	<b>22</b>	<b>100%</b>

Tabla 57.- Modo de transporte público. Encuesta PMUS.

Línea autobús	Personas	%
Bus urbano	1	8%
Bus de verano	1	8%
Otras interurbanas	11	85%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 58.- Líneas de autobús utilizadas. Encuesta PMUS.

Destino habitual	Personas	%
Castellón	8	62%
Termet	1	8%
Valencia	3	23%
Burriana	1	8%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 59.- Destino habitual autobús. Encuesta PMUS.

Frecuencia autobús	Personas	%
Suficiente	2	15%
Insuficiente	6	46%
Mejorable	5	38%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 60.- Frecuencia autobús. Encuesta PMUS.

Precio billete autobús	Personas	%
Adecuado	2	15%
Económico	1	8%
Elevado	9	69%
No es importante	1	8%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 61.- Precio billete autobús. Encuesta PMUS.

Cumplimiento horarios	Personas	%
Sí	5	38%
La mayoría de vece sí	7	54%
Habitualmente no	1	8%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 62.- Cumplimiento horarios de paso autobús. Encuesta PMUS.

Paradas suficientes	Personas	%
Sí	10	77%
No	3	23%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 63.- Suficientes paradas autobús. Encuesta PMUS.

Capacidad suficiente	Personas	%
Sí	5	38%
La mayoría de vece sí	5	38%
Habitualmente no	2	15%
No	1	8%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 64.- Capacidad suficiente autobús. Encuesta PMUS.

Mejora en parada/estación	Personas	%
Aumentar las zonas de sombra	2	15%
Implantación de paneles informativos de	5	38%
Mejorar la comodidad (bancos)	2	15%
Mejorar la iluminación	2	15%
Mejorar los accesos	2	15%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 65.- Mejoras en paradas/estaciones autobús. Encuesta PMUS.

Modo hasta parada	Personas	%
En vehículo privado	2	15%
Transporte público	0	0%
A pie	5	38%
Bicicleta	2	15%
NS/NC	4	31%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 66.- Modo hasta parada autobús. Encuesta PMUS.

Problema estacionamiento	Personas	%
Sí	2	15%
No	6	46%
A veces	1	8%
NS/NC	4	31%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 67.- Problemas estacionamiento parada autobús. Encuesta PMUS.

Mejora en paradas	Personas	%
Aumentar las zonas de sombra	2	15%
Implantación de paneles informativos de tiempo re	5	38%
Mejorar la comodidad (bancos)	2	15%
NS/NC	4	31%
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>100%</b>

Tabla 68.- Mejoras en parada autobús. Encuesta PMUS.

Utiliza bicicleta	Personas	%
Sí. Habitualmente	17	13%
Sí. Esporadicamente	30	22%
No. Nunca	87	65%
<b>Total</b>	<b>134</b>	<b>100%</b>

Tabla 69.- Utiliza bicicleta. Encuesta PMUS.

Motivo uso bicileta	Personas	%
Es la forma más rápida	3	6%
Aparcamiento	1	2%
Actividad recreativa	1	2%
Es más barato	2	4%
Es más ecológico	2	4%
Es una fomra de mantenerme en forma	12	26%
Me gusta desplazarme en este modo	22	47%
No tengo otro medio	4	9%
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>100%</b>

Tabla 70.- Motivo uso bicicleta. Encuesta PMUS.

Tipo de desplazamiento	Personas	%
Gestiones personales	9	19%
Ocio	22	47%
Trabajo-estudios	13	28%
Todas las actividades	3	6%
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>100%</b>

Tabla 71.- Tipo desplazamiento con bicicleta. Encuesta PMUS.

Destinos habituales	Personas	%
Administraciones	14	30%
Centros de trabajo	9	19%
Centros deportivos	6	13%
Centros educativos	3	6%
Comercios	2	4%
Lugares de ocio	4	9%
Parajes naturales	6	13%
Varios	3	6%
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>100%</b>

Tabla 72.- Destinos habituales con bicicleta. Encuesta PMOME.

Itinerarios ciclistas	Personas	%
Suficientes	3	6%
Insuficientes	30	64%
Mejorables	12	26%
Otros	2	4%
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>100%</b>

Tabla 73.- Opinión sobre itinerarios ciclistas. Encuesta PMUS.

Seguridad en desplazamientos	Personas	%
Sí, en todo el municipio	3	6%
Sí, en la mayoría del municipio	16	34%
No, en general	28	60%
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>100%</b>

Tabla 74.- Seguridad en desplazamientos con bicicleta. Encuesta PMUS.

Condicionantes uso bicicleta	Personas	%
Disponer de aparcamiento de biciletas vigilado	4	9%
Disponer de una red interconetada de carriles bicis	8	17%
Mejor iluminación de los carriles bic	5	11%
Pavimento en buen estado	1	2%
Que se permita acceder a otros modos del transpo	2	4%
Seguridad en las inersecciones	27	57%
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>100%</b>

Tabla 75.- Condicionantes uso bicicleta. Encuesta PMUS.

Usuario Bicivila't	Personas	%
Sí, en la mayoría del municipio	7	15%
No, uso mi propia bicicleta	40	85%
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>100%</b>

Tabla 76.- Usuario Bicivila't. Encuesta PMUS.

Nº bases suficientes	Personas	%
Sí	2	29%
No	5	71%
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>

Tabla 77.- Suficiencia nº bases bicivila't. Encuesta PMUS.

Puntos nuevas bases	Personas	%
Más sitios	1	20%
NS/NC	4	80%
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>100%</b>

Tabla 78.- Puntos nuevas bases Bicivila't. Encuesta PMUS.

Estado bicicletas	Personas	%
Aceptable	5	71%
Inaceptable	2	29%
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>

Tabla 79.- Estado bicicleta Bicivila't. Encuesta PMUS.

Nº bicicletas/base	Personas	%
Suficiente	3	43%
Insuficiente	4	57%
<b>Total</b>	<b>7</b>	<b>100%</b>

Tabla 80.- Nº de bicicletas/base Bicivila't Encuesta PMUS.

Motivo no uso Bicivila'T	Personas	%
Me gusta hacer uso de mi bicileta	6	13%
La mayoría de las bicis están en mal estado	4	9%
No se dispone de ninguna base próxima	13	28%
Noy bicis en las bases	2	4%
No me interesa el servicio	20	43%
Dificultades del servicio	2	4%
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>100%</b>

Tabla 81.- Motivo de no utilización Bicivila't. Encuesta PMUS.

Uso bicicleta con mejor infraestr.	Personas	%
Sí	39	83%
No	8	17%
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>100%</b>

Tabla 82.- Uso de la bici con mejor infraestructura. Encuesta PMUS.

## 2.2.2 ENCUESTA DOMICILIARIA DE MOVILIDAD DE PMOME

Dentro de los datos facilitados en el 'Plan de Movilidad del área metropolitana de Castellón' se dispone de la encuesta domiciliaria de movilidad realizada para la localidad de Vila-real.

Estas encuestas se han realizado telefónicamente a los 14 municipios del Área Metropolitana de Castellón. Ha sido encuestada una persona por domicilio según cuotas de edad y sexo, siendo realizada por 844 personas en Vila-real. En el cuestionario se ha incluido la caracterización de las personas, el domicilio y los viajes.

Se tienen cuatro tipos de datos, que se clasifican en los siguientes apartados:

1. Rasgos demográficos.
2. Matriz origen/destino del ámbito metropolitano a nivel del municipio.
3. Matriz origen/destino nivel de desagregación zonal.
4. Explotación de variables de Vila-real.

Se plasman a continuación los resultados de la encuesta del PMoMe de Castellón, correspondientes al municipio de Vila-real:

### 1. Rasgos demográficos:

Este primer apartado sirve para caracterizar a la población de Vila-real en función del sexo, edad, nivel de estudios y situación laboral, entre otros aspectos.

Sexo	Total (V. absolutos)	Total (%)
Hombre	22,672	50.13%
Mujer	22,551	49.87%
<b>Total</b>	<b>45,223</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 83.- Población según género. Encuesta PMoMe.

Grupos de edad	Personas	%
De 5 a 17 años	5,179	11.45%
De 18 a 44 años	21,099	46.66%
De 45 a 64 años	13,574	30.02%
De 65 a 79 años	5,371	11.88%
<b>Total</b>	<b>45,223</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 84.- Población según edad. Encuesta PMoMe.

Nivel de estudios	Personas	%
Estudios primarios acabados	17,751	39.25%
Estudios secundarios acabados	11,124	24.60%
Estudios universitarios acabados	6,484	14.34%
Formación Profesional	4,324	9.56%
Sin estudios	5,276	11.67%
Otros	263	0.58%
<b>Total</b>	<b>45,223</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 85.- Población según nivel de estudios. Encuesta PMoMe.

Actividad de la población	Personas	%
Desempleado, buscando empleo	4,710	10.41%
Desempleado, que no busca empleo	372	0.82%
Escolar/Estudiante	8,345	18.45%
Ocupado	18,112	40.05%
Pensionista	1,591	3.52%
Persona jubilada	7,178	15.87%
Trabajo doméstico no remunerado (tareas del h	3,734	8.26%
Otros	1,182	2.61%
<b>Total</b>	<b>45,223</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 86.- Población según actividad de la población. Encuesta PMoMe.

Movilidad reducida	Personas	%
No	42,240	93.40%
Sí, permanente	1,847	4.08%
Sí, temporal	1,136	2.51%
<b>Total</b>	<b>45,223</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 87. Población con movilidad reducida. Encuesta PMoMe.

Carnet de conducir	Personas	%
Carnet de coche o superior	21,914	48.46%
Carnet de coche y de moto	8,927	19.74%
Carnet de moto	138	0.30%
No procede (menor de 15 años)	4,135	9.14%
No tiene ningún carnet de conducir	10,110	22.36%
<b>Total</b>	<b>45,223</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 88.- Población según disponibilidad de carnet de conducir. Encuesta PMoMe.

Disponibilidad de vehículo	Personas	%
No	6,480	14.33%
Sí, pero no lo uso como conductor	304	0.67%
Sí, sólo como acompañante	9,755	21.57%
Sí, y a veces lo uso como conductor	3,608	7.98%
Sí, y lo uso como conductor	25,076	55.45%
<b>Total</b>	<b>45,223</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 89.- Población según disponibilidad de vehículo. Encuesta PMoMe.

Viajó	Personas	%
Sí	36,637	81.01%
No	8,586	18.99%
<b>Total</b>	<b>45,223</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 90.- Población viajó/no viajó. Encuesta PMoMe.

Motivo de no viaje	Personas	%
Indisposición, enfermedad o baja	1,531	17.83%
No sale habitualmente	1,826	21.27%
Trabaja en el propio domicilio	406	4.73%
Vacaciones	149	1.74%
Otros	3,769	43.90%
No quiere contestar	905	10.54%
<b>Total</b>	<b>8,586</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 91. Motivos población no viajó. Encuesta PMoMe.

## 2. Matriz origen/destino del ámbito metropolitano a nivel del municipio:

Esta matriz clasifica, en función del origen y destino, el número de viaje que se ha realizado a cada población del área funcional de Castellón. (Ver página 16).

## 3. Matriz origen/destino nivel de desagregación zonal:

Las siguientes matrices corresponden a los viajes realizados en los distintos modos de transporte en función de la zona origen/destino. Así como el reparto modal según el tipo de movilidad en el municipio de Vila-real.

ZONA_ORI	ZONA_DESTINO			Total
	1350101	1350102	1350205	
1350102			106	106
1350203	56			56
1350205		106		106
1350303			37	37
<b>Total</b>	<b>56</b>	<b>106</b>	<b>143</b>	<b>304,5185185</b>

Tabla 92.- Matriz de viajes en transporte público. Encuesta PMoMe.

Las matrices restantes se encuentran en las páginas 16 y 17.

## 4. Explotación de variables de Vila-real:

Por último, las siguientes tablas representan distintas variables generales de movilidad en Vila-real.

Movilidad	Viajes	Total (%)
Obligada	49,244	53.22%
No obligada	43,279	46.78%
<b>Total</b>	<b>92,522</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 93.- Motivo de viaje por municipio de residencia. Encuesta PMoMe.

Movilidad	Viajes	Total (%)
Viajes basados en casa	87,048	94.08%
Viajes no basados en casa	5,474	5.92%
<b>Total</b>	<b>92,522</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 94.- Tipo de viajes basados en casa. Encuesta PMoMe.

Motivos de no utilización del VP	Etapas	%
No tengo carnet de conducir	1,369	53.30%
No tengo vehículo disponible para el desplazamiento (lo usa mi muj	720	28.03%
Dificultad para aparcar en destino (no hay aparcamiento/hay que p	0	0.00%
Evitar atascos/congestión/es más rápido	81	3.16%
Es más barato	0	0.00%
Es más cómodo	218	8.49%
Es más ecológico	180	7.01%
<b>Total</b>	<b>2,568</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 95.- Motivos de no utilización del vehículo privado. Encuesta PMoMe.

Motivos de no utilización del TP	Etapas	%
No hay servicio de transporte público o es inadecuado	21,989	43.79%
No conozco el servicio de transporte público/las líneas	512	1.02%
Baja frecuencia de paso (mucho tiempo de espera)	1,225	2.44%
Horarios inadecuados	4,421	8.80%
Falta de puntualidad	139	0.28%
Demasiado lento (tardo más que andando o en coche)	1,663	3.31%
No es cómodo	12,076	24.05%
Por precio (es caro)	1,286	2.56%
Estoy muy cerca de mi destino	2,357	4.69%
Realización de otras actividades seguidas	4,436	8.83%
Tengo que pagar varios billetes	112	0.22%
<b>Total</b>	<b>50,216</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 96.- Motivos de no utilización del TP. Encuesta PMoME.

Frecuencia	Viajes	%
Diariamente	5,003	5.41%
Todos los días laborables	52,686	56.94%
Varias veces por semana	19,131	20.68%
Una vez a la semana	4,273	4.62%
Cada 15 días	1,740	1.88%
Esporádicamente	9,689	10.47%
<b>Total</b>	<b>92,522</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 97.- Frecuencias de viaje por municipio. Encuesta PMoME.



ZONA_ORIGEN	ZONA_DESTINO																Total
	Alcora,	Almassora	Les Alqueries	Benicasim	Betxí	Burriana	Borriol	Castellón de la Plana	Nules	Onda	Oropesa del Mar	Sant Joan de Moró	Vila-real	La Vilavella	Resto de provincia	Resto de España	
Alcora, l'	11.206	311	39	43		208	132	4.188	140	349	143	653	212	28	419	194	18.265
Almazora/Almassora	311	23.434	67	484		930	148	14.238	251	353			2.297		567	453	43.534
Alquerías del Niño Perdido/l	39	159	2.794		62	1.287		1.030	282	106		43	1.202		67	30	7.099
Benicasim/Benicàssim	43	484		15.658		176	84	10.247		140	934	43	422		479	292	29.003
Betxí			62		4.997	467		1.347	305	657	56		1.391	55	193	88	9.617
Borriana/Burriana	208	1.087	1.287	243	294	45.197		8.787	1.315	445			3.443	26	661	819	63.811
Borriol	132	191		84			1.997	3.098	43	111			225		141	44	6.065
Castellón de la Plana/Castell	4.025	13.867	963	10.038	1.447	8.670	3.161	340.939	2.600	4.069	2.872	1.507	12.710	448	4.341	3.761	415.418
Nules	140	184	282		360	1.141	43	2.553	11.945	673	31	44	851	643	815	897	20.603
Onda	415	353	106	175	657	541	111	3.948	616	32.538	238	184	1.594	46	745	416	42.684
Oropesa del Mar/Orpesa	143			977	56			2.851		196	9.717	41	277		592	319	15.170
Sant Joan de Moró	653	50	43	43				1.519	44	184	90	2.395	122		131		5.274
Vila-real	433	2.268	1.360	426	1.280	3.352	268	12.597	851	1.482	277	122	64.418	258	1.343	934	91.669
Vilavella, la	28				55	90		421	643	46			194	2.306	306	21	4.110
Resto de la provincia	297	553	38	412	347	649	184	4.142	775	632	584	131	1.196	285	413	40	10.678
Resto de España	233	421	86	222	146	1.159	85	3.722	950	507	221	49	781	21		644	9.247
<b>Total</b>	<b>18.306</b>	<b>43.363</b>	<b>7.127</b>	<b>28.807</b>	<b>9.701</b>	<b>63.866</b>	<b>6.212</b>	<b>415.627</b>	<b>20.760</b>	<b>42.488</b>	<b>15.163</b>	<b>5.212</b>	<b>91.334</b>	<b>4.118</b>	<b>11.214</b>	<b>8.950</b>	<b>792.248</b>

Tabla 98.- Matriz origen/destino del ámbito metropolitano a nivel municipio. Encuesta PMoMe.

ZONA_ORI	ZONA_DESTINO								Total
	1350101	1350102	1350202	1350203	1350204	1350205	1350301	1350405	
1350101				53		36			89
1350102			43						43
1350202		43	162		67			67	338
1350203	53						52		105
1350204			67				86		153
1350205	36								36
1350301				52	86				138
1350405			67					45	112
<b>Total</b>	<b>89</b>	<b>43</b>	<b>338</b>	<b>105</b>	<b>153</b>	<b>36</b>	<b>138</b>	<b>112</b>	<b>1.013</b>

Tabla 99.- Matriz de viajes en bicicleta. Encuesta PMoMe.

ZONA_ORI	ZONA_DESTINO															Total
	1350101	1350102	1350201	1350202	1350203	1350204	1350205	1350301	1350302	1350303	1350401	1350402	1350403	1350404	1350405	
1350101	883	291	218	62	161	124	240	37	233	261	144	380	159		47	3.239
1350102	337	892	52	165	398		181	137	82	300	160	552	394			3.653
1350201	218	52	1.540	356		174	1.113		81	38	286	152	79	82	149	4.320
1350202	62	165	422	1.641	117	513	196	67	67	67					67	3.384
1350203	109	353		117	222	286	118	212	155	56	51		25		79	1.783
1350204	124		174	513	241	835	463	243	403	38			187			3.222
1350205	240	181	1.195	196	118	463	2.163	53	81	37	54	102	23		126	5.032
1350301	37	137		67	167	243	53	754	190		146	142		56	122	2.113
1350302	233	42	81	67	155	403	41	190	565	115		159			59	2.109
1350303	261	300	38	67	56	38			115	684	104	82	180		25	1.949
1350401	144	160	286		51		54	54		104	638	191			21	1.703
1350402	380	593	94				102	235	118	82	98	647	548	103	20	3.019
1350403	159	394	137		25	99	23			142		474	639			2.092
1350404					52		82	56				103			22	315
1350405	47		149	67	79		20	147	59	25	21	45		22	105	786
<b>Total</b>	<b>3.233</b>	<b>3.561</b>	<b>4.386</b>	<b>3.318</b>	<b>1.842</b>	<b>3.178</b>	<b>4.849</b>	<b>2.184</b>	<b>2.149</b>	<b>1.948</b>	<b>1.703</b>	<b>3.027</b>	<b>2.234</b>	<b>263</b>	<b>842</b>	<b>38.718</b>

Tabla 100.- Matriz viajes a pie. Encuesta PMoMe.

MODO	MODO PRIORITARIO	Mov. No obligada		Mov. Obligada		Total	
		Viajes	%	Viajes	%		
<b>No motorizado</b>	A pie	21,212.05	49.01%	17,609.84	35.76%	<b>38,821.89</b>	<b>41.96%</b>
	Bicicleta propia	478.94	1.11%	506.35	1.03%	<b>985.28</b>	<b>1.06%</b>
<b>Transporte público</b>	Bus discrecional	-	0.00%	212.00	0.43%	<b>212.00</b>	<b>0.23%</b>
	Bus interurbano	716.74	1.66%	467.25	0.95%	<b>1,183.99</b>	<b>1.28%</b>
	Cercanías Renfe	186.67	0.43%	589.13	1.20%	<b>775.79</b>	<b>0.84%</b>
	Bus Urbano de Vila-real	37.00	0.09%	90.71	0.18%	<b>127.71</b>	<b>0.14%</b>
	Bus Urbano de Almassora	-	0.00%	113.71	0.23%	<b>113.71</b>	<b>0.12%</b>
<b>Vehículo privado</b>	Coche como acompañante	3,436.45	7.94%	4,298.37	8.73%	<b>7,734.83</b>	<b>8.36%</b>
	Coche como conductor	17,210.72	39.77%	24,353.48	49.46%	<b>41,564.20</b>	<b>44.92%</b>
	Furgoneta/camión	-	0.00%	351.21	0.71%	<b>351.21</b>	<b>0.38%</b>
	Moto como conductor	-	0.00%	651.65	1.32%	<b>651.65</b>	<b>0.70%</b>
<b>Total general</b>		<b>43,278.56</b>	<b>100.00%</b>	<b>49,243.70</b>	<b>100.00%</b>	<b>92,522.27</b>	<b>100.00%</b>

Tabla 101.- Reparto modal según tipo de movilidad. Encuesta PMoMe.

## 2.2.3 COMPARATIVA DE RESULTADOS DE LAS ENCUESTAS DEL PMOME Y PMUS

Observando ambas encuestas, se aprecia que los resultados se asemejan en gran medida, incluso en cuanto al PMoMe, que recoge la interacción con los distintos municipios del ámbito, coincide con la encuesta del PMUS.

Ambas encuestas concluyen con un uso mayoritario del vehículo privado para los desplazamientos tanto internos como de penetración, frente a la utilización casi residual de otros modos como la bicicleta o el transporte público. El uso de vehículos motorizados representa más del 45 % del total de los viajes.

Cabe destacar que en el caso de los resultados de la encuesta del PMoMe se sitúa la movilidad peatonal como el modo más habitual para los viajes internos en Vila-real, con un 58 %. Este dato supera en gran medida el transporte motorizado. En cambio, en los datos obtenidos con la encuesta realizada en la web del Ayuntamiento, solo alcanza el 42 %.

Por tanto, esta variación denota una diferencia considerable, por lo que para el reparto modal, utilizaremos los resultados obtenidos por el PMoMe, ya que ésta ha sido realizada por un número mayor de personas, con un perfil más diverso.

Modo de transporte	Movilidad INTERURBANA	Movilidad URBANA
Vehículo privado	86%	40%
Transporte público	8%	0%
A pie	6%	58%
Bicicleta	0%	2%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Tabla 102.- Reparto Modal. PMoMe.

En cuanto a los desplazamientos en ambas encuestas se destaca como principal viaje los trayectos de casa al lugar de trabajo o centro de estudios, con un 75 % del total, lo que significa que se tratan de trayectos que se repiten diariamente.

## 2.3 AFOROS

Se plasman a continuación los resultados de los aforos de tráfico viario, de peatones y de ciclistas.

### 2.3.1 AFOROS DE TRÁFICO VIARIO

Por un lado se cuenta, en primer lugar, para la red viaria local, con los datos de un aforo de tráfico del año 2012 por la Universitat Politècnica de Valencia para elaborar el Estudio sobre carriles bici en el municipio, y en segundo lugar, para la red viaria supramunicipal, con los datos del Mapa de Tráfico publicado por el Ministerio de Fomento para cada provincia.

#### 2.3.1.1 AFOROS DE TRÁFICO EN LA RED VIARIA LOCAL

El Ayuntamiento de Vila-real solicitó en 2012 al Instituto de Transporte y Territorio (ITRAT) de la Universitat Politècnica de València (UPV), una asistencia técnica para validar el Plan de Carriles Bici.

En el 'Informe Final – Validación de la propuesta municipal de carriles bici' realizado por el citado organismo, se realizaron aforos de tráfico en 6 secciones del viario urbano con mayor tráfico del municipio, elaborados mediante aforadores electromagnéticos.

1	Avenida de Francia, entre C/ Paseig de l'Estació y c/ Pintor Gimeno Barón
2	Avenida del Riu Ebre, entre c/Polo de Bernabé y Calle Nápoles
3	C/Ermita, entre c/Fábrica y Pintor Orient
4	Avenida Italia, esquina con C/Vilabella
5	Avenida del Sedre, esquina con c/ Carlos Sarthou
6	C/Ramón Batalla, esquina con C/ Cristo de la Penitencia

Fig. 3.- Secciones de aforo definidos en el Informe final ITRAT – UPV.

Los trabajos de aforo se realizaron entre el 9 y el 13 de julio de 2013.

El trabajo realizado permitió obtener datos de intensidades horarias y velocidades medias horarias para un día laborable del mes de julio. En el citado informe se encuentran los datos pormenorizados. En la tabla siguiente se resumen los principales resultados de los aforos de tráfico realizados:

	Velocidad media	Velocidad media horaria máxima registrada	Percentil 85%	ID laborable	IH max laborable	Coef. V-ID = $v^*ID/10000$
<b>1</b> Avenida de Francia, entre C/ Paseig de l'Estació y c/ Pintor Gimeno Barón						
Sentido hacia Pintor Gimeno Barón	40	50	48.43	5418	471	
Sentido hacia Paseo de la Estación	41	52	49.47	5727	475	
<b>total</b>	<b>41</b>			<b>11145</b>		45,15
<b>2</b> Avenida del Riu Ebre, entre c/Polo de Bernabé y Calle Nápoles						
Sentido hacia Calle Nápoles	40	46	48.10	4169	395	
Sentido hacia Calle Polo de Bernabé carril 1	34	44	43.44	4306	370	
Sentido hacia Calle Polo de Bernabé carril 2	34	55	45.96	360	33	
<b>total</b>	<b>37</b>			<b>8835</b>		32,54
<b>3</b> C/Ermita, entre c/Fábrica y Pintor Orient						
<b>total</b>	<b>32</b>		38.46	7575	655	24,24
<b>4</b> Avenida Italia, esquina con C/Vilabella						
Sentido hacia calle Vilavella carril 1	39	44	47.69	5276	467	
Sentido hacia calle Vilavella carril 2	46	52	55.95	2954	305	
Sentido hacia Camí de la Carretera carril 1	42	75	50.26	2881	288	
Sentido hacia Camí de la Carretera carril 2	39	45	48.03	3802	304	
<b>total</b>	<b>41</b>			<b>14913</b>		61,09
<b>5</b> Avenida del Sedre, esquina con c/ Carlos Sarthou						
Sentido hacia c/ Carlos Sarthou	28	33	35.71	2927	238	
Sentido hacia c/ Pare Lluís Maria Llop	30	45	38.10	1304	121	
<b>total</b>	<b>29</b>			<b>4231</b>		12,11
<b>6</b> C/Ramón Batalla, esquina con C/ Cristo de la Penitencia						
Sentido hacia c/San Isidro	31	36	44.71	5708	313	
Sentido hacia c/Cristo de la Penitencia	39	53	46.80	3651	458	
<b>total</b>	<b>34</b>			<b>9359</b>		31,93

Fig. 4.- Resumen resultados aforos de tráfico del Informe final ITRAT – UPV.

#### 2.3.1.2 AFOROS DE TRÁFICO EN LA RED VIARIA SUPRAMUNICIPAL

La dirección General de Carreteras de Ministerio de Fomento publica anualmente un Mapa de Tráfico por provincia. En estos mapas se incluye tanto la información oficial de tráfico que el Ministerio de Fomento proporciona sobre la Red de Carreteras del Estado como la correspondiente a la red prioritaria autonómica de carreteras, facilitada por las Comunidades Autónomas.

De igual forma, la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques y Vertebració del Territori pública también cada año en su página web unos mapas de tráfico con un contenido similar a los del Ministerio.

Por tanto, la información relativa a los aforos en la red viaria externa puede obtenerse indistintamente de cualquiera de estas dos fuentes.

Para la elaboración del presente documento, se ha tenido en cuenta la información disponible en los Mapas de tráfico del Ministerio de Fomento para el período 2011 – 2016. A continuación, y a modo de ejemplo, se muestra el correspondiente al último año disponible.

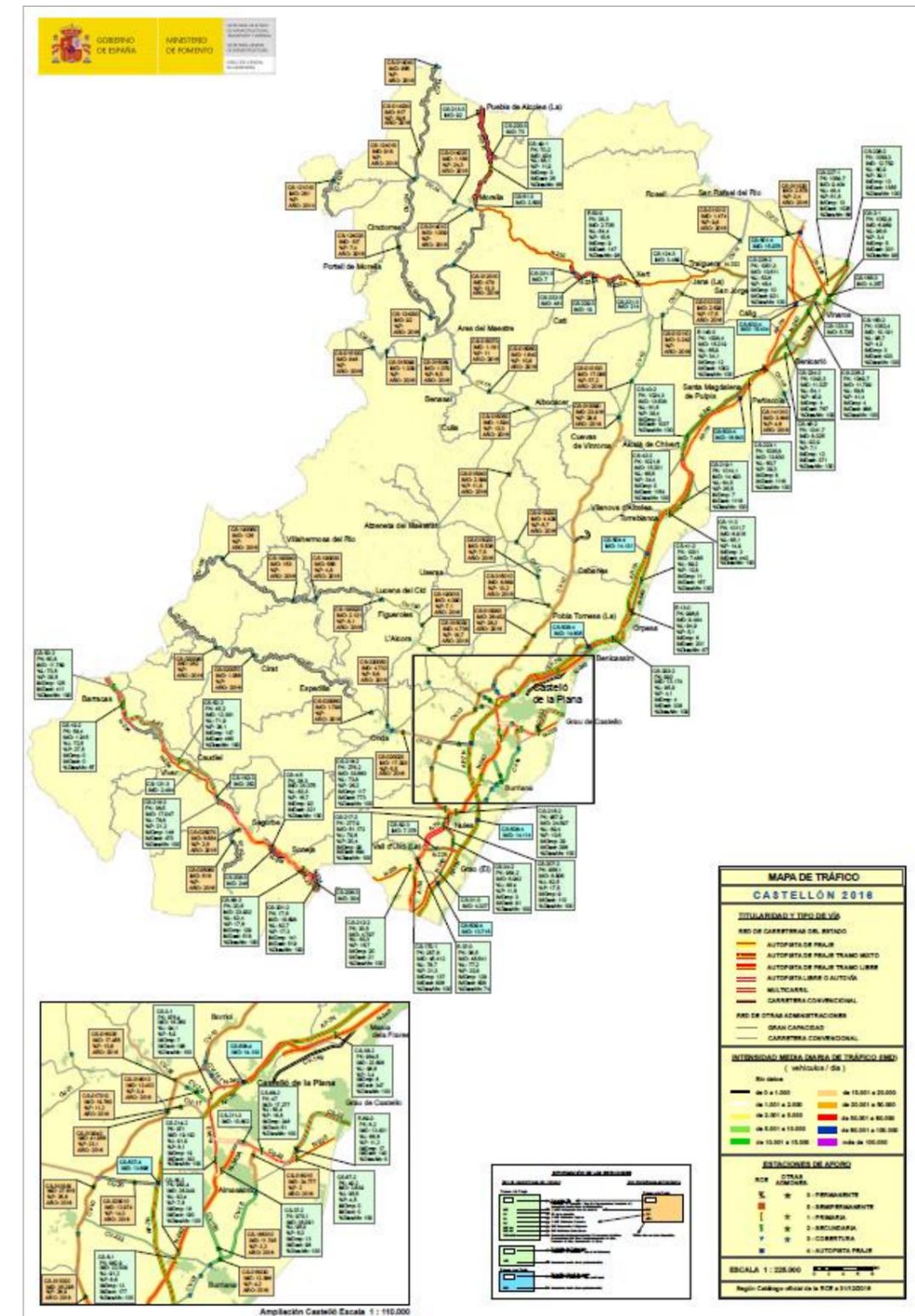


Fig. 5.- Mapa de tráfico provincia de Castellón año 2016. Ministerio de Fomento.

En estos mapas se muestra la ubicación de las estaciones de aforo y su tipología, así como un código de colores que permite distinguir la titularidad de la vía y la Intensidad Media Diaria de tráfico (IMD) que circula por cada una de ellas, según se detalla en la leyenda que acompaña cada Mapa.



Fig. 6.- Mapa de tráfico provincia de Castellón año 2016. Ministerio de Fomento.

Además, cada estación grafada en el mapa incluye una etiqueta con su número de identificación y la información agregada obtenida en la misma.

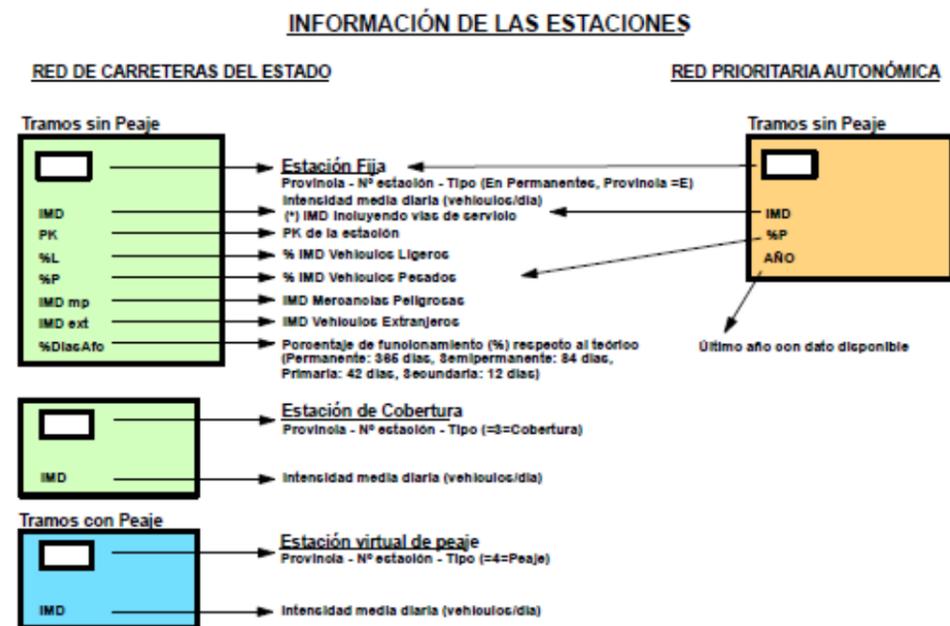


Fig. 7.- Leyenda información de las estaciones Mapa de tráfico. Ministerio de Fomento.

Los mapas elaborados por el Ministerio para la provincia de Castellón un incluyen un 'zoom' del área metropolitana de Castellón, que muestra con detalle las estaciones de aforo del área de influencia que se analiza en el presente documento, y que se reproducen a continuación para los años 2011 al 2016.

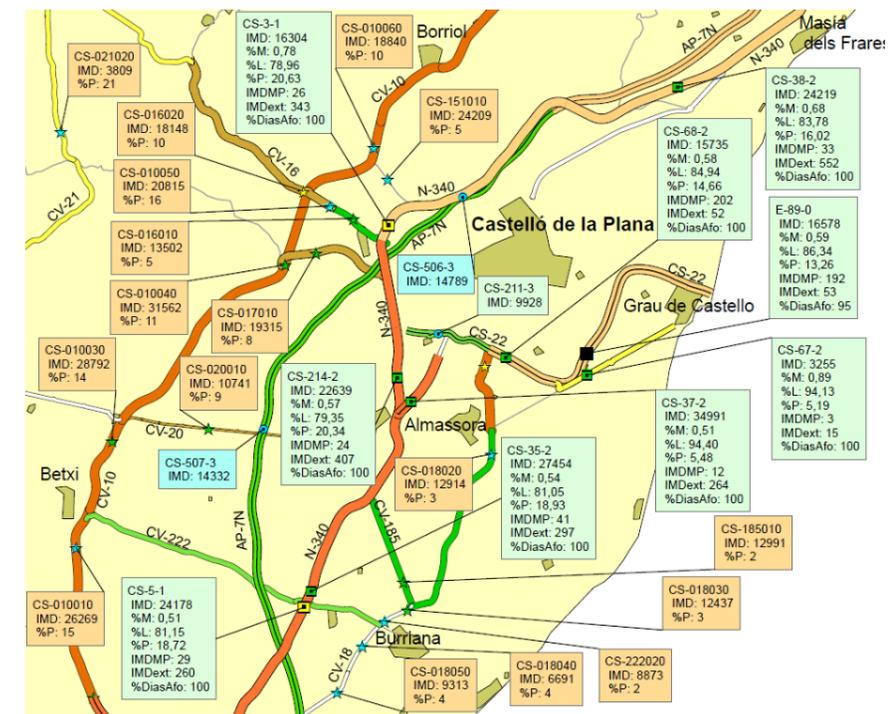


Fig. 8.- Mapa tráfico área influencia Vila-real. Ministerio de Fomento. Año 2011.

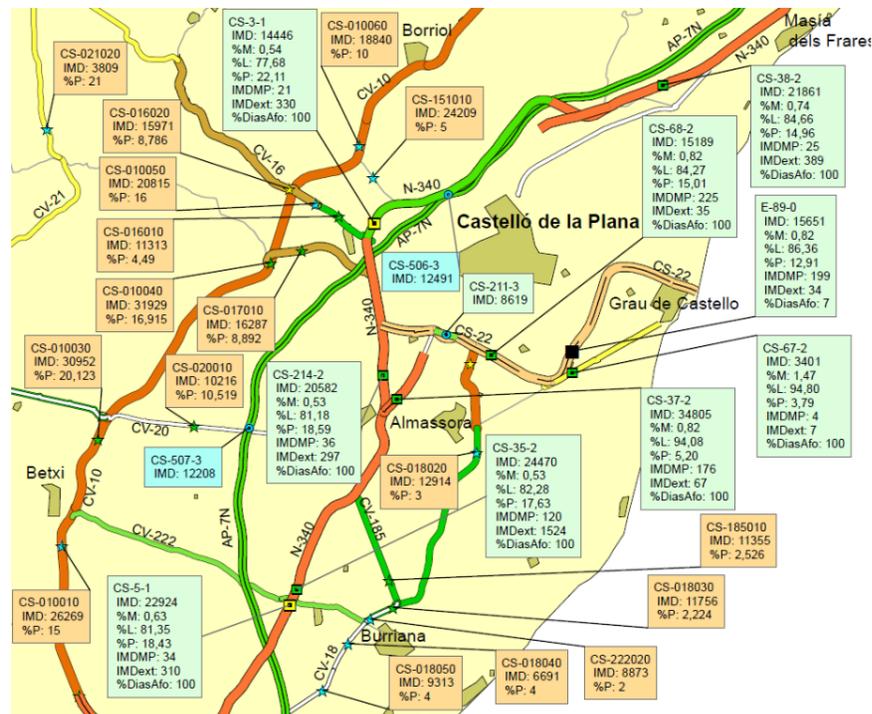


Fig. 9.- Mapa tráfico área influencia Vila-real. Ministerio de Fomento. Año 2012.

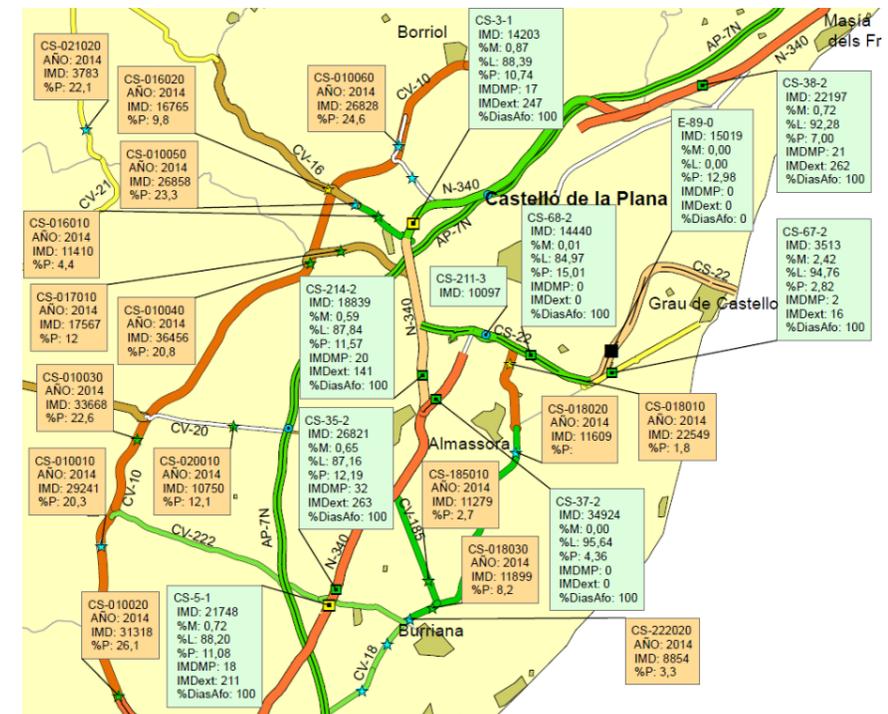


Fig. 11.- Mapa tráfico área influencia Vila-real. Ministerio de Fomento. Año 2014.

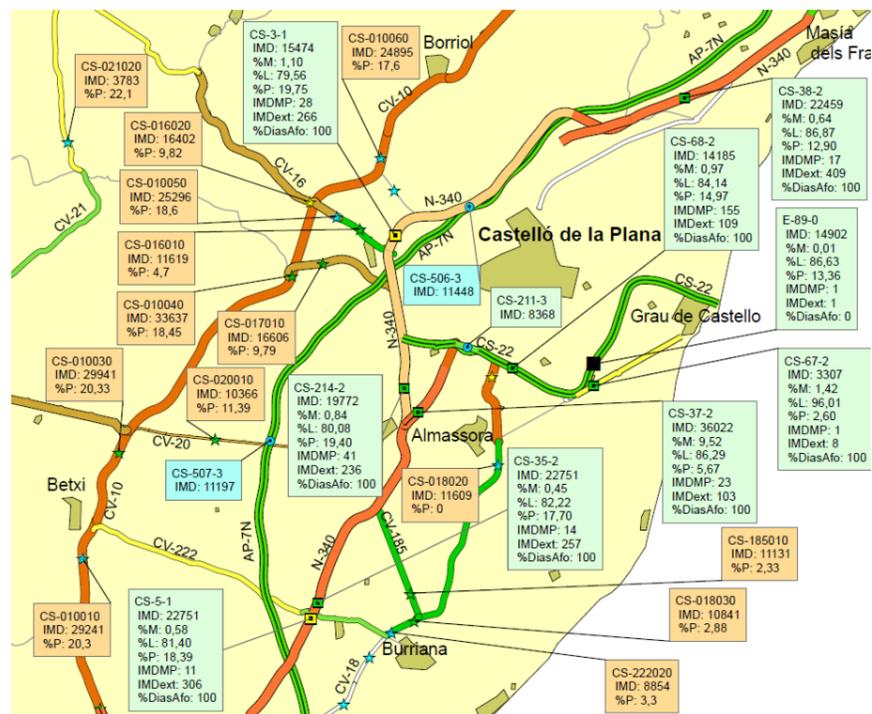


Fig. 10.- Mapa tráfico área influencia Vila-real. Ministerio de Fomento. Año 2013.

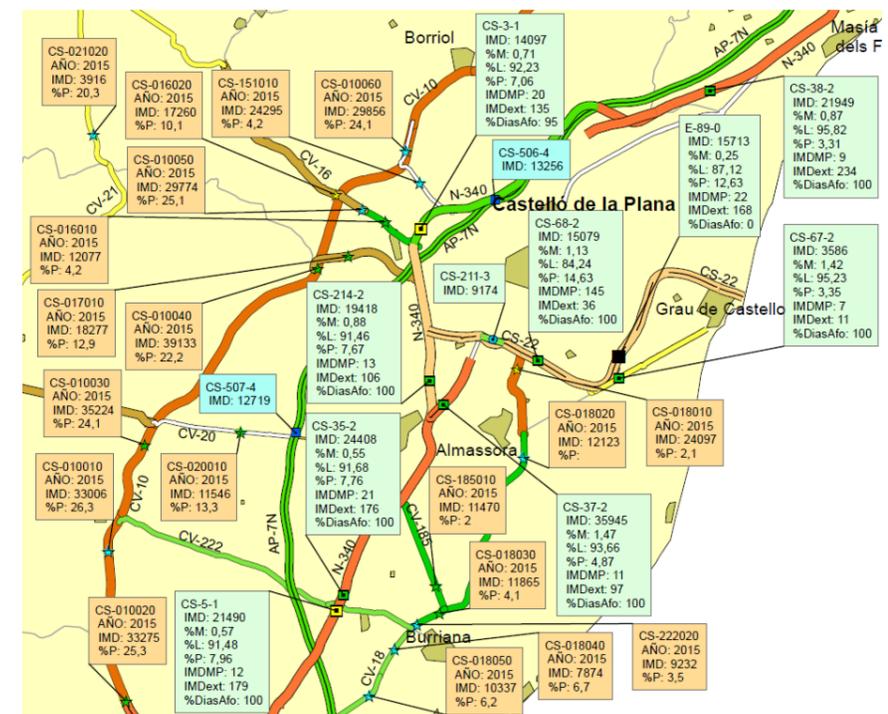


Fig. 12.- Mapa tráfico área influencia Vila-real. Ministerio de Fomento. Año 2015.





Fig. 15.- Carril-bici, en calle de la Ermita.

El segundo tramo de carril- bici existente en la ciudad, transcurre de forma paralela al camí Vell de Burriana (CV-185), la primera parte de ésta vía, de 260 metros, empieza en la avenida Europa, atraviesa las vías de ferrocarril por un paso bajo nivel y la carretera N-340 por un paso sobre nivel, hasta llegar al Hospital de la Plana, se ha ejecutado sin planificación sobre los viales existentes, ocupando parte de la acera, lo que implica que en algunos tramos el ancho del carril-bici se limite a 1 metro y en algunos puntos se vea interrumpido. Posteriormente se prolonga unos 780 metros, en un tramo reservado (ciclo-peatonal), de 2,80 metros de ancho, paralelo al camí Vell de Burriana. A partir de ahí, recientemente se ha ejecutado la continuidad del carril-bici hasta el límite del término municipal, conectándolo con el carril-bici ya ejecutado proveniente del municipio de Burriana. Al igual que el primer tramo antes descrito, éste no tiene conexión con el la red de ciclo-calles del dentro de la ciudad.



Fig. 16.- Diferentes tramos del carril-bici paralelo a la CV-185.

#### 2.4.1.2 RED DE CICLO-CALLES

La red de ciclo-calles existente se concentra en el casco urbano de la ciudad. Se trata de un conjunto de viales en las que conviven los vehículos motorizados y las bicicletas, en los que la velocidad máxima está limitada a 30 km/h, y se queda sin conexión con los dos carriles-bici antes descritos.



Fig. 17.- Imágenes de ciclo-calles en el casco antiguo.

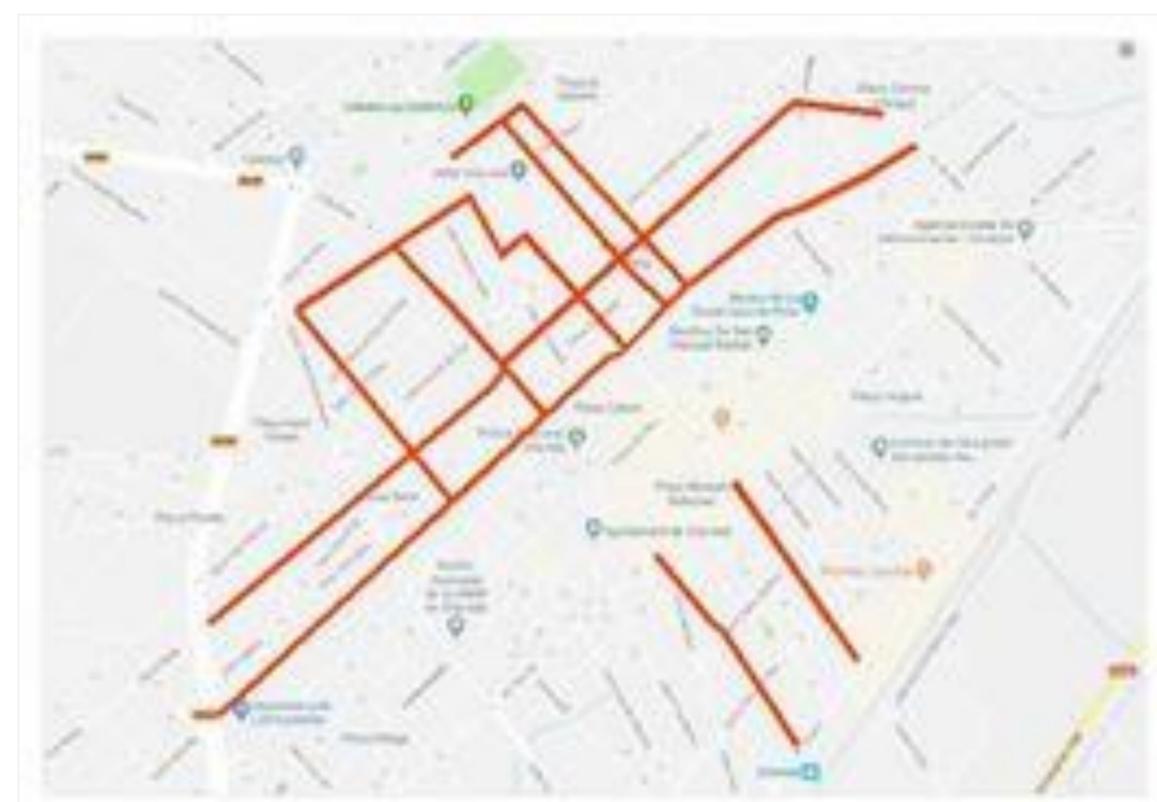


Fig. 18.- Red de ciclo-calles en el casco antiguo.

#### 2.4.1.3 RED ACERAS-BICI

Existe un tercer trazado tipo acera-bici o ciclo-peatonal junto a la acequia Major, en su paso por la ciudad, en el que se combina el uso peatonal y el ciclista, completando un total de 1.720 metros, el recorrido no presenta continuidad y cuyas dimensiones en algunos puntos no llega al metro de ancho.

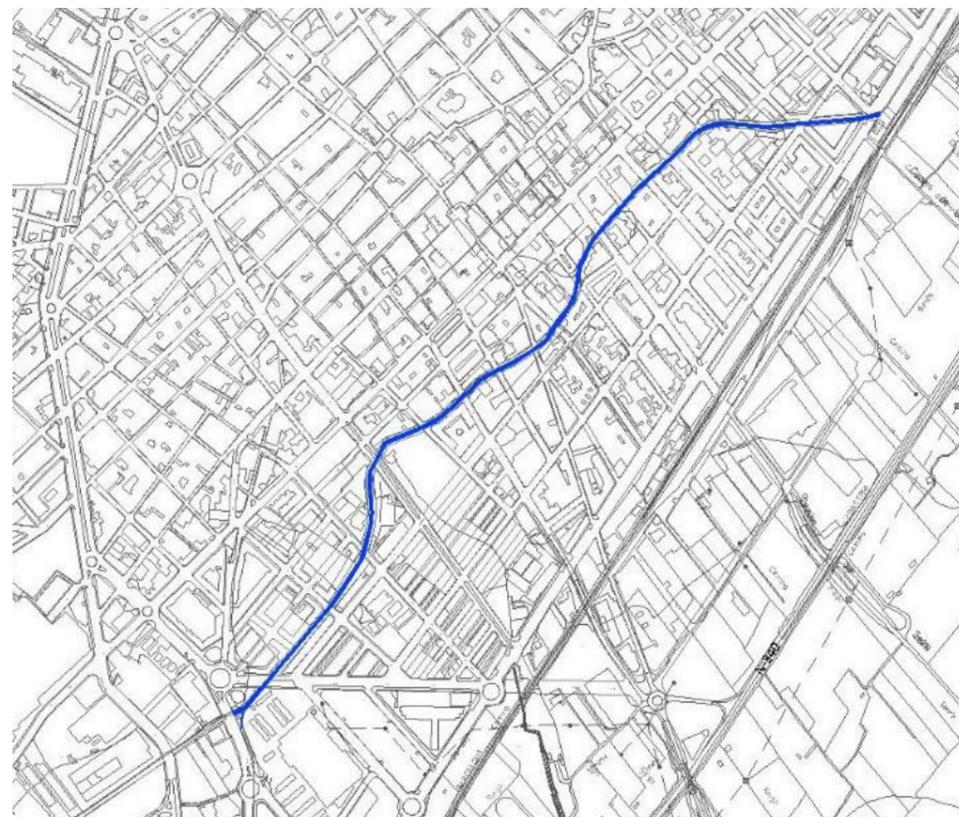


Fig. 19.- Trazado del recorrido ciclo-peatonal junto a la acequia Major.

Finalmente, no existe una continuidad hacia el resto de la ciudad, ni hacia a las zonas industriales ni a otras zonas periféricas, tanto residenciales como de equipamientos.

#### 2.4.1.4 SERVICIO PÚBLICO DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS (BICIVILA'T)

En el ámbito de las bicicletas públicas, actualmente, se encuentra en funcionamiento el proyecto de préstamo de bicicletas, BICIVILA'T, el cual cuenta con un total de ocho puntos de préstamo de bicicletas, localizados principalmente en el casco urbano de la ciudad.



Fig. 20.- Puntos de préstamo de bicicletas públicas. BICIVILA'T.

No existe una infraestructura de vías ciclistas apropiada, cómoda, segura..., que incentive a los potenciales usuarios de éste programa a usar la bicicleta como medio de transporte dentro de la ciudad, lo que a su vez repercute en el estancamiento de éste servicio.

### 2.4.2 INVENTARIO DE RED VIARIA

Dentro del municipio de Vila-real es posible distinguir zonas diferenciadas en la disposición del viario, aproximadamente coincidentes con las expansiones urbanas correspondientes a diferentes periodos de crecimiento a lo largo de la historia.

#### 2.4.2.1 EVOLUCIÓN DE LA RED VIARIA URBANA

Desde sus inicios, la ciudad medieval de Vila-real presenta una planta rectangular con ejes viarios ortogonales bien ordenados, tal y como se observa en la imagen adjunta a la derecha. Durante siglos dicha disposición es respetada en el crecimiento del núcleo urbano, hasta aproximadamente 1960, como veremos a continuación.

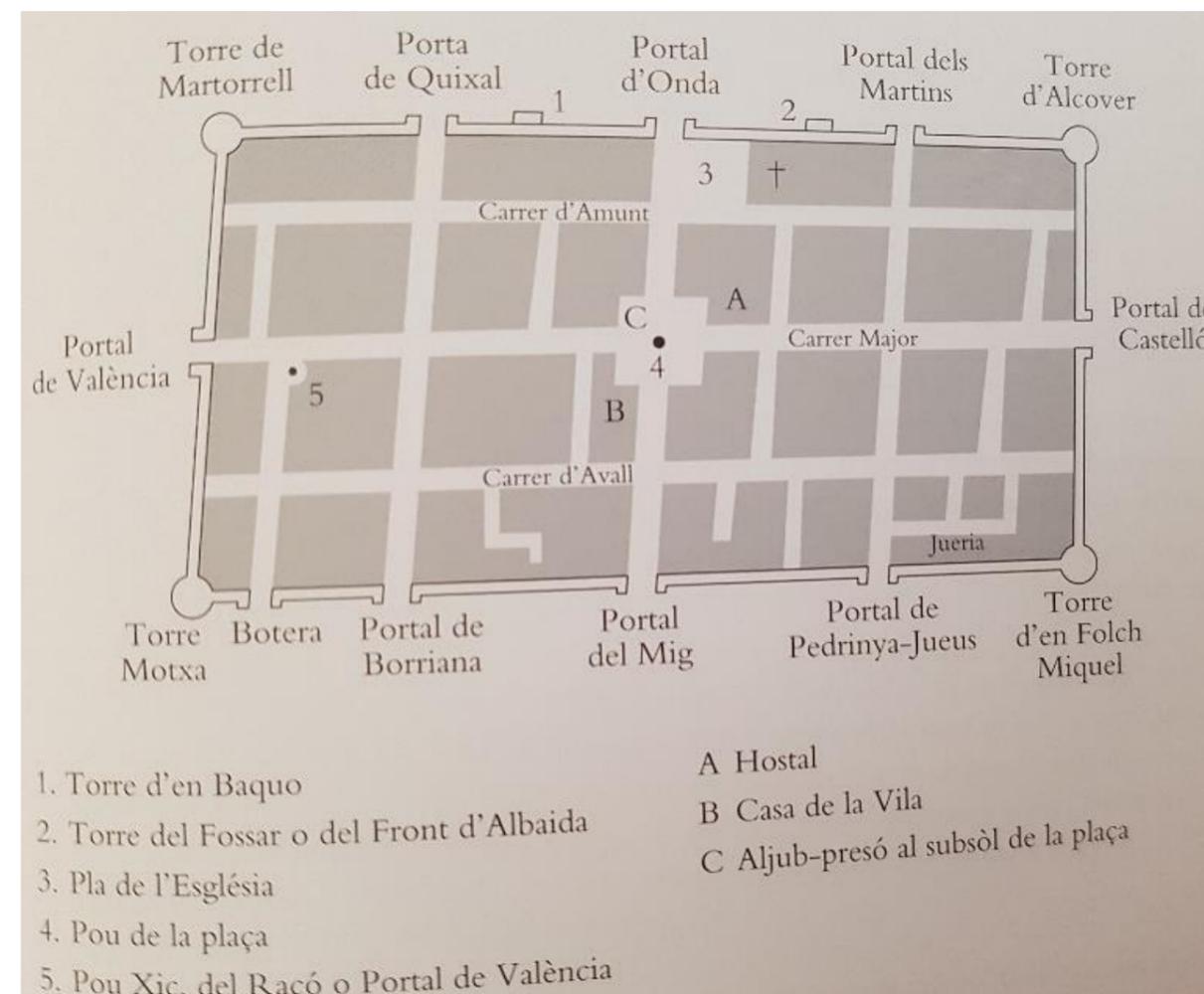


Fig. 21.- Plano medieval de Vila-real.

El Consell, en los siglos XVI y XVII, y el Ayuntamiento en el siglo XVII, facilita y controlan el crecimiento para la implantación de la manufactura urbana y la industria creciente, pues crearon ventajas para los nuevos pobladores, otorgando ayudas a los que construyeran casas nuevas, y además ordenaron crecimientos lineales en los caminos que salían de la población, lo que rompe con la estructura medieval y empieza el caos urbanístico por una mala planificación, que llega hasta nuestros tiempos.

El crecimiento urbano hacia el Este se vio frenado por la existencia de: i) la Muralla continua ejercía un límite, ii) la acequia Major y los huertos que suponían el crecimiento económico de la ciudad, iii) la vía del tren que llegó en 1862.

Hasta 1934, tal y como se observa en el plano de Vila-real siguiente, la trama sigue siendo ortogonal, y aparece la circunvalación (actual av. Alemania e Italia). En rojo se observa la planificación de los futuros viales, pero desgraciadamente en muchos casos no se cumplió, sobretudo en el sector 4, al sudoeste de la circunvalación, donde con el desarrollo industrial, se incumple la ordenación prevista y las industrias crecen alrededor de los caminos agrícolas existentes de carácter radial, lo que ha provocado en la actualidad una ordenación caótica en estos barrios.

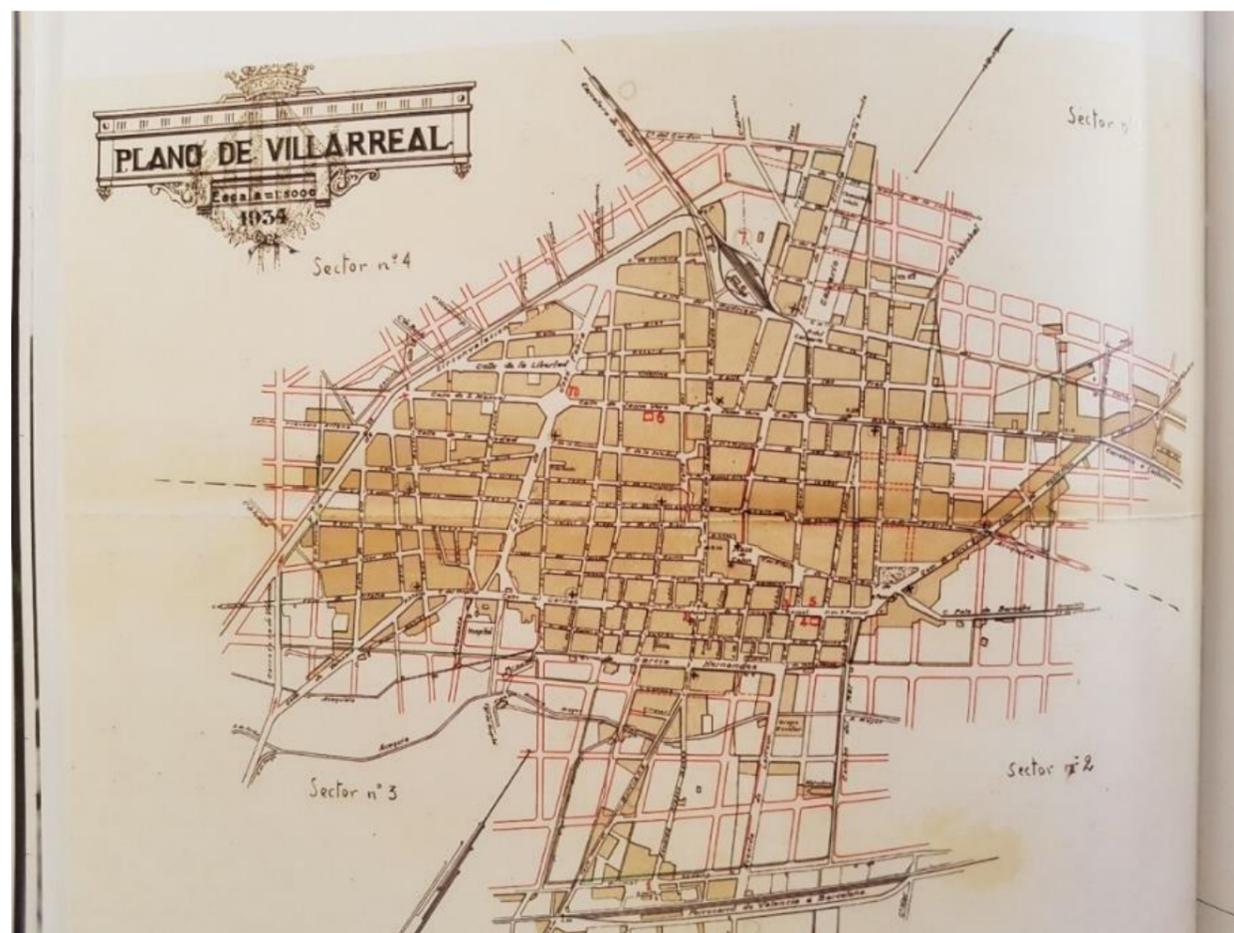


Fig. 22.- Plan de Vila-real. Año 1934.

Entre 1960 y 1980, se incrementa notablemente la población, con una clara consecuencia territorial, que es la ruptura del compacto urbano y la aparición de grupos periféricos a poniente, donde el precio del suelo es más bajo. Allí se instalan los inmigrantes y se construyen casas de una sola planta y alineadas siguiendo los caminos del parcelario agrícola, reconvertidos en calles de pocos metros de anchura: carrer del Riu, Melilla, Cases de Capote, Evangelistes, camí d'Artana, Miralcamp,...

Así pues, el núcleo urbano hasta 1960 sigue siendo de planta rectangular y calles ortogonales, que permiten una ordenación urbanística adecuada, que posibilita una adecuada movilidad, si bien la mayoría de estas calles son de escasa anchura para las necesidades actuales de movilidad, pues imposibilita el tráfico rodado y su convivencia con el peatón, lo que implica necesariamente implantar medidas de peatonalización del viario antiguo, para conseguir una movilidad sostenible en el casco urbano, acompañada de necesaria habilitación de aparcamientos de residentes, tal y como ya se ha comentado.

En 1973 se aprueba el primer PGOU, que apuntaba una ciudad de 56.000 habitantes, el cual planteaba una infraestructura viaria de circunvalación que envolvía todo el núcleo urbano, pero desgraciadamente no se ejecutó, lo que ha sido el gran fallo urbanístico para conseguir una adecuada movilidad.

En el año 2008, en el concierto previo del PGOU, se planteó de nuevo la ronda de circunvalación, pero el tramo noroeste que uniría la entrada desde Castellón por N-340 con la CV-20 a Onda, se desestimó por las alegaciones de los vecinos del Madrigal, que no supieron entender la bondad del proyecto, el cual se considera vital para garantizar una adecuada movilidad urbana. Por el contrario, sí que se mantuvo la ronda sudoeste que une la CV-20 con la N-340 al sur, y en la actualidad la Conselleria está acabando el proyecto de construcción para proceder a su ejecución, lo que descongestionará de tráfico pesado la arteria de la Av. Alemania e Italia, que es la más castigada en la actualidad y la que somete a la población a los mayores problemas acústicos y de contaminación por el tráfico que soporta. Así pues, se considera indispensable la ejecución de las rondas sudoeste y la adecuación del viario estructural supramunicipal de carácter urbano.

Fue entre 1980 y el 2000, cuando el desarrollo industrial y residencial difumina la estructura de viario ortogonal, y la ciudad se expande apareciendo un periurbano con fábricas y viviendas diseminadas consolidando el residencial extensivo, de las partidas Madrigal y Pinella, que se crean aprovechando los caminos agrícolas, sin dar tiempo a ejecutarse unos claros viales primarios que articulen el crecimiento y posibiliten una movilidad sostenible con viario apto para implantar transporte público, carriles bici y espacio para el peatón.

#### 2.4.2.2 JERARQUIZACIÓN VIARIA

La red viaria local canaliza los desplazamientos en la zona urbana y en el resto de áreas del término municipal.

Se clasificará cada vía en función de la siguiente jerarquización del viario:

- a) **Vías interurbanas:** son aquellas que unen distintos núcleos urbanos; destacan las grandes vías de competencia estatal y autonómica.
- b) **Vías estructurales supramunicipales de carácter urbano:** son las que derivan el tráfico que llega por las vías interurbanas hacia otras interurbanas sin necesidad de entrar en el casco urbano.
- c) **Vías estructurales o arteriales:** son vías que enlazan entre sí las distintas zonas de la ciudad y conectan la red viaria interurbana y las vías estructurales supramunicipales de carácter urbano con la red urbana. Son utilizadas para cruzar el casco urbano o viajes largos de entrada / salida de la ciudad.
- d) **Vías colectoras/distribuidoras:** son las vías urbanas que conectan la red arterial con la red viaria local. Son utilizadas para viajes cortos dentro del casco urbano.
- e) **Vías locales:** resto de vías cuya función es básicamente capilarizar el tejido urbano y dar accesibilidad local a edificios o lugares concretos. Estas vías a su vez las podemos clasificar en:





Fig. 26.- Autovía CV-10. Google.

- b. **CV-20:** es el eje principal de comunicación entre los municipios de Vila-real y Onda y sirve de enlace del tráfico pesado procedente de la zona industrial de Onda con la autopista AP-7 y también con la carretera N-340. Su recorrido abarca unos 4 km desde el paso elevado sobre la autopista AP-7 hasta el límite municipal entre los municipios de Vila-real y Onda.



Fig. 27.- Carretera CV-20. Google.

- c. **CV-185:** sirve como nexo de comunicación entre los municipios de Vila-real y Burriana mediante una calzada de un carril por sentido. En su salida del casco urbano, mediante el paso inferior bajo la línea de FFCC Valencia-Barcelona y el paso superior sobre la N-340, da acceso al Hospital 'La Plana' y al Colegio Británico.



Fig. 28.- Carretera CV-185. Google.

- d. **CV-222:** (Antigua carretera provincial CS-223 Betxí – Burriana) que atraviesa el término municipal de Vila-real en su extremo sur, en dirección este-oeste desde la CV-10 hasta la CV-18, siendo su longitud a lo largo de dicho término es de unos 3,7 km.



Fig. 29.- Carretera CV-222. Google.

#### 2.4.2.2 RONDAS DE CIRCUNVALACIÓN

En la actualidad no existe una red viaria que haga las veces de ronda de circunvalación.

#### 2.4.2.2.3 VÍAS ESTRUCTURALES O ARTERIALES

Se consideran como vías estructurales en el Área Urbana las siguientes vías:

1. Avenida Castelló – Joan Baptista Llorens – Vicente Sanchiz – San Manuel
2. Carretera Onda - Avenida Alemania – Avenida Italia – Avenida Portugal
3. Matilde Salvador - Avenida Europa – Avenida Francia
4. Calle José Ramón Batalla – Avenida Cardenal Tarancón
5. Avenida Francesc Tàrrrega – La Murà – Pio XII
6. Avenida Grecia

En el **Anejo 1** del PMUS, se describen las características de las vías arteriales o estructurales.

#### 2.4.2.2.4 VÍAS DISTRIBUIDORAS O COLECTORAS

Se consideran como viales distribuidores o colectores, a los siguientes:

1. Calle Calvarai – Calle del Riu
2. Avenida Mediterráneo – Avenida Río Ebro
3. Avenida Cedre – Pere III – Bayarri – Santa Ana – San Joaquín
4. Calle José Ramón Batalla – Avenida Cardenal Tarancón
5. Arrabal San Pascual – Polo Bernabé – Michalovce



## PMUS

6. Camí Real – Calle Borriol
7. Calle Nápoles – Aviador Franco – Ángeles – Crist de la Penitencia – Vilavella
8. Calle Cordón – San Juan Bosco - Calle Ermita
9. Calle Valencia – Hospital – Arrabal del Carmen
10. Calle Fueros de Valencia
11. Calle Constitución – Pare Lluís Maria Llop – Calle Joanot Martorell

En el Anejo I se incluye una ficha de cada vial con sus principales características.

### 2.4.2.2.5 VIAS URBANAS LOCALES

Los tipos que nos podemos encontrar son:

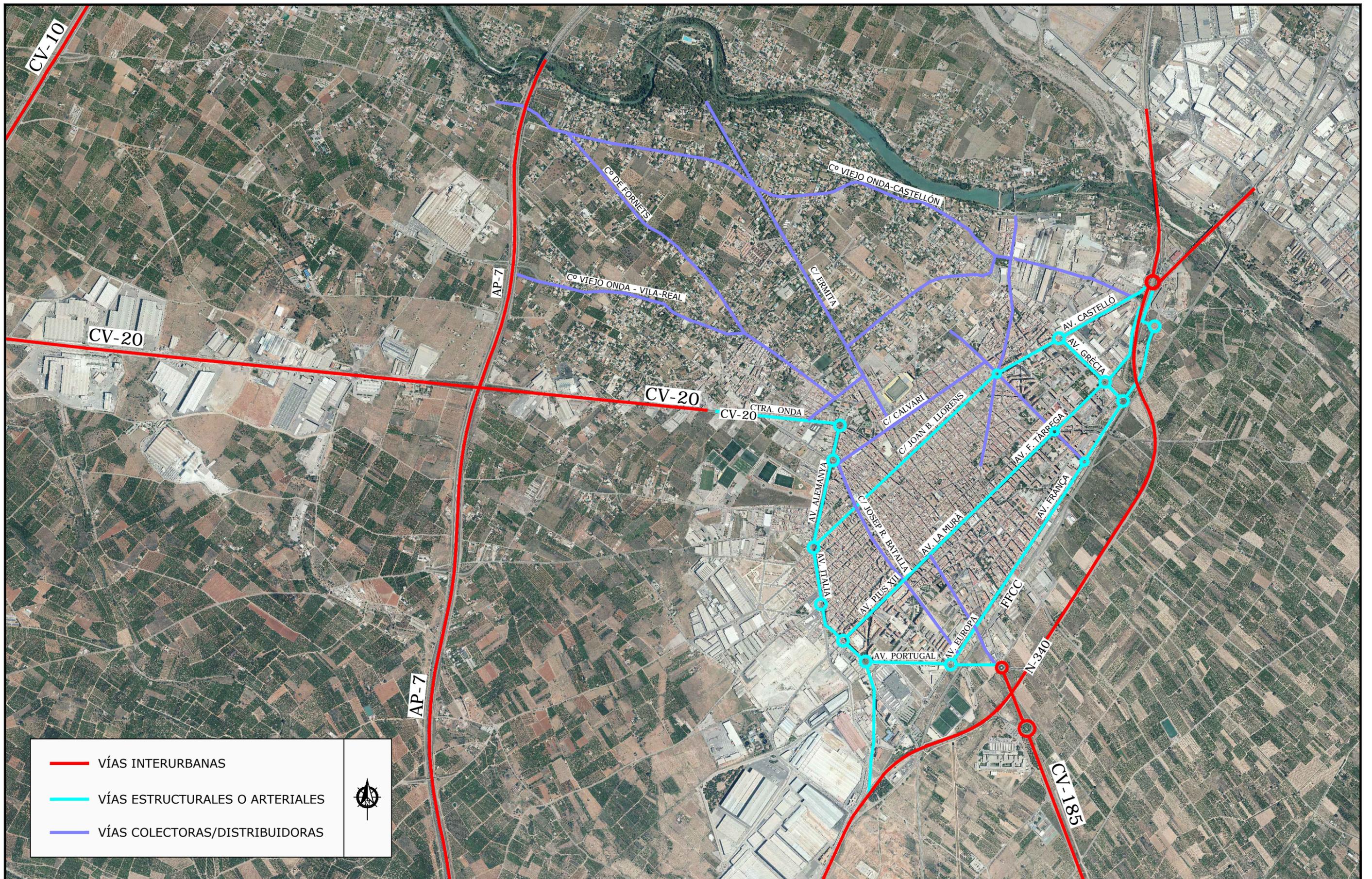
- a) Con segregación total de los tráficos.
- b) De coexistencia de tráficos.
- c) De tráfico restringido.
- d) Peatonales.

### 2.4.2.3 ANEJO DE INVENTARIO DE LA RED VIARIA LOCAL.

Para caracterizar la red viaria local, se adjunta en el Anexo I de este documento el **inventario de la red viaria local**.

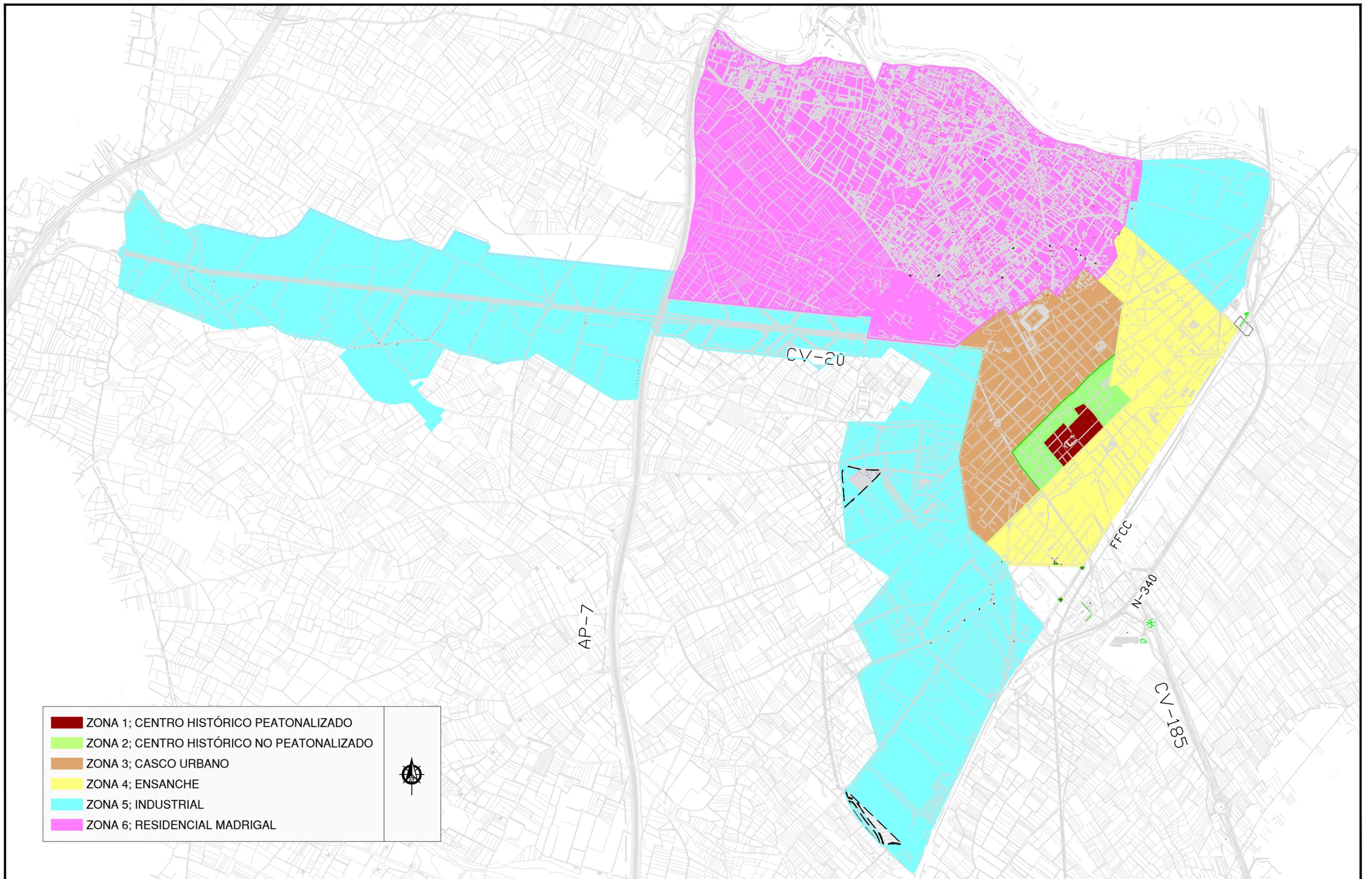
Para hacer el inventario se ha dividido el municipio en las **6 zonas**, que se muestran en la figura siguiente, por presentar en ellas los viarios características similares. Estas zonas son:

1. Centro histórico ya peatonalizado.
2. Centro histórico a peatonalizar.
3. Casco antiguo (según plano 1954).
4. Ensanche al este de acequia Major - av. la Murà hasta vía tren y norte.
5. Zonas Industriales.
6. Madrigal.



	VÍAS INTERURBANAS	
	VÍAS ESTRUCTURALES O ARTERIALES	
	VÍAS COLECTORAS/DISTRIBUIDORAS	

<p>EQUIPO REDACTOR</p>  <p>C/ Lavernia, 23 - entlo. - 12002 CASTELLÓN Tel.: 964 830 068 - www.ingestec.es</p>	<p>PROMOTOR</p>  <p><b>Ajuntament de Vila-real</b> Territori i Mobilitat Urbana</p>	<p>INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS</p>  <p>GERARDO FERNÁNDEZ ALAGARDA COLEGIADO Nº:17.892</p>	<p>TÍTULO</p> <p><b>PMUS VILA-REAL</b></p> <p>DENOMINACIÓN</p> <p><b>JERARQUIZACIÓN VIARIA</b></p> <p>SITUACIÓN</p> <p><b>VILA-REAL (CASTELLÓN)</b></p>	<p>FECHA</p> <p><b>JULIO 2020</b></p> <p>PLANO Nº</p> <p><b>01</b></p> <p>VERSIÓN</p> <p>02</p> <p>HOJA</p> <p>01 DE 01</p>
--	--	--	---	---



	ZONA 1; CENTRO HISTÓRICO PEATONALIZADO
	ZONA 2; CENTRO HISTÓRICO NO PEATONALIZADO
	ZONA 3; CASCO URBANO
	ZONA 4; ENSANCHE
	ZONA 5; INDUSTRIAL
	ZONA 6; RESIDENCIAL MADRIGAL

EQUIPO REDACTOR  C/ Lavernia, 23 - entlo. - 12002 CASTELLÓN Tel.: 964 830 068 - www.ingestec.es	PROMOTOR  <b>Ajuntament de Vila-real</b> Territori i Mobilitat Urbana	INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  GERARDO FERNANDEZ ALAGARDA    COLEGIADO Nº:17.892	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>TÍTULO</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>PMUS VILA-REAL</b></td> </tr> <tr> <td style="width: 50%;"><b>DENOMINACIÓN</b></td> <td style="width: 50%; text-align: center;"><b>CARACTERIZACIÓN VIARIA POR ZONAS</b></td> </tr> <tr> <td><b>SITUACIÓN</b></td> <td style="text-align: center;"><b>VILA-REAL (CASTELLÓN)</b></td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: right;"><b>ESCALA</b></td> </tr> </table>	<b>TÍTULO</b>		<b>PMUS VILA-REAL</b>		<b>DENOMINACIÓN</b>	<b>CARACTERIZACIÓN VIARIA POR ZONAS</b>	<b>SITUACIÓN</b>	<b>VILA-REAL (CASTELLÓN)</b>	<b>ESCALA</b>		FECHA <b>JULIO 2020</b>	PLANO Nº <b>02</b> VERSIÓN HOJA <b>01 DE 01</b>
<b>TÍTULO</b>															
<b>PMUS VILA-REAL</b>															
<b>DENOMINACIÓN</b>	<b>CARACTERIZACIÓN VIARIA POR ZONAS</b>														
<b>SITUACIÓN</b>	<b>VILA-REAL (CASTELLÓN)</b>														
<b>ESCALA</b>															

### 2.4.3 INVENTARIO DE APARCAMIENTO

Se diferencian las siguientes tipologías de aparcamiento:

- 1) Estacionamiento en centro urbano.
- 2) Estacionamiento de disuasión en las afueras de la ciudad.
- 3) Estacionamiento de pesados.
- 4) Estacionamiento de carga y descarga de mercancías.

#### 2.4.3.1 EL ESTACIONAMIENTO EN EL CENTRO URBANO

Distinguimos tres tipologías de aparcamientos:

- a) Áreas de estacionamientos públicos en casco urbano.
- b) Aparcamientos de residentes.

##### 2.4.3.1.1 ÁREAS DE ESTACIONAMIENTO PÚBLICO EN EL CASCO URBANO

En la actualidad existen los siguientes:

- a. En plaza Mayor hay parking subterráneo de pago en concesión administrativa de explotación, de 258 plazas
- b. En c/ Matilde Salvador, junto al centro comercial de Carrefour, hay un aparcamiento de superficie gratuito.
- c. En esquina Av. Europa, se tiene un aparcamiento en superficie gratuito junto a las vías del FFCC.
- d. En c/ Ermita frente entrada del estadio de fútbol del Villarreal CF hay otro aparcamiento de superficie de pequeñas dimensiones.
- e. De las mismas dimensiones se encuentra un aparcamiento en c/ La Plana frente al Colegio Público José Soriano Ramos.
- f. En la pl. El Llaurador existen dos pequeños aparcamientos con reducida capacidad.
- g. Junto al Centro de Salud "El Pilar" se encuentra un aparcamiento rodeado de distintos bloques de edificios de viviendas.
- h. En plaza Colom, en los bajos del mercado municipal, hay otro pequeño aparcamiento subterráneo que da servicio al mismo y sirve de aparcamiento de rotación con sistema de zona azul autorregulada (actualmente sin pago), con el objetivo de compatibilizar el uso vecinal con la rotación y favorecer la dinamización del Mercado y el centro, donde se dispone de 21 plazas en las que se puede aparcar en horario limitado durante una hora y media, y donde el ayuntamiento ha actuado para adecuarlo a normativa.
- i. En Bajo la biblioteca municipal en la Av- Pius XII hay un parking subterráneo municipal, que en la actualidad está cerrado, y que sería muy importante abrirlo peatonalizar la zona sur del casco histórico hasta c/ Josep Ramón Batalla.

- j. En la c/ Joanot Martorell se ubica en una zona de aparcamiento entro los bloques de viviendas.
- k. También en la c/Alfonso el Magnánimo se encuentra un estacionamiento de forma similar.
- l. De las mismas características que los anteriores, se encuentra un aparcamiento en la pl. Mercé Rododera.



Fig. 30.- Situación áreas de aparcamientos públicos.

##### 2.4.3.1.2 APARCAMIENTOS DE RESIDENTES

En la zona este y norte del ensanche del núcleo urbano, los bloques de viviendas son recientes y disponen de parkings privados subterráneos, por lo que con el aparcamiento de superficie existente en la vía pública se cubre la demanda de aparcamientos. Sin embargo, en el casco urbano, no ocurre lo mismo, ya que la tipología de edificación es diferente y muchos de los vehículos estacionados en

superficie corresponden a los vecinos. Solamente existe un aparcamiento subterráneo de residentes que se ubica en la avenida de la Murà.



Fig. 31.- Acceso aparcamiento de residentes Av. Murà. Google.

### 2.4.3.1.3 APARCAMIENTO EN VÍA PÚBLICA

Actualmente no existen zonas de estacionamiento limitado (O.R.A.) de pago en viales en superficie, pero existen vados de estacionamiento temporales en los que el público en general puede aparcar una hora desde las 10 a las 16 h.

Algunos de los principales estacionamientos en la ciudad, como se ha indicado, son el parking público subterráneo de pago en concesión en la plaza Mayor, que dispone de 258 plazas en rotación, y el aparcamiento público gratuito en superficie en la c/ Matilde Salvador, junto a la Avda. Europa, y el existente en el acceso sur a la ciudad en la esquina de la Avda. Europa y lindando con las vías de FFCC.

### 2.4.3.2 ESTACIONAMIENTOS DE DISUASIÓN EN LAS AFUERAS DE LA CIUDAD

Excepto el aparcamiento de superficie de la c/ Matilde Salvador, junto al centro comercial de Carrefour, no hay otro aparcamiento en las entradas de la ciudad que sirvan de estacionamiento de disuasión y que a su vez tengan conexión con otros modos de transporte. En calle donde está ubicado existe una para de la línea de autobús urbana.



Fig. 32.- Plano de situación del estacionamiento de disuasión en la c/ Matilde Salvador.

### 2.4.3.3 ESTACIONAMIENTO DE PESADOS

En la actualidad se ha implantado un estacionamiento de pesados en el polígono de la carretera Onda, y el ayuntamiento junto con los transportistas está gestionando la implantación de otro por el camino Les Voltes al sur ciudad, pero es insuficiente para dar cabida a los camiones que deben pernoctar en Vila-real, y que por lo tanto, éstos aparquen en los viales públicos del casco urbano periférico.

### 2.4.3.4 ESTACIONAMIENTOS DE CARGA-DESCARGA D EMERCANCIAS.

Respecto a la regulación de la carga, descarga y reparto de mercancías en la ciudad, se han ubicado paradas de carga y descarga en vía pública de manera consensuada y según demanda de los comerciantes, que dan un adecuado servicio de carga y descarga, si bien, Vila-real carece de una "Ciudad del transporte", prevista en la revisión del PGOU al oeste de la Ronda Sudoeste, que sirviera como punto de la cadena logística donde la carga de los vehículos pesados se fraccionara para ser distribuida en el interior de la ciudad por vehículos de pequeño gálibo, para el reparto en el interior del casco urbano.

En la Fig. inferior se puede observar que en algún viario del casco urbano, existe una situación de un reparto de mercancías en la que el vehículo debe parar en la propia calzada ya que no dispone de un lugar reservado.



Fig. 33.- Situación de reparto de mercancías en el municipio. Google.

## 2.4.4 RECORRIDOS PEATONALES

### 2.4.4.1 RECORRIDOS PEATONALES SEGÚN ZONA URBANÍSTICA

La movilidad peatonal de la ciudad se puede clasificar según las características urbanísticas de cada zona de la ciudad que han sido definidas en el inventario de la red viaria local.

#### 1. Zona 1. Centro Histórico peatonalizado.

Zona correspondiente al núcleo histórico de la ciudad, de clasificación residencial intensivo, donde se encuentran los principales servicios administrativos y en la que se concentra la mayor parte de la actividad comercial del pequeño comercio.

Se caracteriza por tener restringido el acceso de vehículos motorizados, cumple con los parámetros de accesibilidad ya que los viales se encuentran peatonalizados, mantienen

prácticamente las mismas características en su sección, con una plataforma única a un mismo nivel, de unos de 4,00 metros aproximadamente de ancho de media.

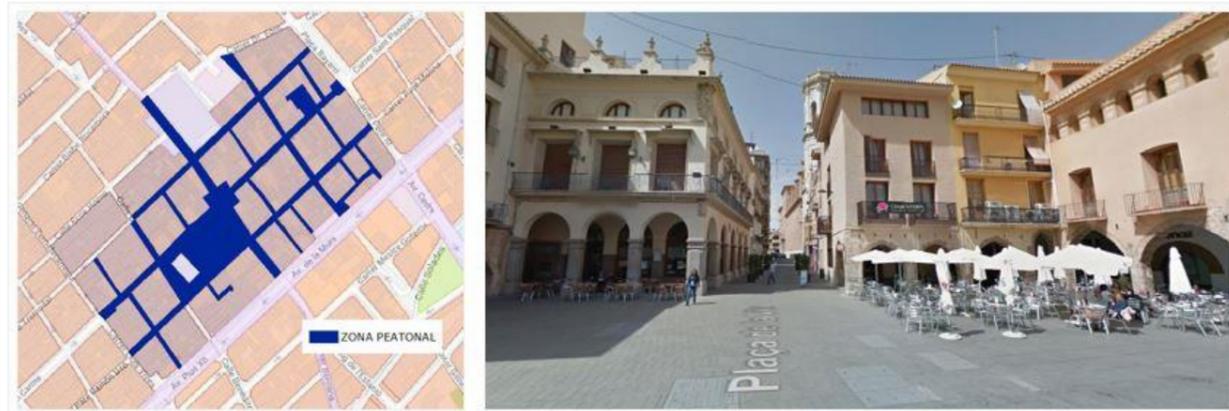


Fig. 34.- Zona de viales peatonalizados correspondiente al casco histórico.

## 2. Zona 2. Centro Histórico sin peatonalizar.

Esta zona, al igual que la Zona 1, corresponde al casco histórico de la ciudad, residencial intensivo, se sitúa alrededor de la zona 1 y sus límites se establecen en, la Avda. Pío XII, Avda. Francesc Tàrrrega, calle Ignasi Vergara, calle Polo Bernabé, calle Pérez Bayer, calle Aviador Franco y calle José Ramón Batalla.

Los viales de esta zona mantienen las características urbanísticas de la Zona 1, sin embargo, las calzadas no se encuentran peatonalizadas, la mayoría presenta una sección similar, banda central para el tráfico rodado de aproximadamente de 5,00 metros, muchas en mal estado de conservación y aceras, en muchos casos, de 1 metro de ancho e incluso menos y con mobiliario urbano que obstaculizan el paso y por consiguiente no cumple con la normativa de accesibilidad.



Fig. 35.- Viales correspondientes al centro histórico sin peatonalizar.

## 3. Zona 3. Casco Antiguo

Esta zona corresponde al resto del casco antiguo de la ciudad, mantiene las características de los viales de las zonas anteriores, calles estrechas donde las aceras se reducen al mínimo, pero ya aparecen algunos viales con una mayor anchura, como por ejemplo la calle José Ramón Batalla o la calle Hospital, que cuenta con dos carriles de circulación para el tráfico rodado, con bandas de aparcamiento a cada lado de la calzada y aceras más generosas.



Fig. 36.- Viales correspondientes al casco antiguo.

## 4. Zona 4. Ensanche

Esta zona responde a una planificación posterior a las zonas anteriores, la cual se caracteriza por viales más amplios y aceras, que en su mayoría, cumplen con las normativas de accesibilidad.

Se sitúa al sudeste de avda. Francesc Tàrrrega – La Murà – Pío XII, la cual se convierte en el límite de esta zona y eje de separación con la zona del casco antiguo de la ciudad, el límite sudeste de esta zona es la avda. Francia.

La parte noreste tiene su límite en la avda. Francia, este sector es el último que se desarrolla, con viales de por lo menos 12 metros de ancho y aceras, en su mayoría, con 1,50 metros de ancho como mínimo, accesibles y en buen estado.

También presenta algunos viales peatonalizados como por ejemplo la calle Botànic Calduch la calle Pere Gil.



Fig. 37.- Viales correspondientes a la Zona 4 – Ensanche.

## 5. Zona 5. Industrial

Esta zona está compuesta por los polígonos industriales, Molí Nou, Les Voltes, Miralcamp y Carretera Onda, dispuestos en la periferia de la ciudad.

**El polígono Miralcamp**, que se sitúa al oeste de las avenidas Alemania e Italia, presenta sectores en los que la movilidad peatonal es totalmente impracticable, con aceras desprovistas de pavimento o simplemente son inexistentes.

**El polígono de Les Voltes**, donde se encuentra la factoría de Porcelanosa, recientemente urbanizado, sí presenta recorridos peatonales amplios que cumplen con la accesibilidad.



Fig. 38.- Viales correspondientes a los P.I. Les Voltes y Miralcamp.

**El polígono industrial Molí Nou** está situado al norte de la ciudad, delimitado por las calles Encarnación, calle Andalucía y la avda. Castellón, al igual que los polígonos antes descritos, presenta viales en que los recorridos peatonales son impracticables, ya sea porque no existen aceras o están en mal estado o presentan obstáculos con mobiliario o servicios urbanos.



Fig. 39.- Viales correspondientes al P.I. Molí Nou.

**El polígono de la Carretera Onda**, situado al oeste de ciudad, a lo largo de la carretera que comunica con el municipio de Onda, en su primer tramo, que va desde la periferia de la ciudad (subestación de Iberdrola) hasta el paso superior sobre la autopista del mediterráneo, no dispone de aceras o vías peatonales, en cuanto a los viales internos del polígono, también están desprovistos de aceras por lo que la movilidad peatonal es nula.

El tramo siguiente, hasta el término municipal de Vila-real, junto a la CV-10, sí dispone de recorridos peatonales accesibles y en buen estado.



Fig. 40.- Imágenes de la carretera CV-20.

## 6. Zona 6. Residencial Madrigal

Zona residencial extensiva, situada al noroeste de la ciudad, junto al río Mijares y que a través de su eje principal, la calle de la Ermita, comunica el casco antiguo con el paraje natural de El Termet.

Los recorridos peatonales se caracterizan por dos tipologías de viales existentes en esta zona. La primera, se trata de una red de calles que discurren entre un conjunto de viviendas unifamiliares aisladas, que simplemente dispone de una calzada de unos 3,00 metros de ancho, en mal estado en muchos tramos, y desprovista completamente de aceras, por lo la movilidad peatonal es nula. La segunda tipología, corresponde a un sector urbanizado posteriormente, en el que si dispone de aceras, sin embargo, su ancho en la mayoría de viales apenas llega al metro y cuyo recorrido, en muchos puntos, se encuentra obstaculizado por mobiliario o servicios urbanos.



Fig. 41.- Viales correspondientes a la zona 6; Residencial Madrigal.

### 2.4.4.2 RECORRIDOS PEATONALES ESCOLARES

En la actualidad, los recorridos peatonales escolares se encuentran en fase de proyecto, en el año 2014 se elabora un proyecto piloto "CAMINS ESCOLARS A VILA-REAL" APEU DE CARRER. Este proyecto se entiende como un proyecto de ciudad, educativo y participativo, que tiene la voluntad de convertir Vila-real en una ciudad comprometida con la infancia, con su seguridad y autonomía, atendiendo sus necesidades en los desplazamientos.

El proyecto se desarrolla durante el curso 2013-2014, trabajando solamente con el alumnado de 4º de primaria de aquellos colegios que se mostraron interesados, con la intención de ir ampliando el proyecto al resto de centros en cursos posteriores.

El proyecto se elaboró en cuatro centros educativos, CEIP BOTÀNIC CALDUCH, CEIP CARLES SARTHOU, CEIP CONCEPCIÓN ARENAL y CEIP PASCUAL NACHER.

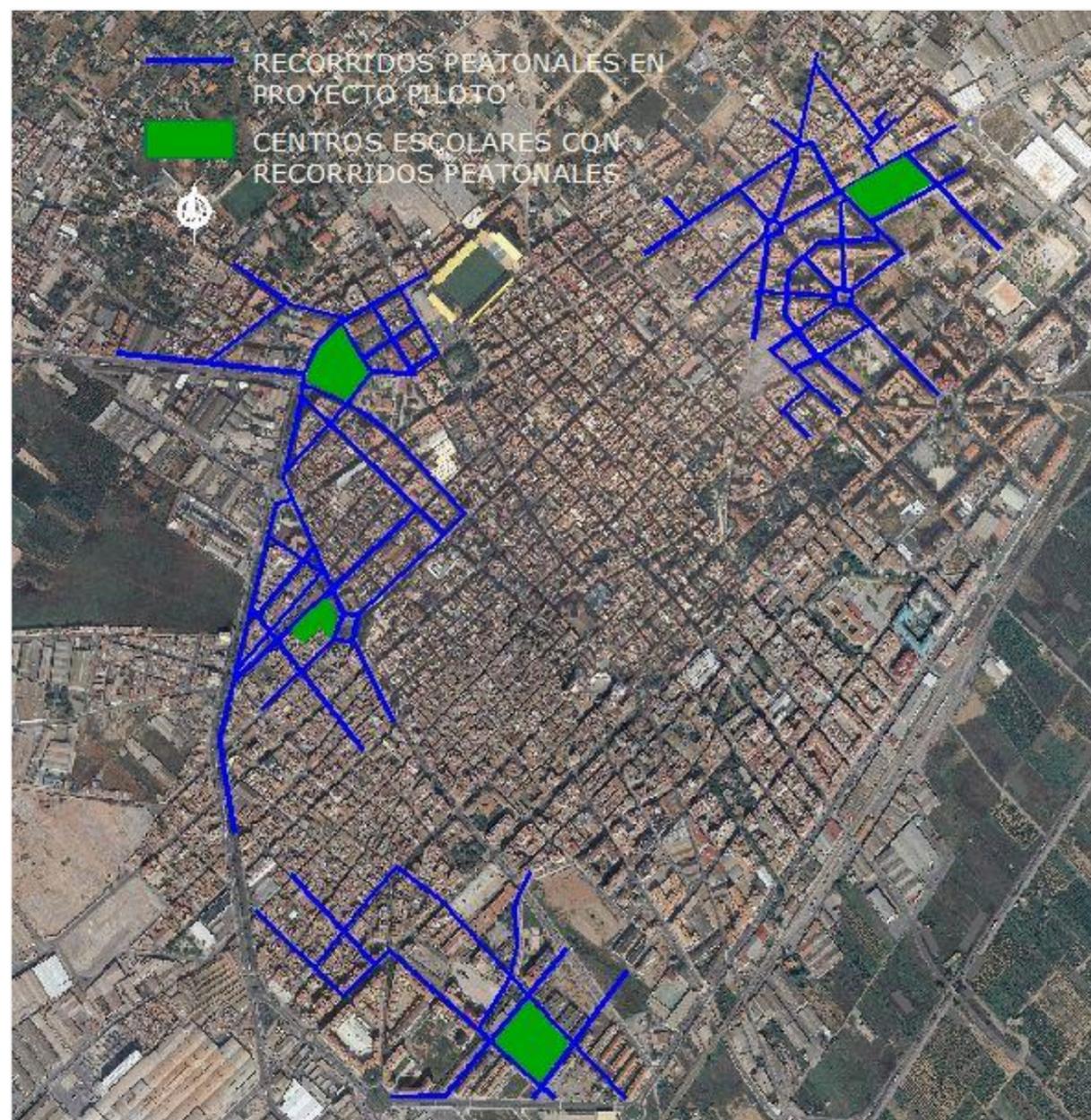


Fig. 42.- Centros educativos con proyecto de "CAMINOS ESCOLARES".

## 2.4.5 INVENTARIO LÍNEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Actualmente Vila-real cuenta con tres modos de transporte público: el autobús, el ferrocarril y el taxi, que se describen a continuación.

### 2.4.5.1 AUTOBÚS

El transporte público con autobús es prestado por empresas privadas y está compuesto por las líneas urbanas e interurbanas. Según los datos de usuarios, se demuestra que son insuficientes e insatisfactorias para los usuarios, pues estos han disminuido de los 15.941 en el año 2015 a los 11.597 en 2017.

Las líneas de autobús urbanas e interurbanas del servicio de transporte público con autobús, se describen a continuación.

#### 2.4.5.1.1 LÍNEAS URBANAS

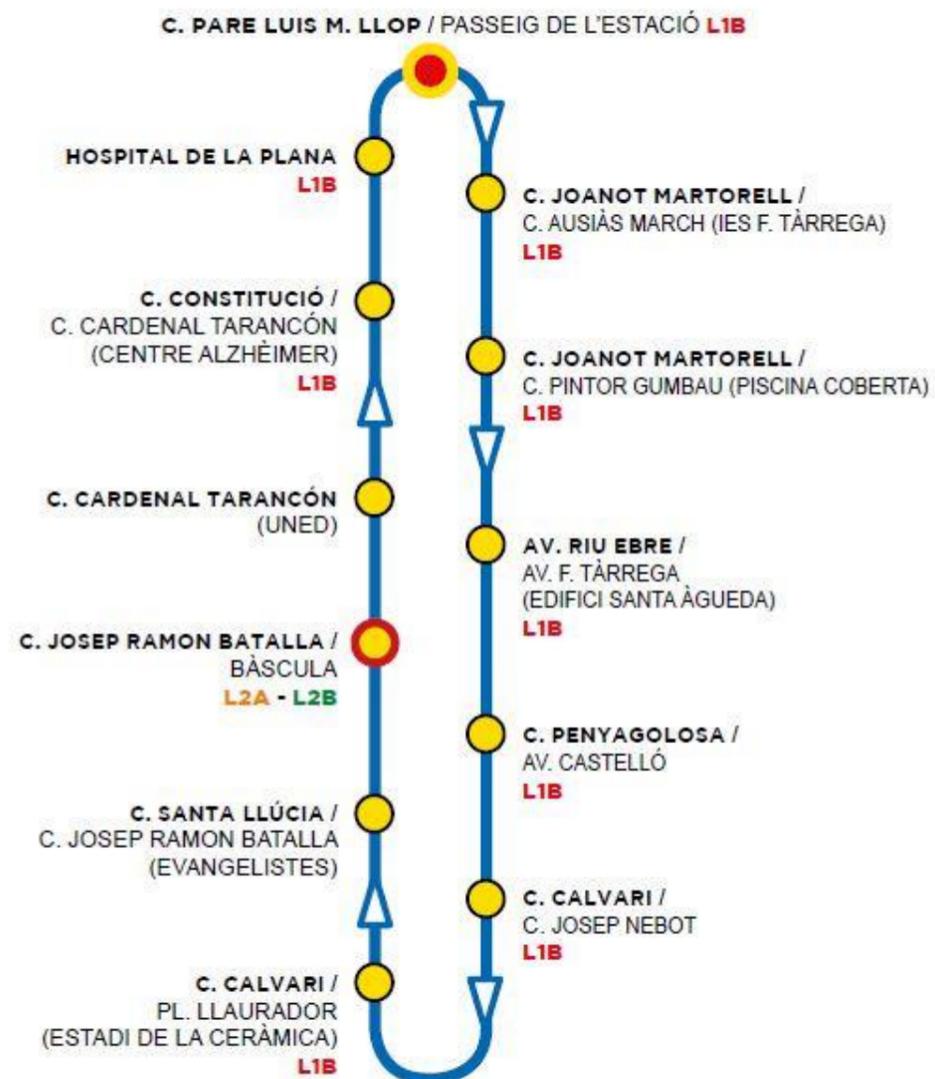
En la actualidad las líneas urbanas de bus son:

1. **Línea urbana 1A (recorrido principal):** inicia y acaba su recorrido (circular) en la c/ Pare Luis M. Llop, en la parada junto a la esquina con Paseo de la Estación, y discurre por el perímetro del centro urbano. Tiene una parada en el intercambiador modal que se propone ubicar en la c/ Josep Ramon Batalla (báscula). Se plantea un rediseño de la mencionada parada de la c/ Pare Luis M. Llop junto al Paseo de la Estación, con opciones de intercambio modal, y que se encuentra a tan solo 135 metros de la estación de FFCC.
2. **Línea urbana 1B (línea escolar):** da servicio a los principales centros escolares ubicados en la periferia del casco urbano.
3. **Línea urbana 2A (recorrido principal):** comunica el centro del casco urbano con el norte y el sur del mismo, dando acceso a las zonas industriales de Molí Nou y Miralcamp. Tiene punto de salida y final en el intercambiador modal en la báscula, con opción de cambiar a la línea 1A.
4. **Línea urbana 2B (itinerario al Termet):** es una variante de la línea 2A para dar servicio a la zona del Madrigal y del Termet.

Se considera que las líneas y paradas que se tienen hoy en día es suficiente para garantizar un correcto servicio y funcionamiento de autobús urbano en Vila-real. Adicionalmente, el PMUS propone ampliar el servicio de transporte a demanda especialmente para las zonas de los polígonos industriales, la zona residencial del Madrigal y el Hospital de la Plana. Por otra parte, el PMUS propone llevar a cabo actuaciones de obra civil y la implantación de herramientas tecnológicas para mejorar la infraestructura existente en las líneas de autobús.

A continuación, se muestran los recorridos y horarios de las líneas mencionadas de autobús urbano de Vila-real.

# Bus urbà Vila-real

**L1A**


Línia L1A (línia principal)										
Horari de dilluns a divendres										
8.10	9.10	9.30	9.50	10.10	10.30	11.30	11.50	12.10	12.30	12.50
13.10	13.30	14.30	14.50	15.10	15.30	15.50	16.10	16.30	17.30	17.50
18.10	18.30	18.50	19.30	20.30	20.50	21.10	21.30	hores		

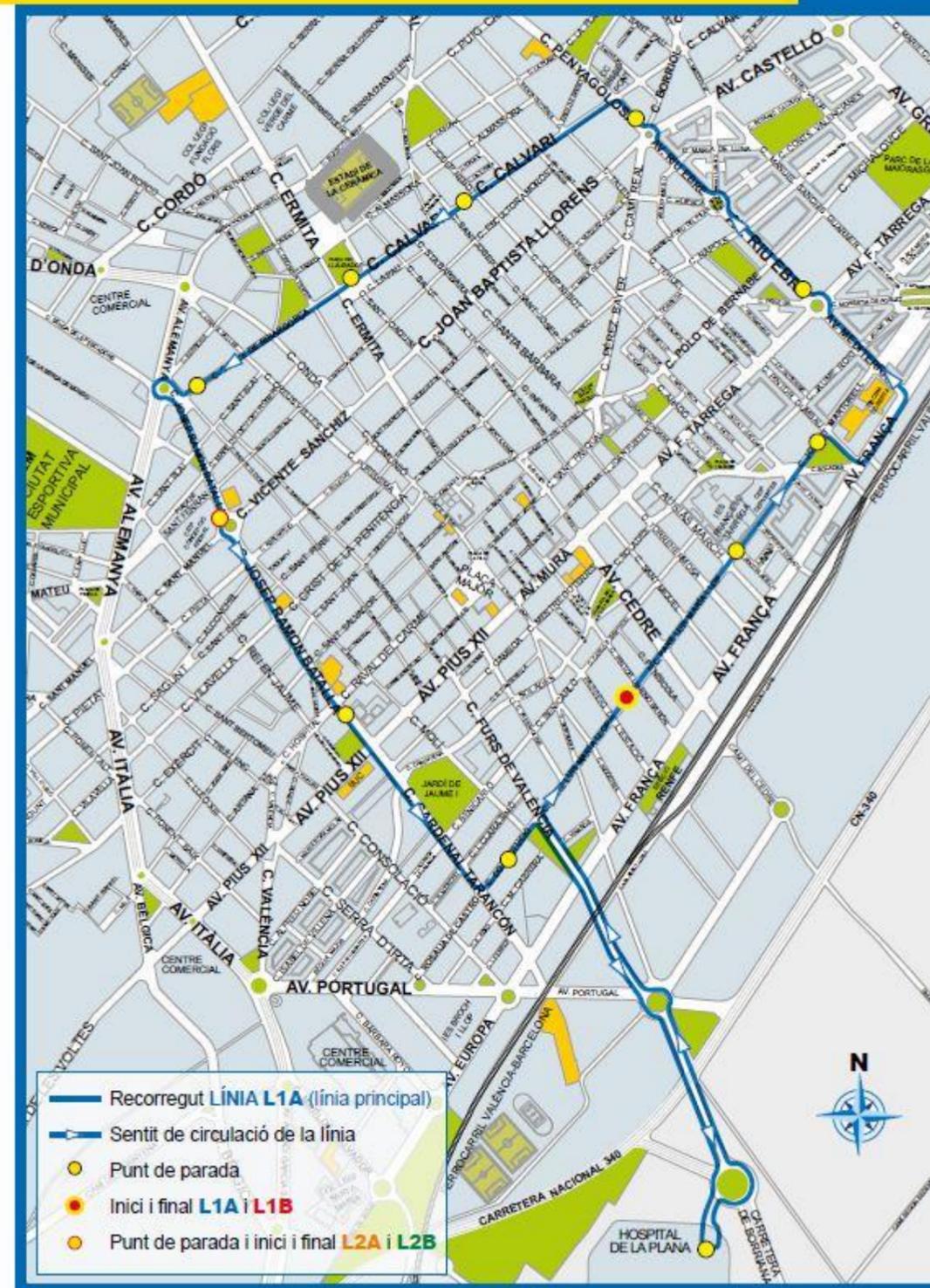


Fig. 43.- Línia 1A (línia principal) de autobús urbano. Ajuntament de Vila-real.

# Bus urbà Vila-real

**L1B**


**Línia L1B (línia educativa) presta cobertura als centres educatius, no és un transport escolar**

Horari de dilluns a divendres

7.30*	8.30	10.50	13.50*	16.50	19.50	21.50	hores
-------	------	-------	--------	-------	-------	-------	-------

\* A les 7.30 h i a les 13.50 h passa per l'IES Miralcamp

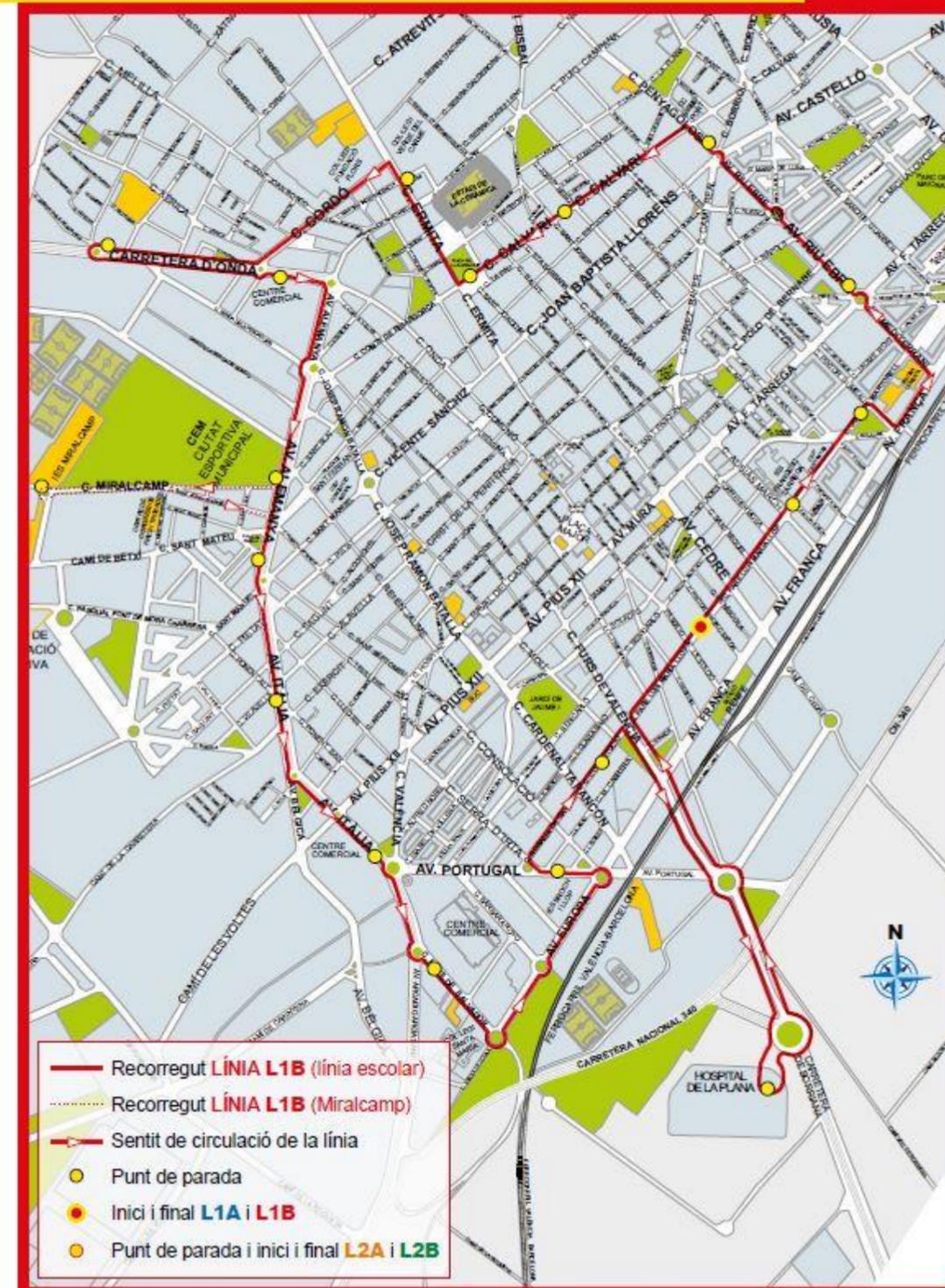
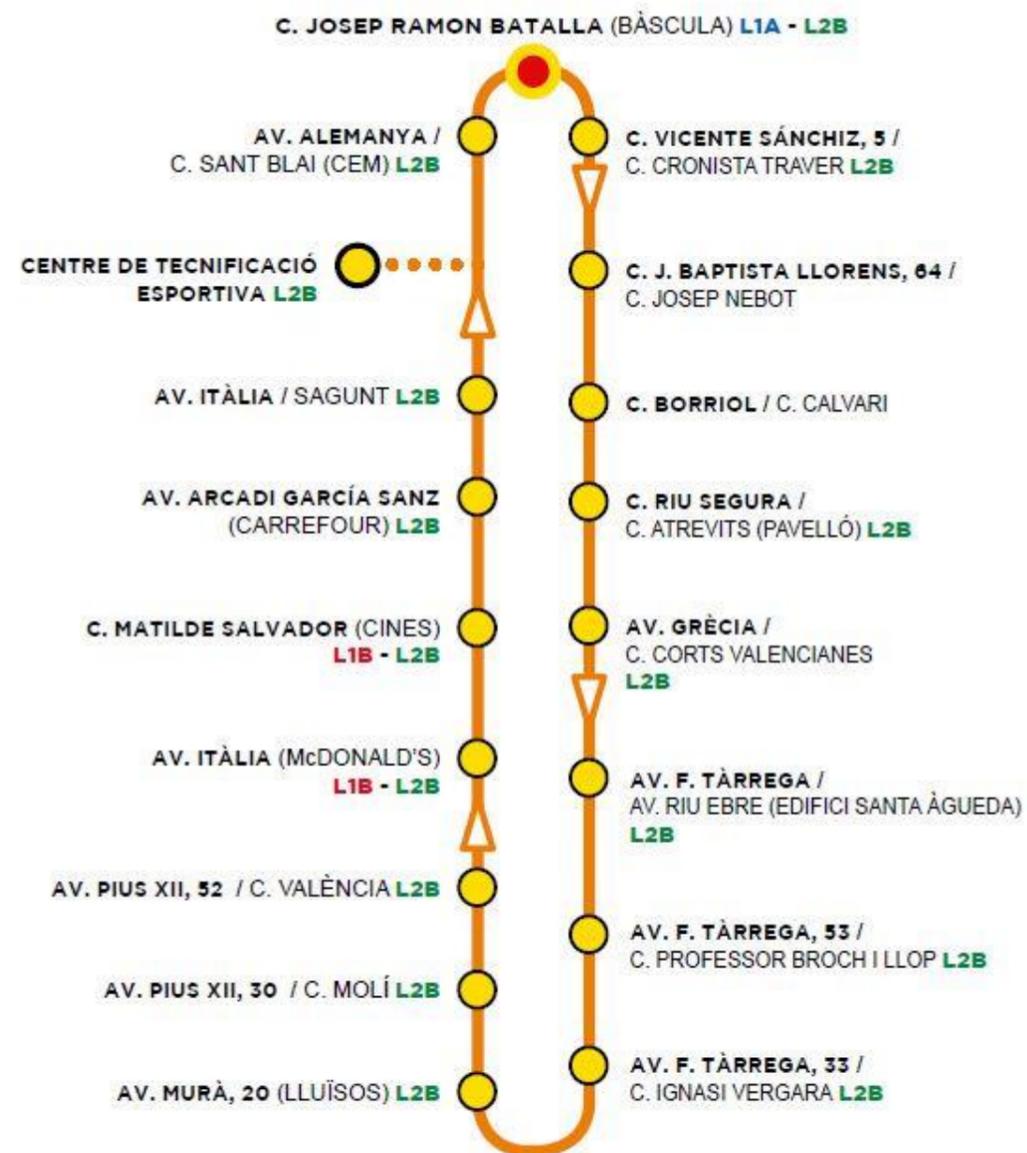


Fig. 44.- Línia 1B (línia escolar) de autobús urbano. Ajuntament de Vila-real.

# Bus urbà Vila-real

**L2A**


**Línia L2A (línia principal)**  
Horari de dilluns a diumenge

10.45*	11.15	11.45*	12.15	12.45*	13.15	14.30	15.00*	15.30	16.45*	17.15
17.45*	18.15	18.45*	19.15	19.45*	20.15	20.45*	22.00	22.30**	23.00**	hores

\* Passa pel Centre de Tecnificació Esportiva / \*\*Horari divendres, dissabtes i vespra de festius

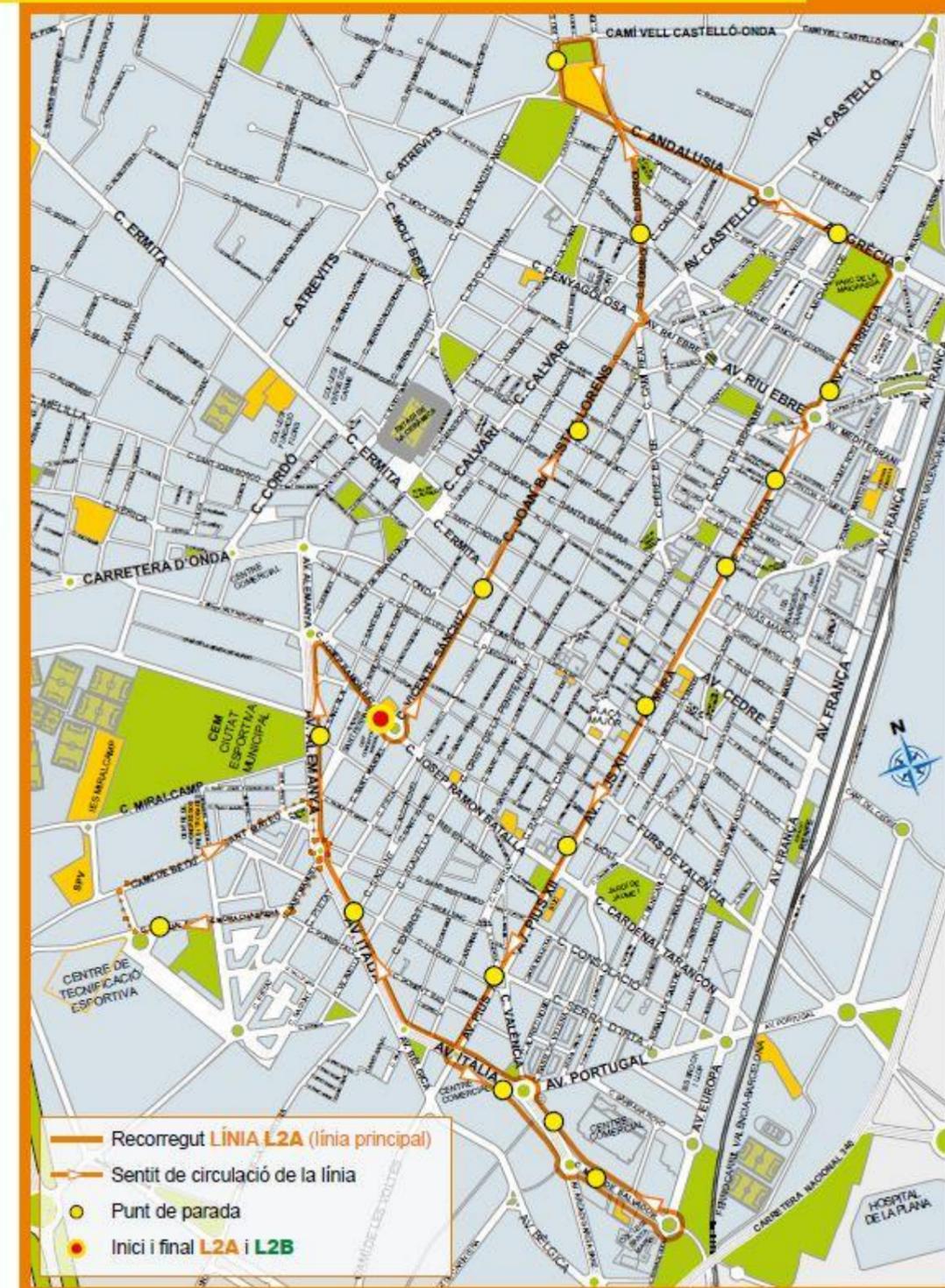


Fig. 45.- Línia 2A (línia principal) de autobús urbano. Ajuntament de Vila-real.

# Bus urbà Vila-real

**L2B**


Fig. 46.- Línea 2B (línea al Termet) de autobús urbano. Ajuntament de Vila-real.

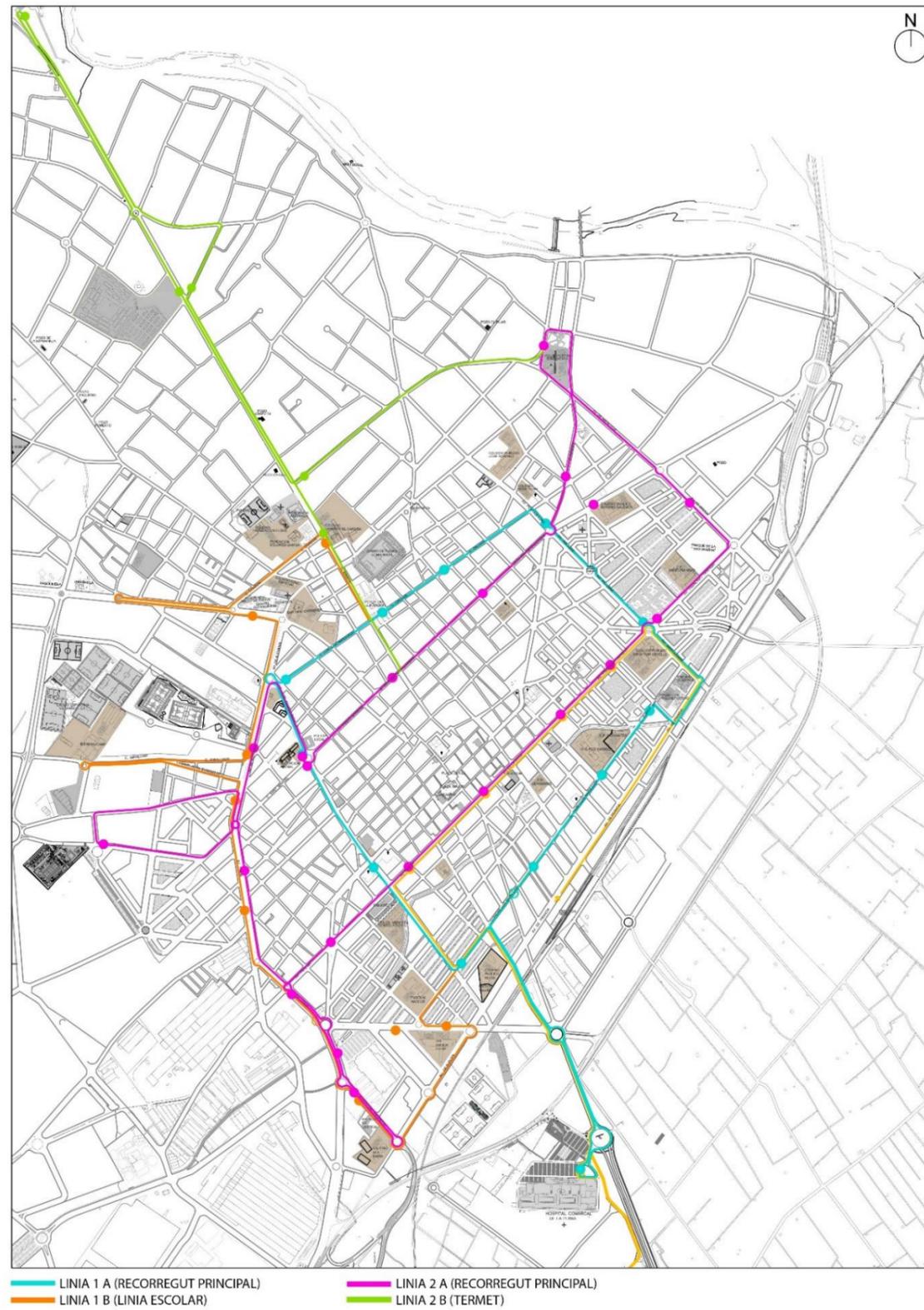


Fig. 47.- Líneas de autobús urbano. Ajuntament de Vila-real.

### 2.4.5.1.2 LÍNEAS INTERURBANAS

Las líneas interurbanas de bus existentes son:

1. **Bus a la UJI:** se trata de un proyecto piloto de conexión de las instalaciones de la subse de la Plana sita en la Biblioteca Universitaria del Conocimiento (BUC) con la sede de la UJI en el Campus de Riu Sec en Castelló de la Plana. Se inicia el curso 2017-2018, es prestado por el ayuntamiento y es gratuito para estudiantes, pero su frecuencia es totalmente insuficiente, pues sólo tiene salidas desde Vila-real a las 7:30 y 13:30 h y vueltas desde la UJI entre las 14:00 y las 14:15 h y a las 21:00 h.
2. **Línea Castellón – Vila-real (HICID):** cuenta con una frecuencia de 30 minutos los días laborables frente a los 45 minutos de los días festivos.
3. **Línea Castellón – Vila-real – Burriana (HICID):** con una frecuencia cada 60 minutos los días laborables, conecta las poblaciones de Castellón, Vila-real y Burriana.

LABORABLES														
Onda	Agadedo	Hospital	Vila-real	Salera	Castelló	UJI	UJI	Castelló	Hospital	Vila-real	Agadedo	Onda		
Montaña	Betxí	La Plana	Las Piles	Rio Júcar	Est. Bus	Agora	Agora	Est. Bus	Salera	La Plana	Las Piles	Betxí	Montaña	
06:40	---	---	07:10	---	07:34	---	---	07:35	---	---	07:59	08:17	08:32	
a 07:15	Directo a la UJI						07:45	---	08:50	---	09:10	09:14	---	09:47
b 07:30	---	08:01	08:11	---	---	---	09:55	10:00	---	---	10:23	---	10:52	
c 07:45	07:56	---	---	---	08:29	---	---	11:10	11:26	11:34	11:38	---	12:11	
d 07:45	07:56	08:13	08:18	---	08:46	---	---	12:15	12:31	12:39	12:43	---	13:16	
08:40	---	09:08	09:13	09:23	09:44	09:49	---	13:20	13:36	13:44	13:48	---	14:21	
09:50	---	---	10:23	10:33	10:52	---	14:45	14:55	---	15:19	15:23	---	16:00	
11:10	---	11:38	11:43	11:53	12:12	---	---	17:25	17:41	---	17:53	---	18:30	
12:15	---	12:43	12:48	12:58	13:19	---	a 18:15	a 18:25	a 18:41	a 18:49	a 18:53	a 19:17	a 19:30	
13:35	---	14:03	14:08	14:18	14:39	14:44	19:45	19:55	20:11	20:23	20:27	---	21:00	
16:05	---	---	16:38	16:48	17:10	---	* Llega/Sale de UJI, sólo días lectivos							
18:35	18:46	19:03	19:13	---	19:37	19:39								

Fig. 49.- Horario Línea Onda-Vila-real-Castellón. Autobuses Furió.

5. **Línea Vall d'Uixò –Hospital La Plana – Castellón (Autos Valdudense).** Con parada en Vilavella, Nules, Alquerías, Vila-real y Castellón, aunque solo accede a las dos paradas en el casco urbano de Vila-real en caso de tener viajeros con ese destino. Tiene una frecuencia de 11 viajes en días lectivos, y tres y dos, en sábados y festivos, respectivamente.
6. **Línea Valencia – Vila-real – Castellón (HIFE).** Con una única parada en la avenida Murà, conecta con las universidades públicas de Castellón y València.

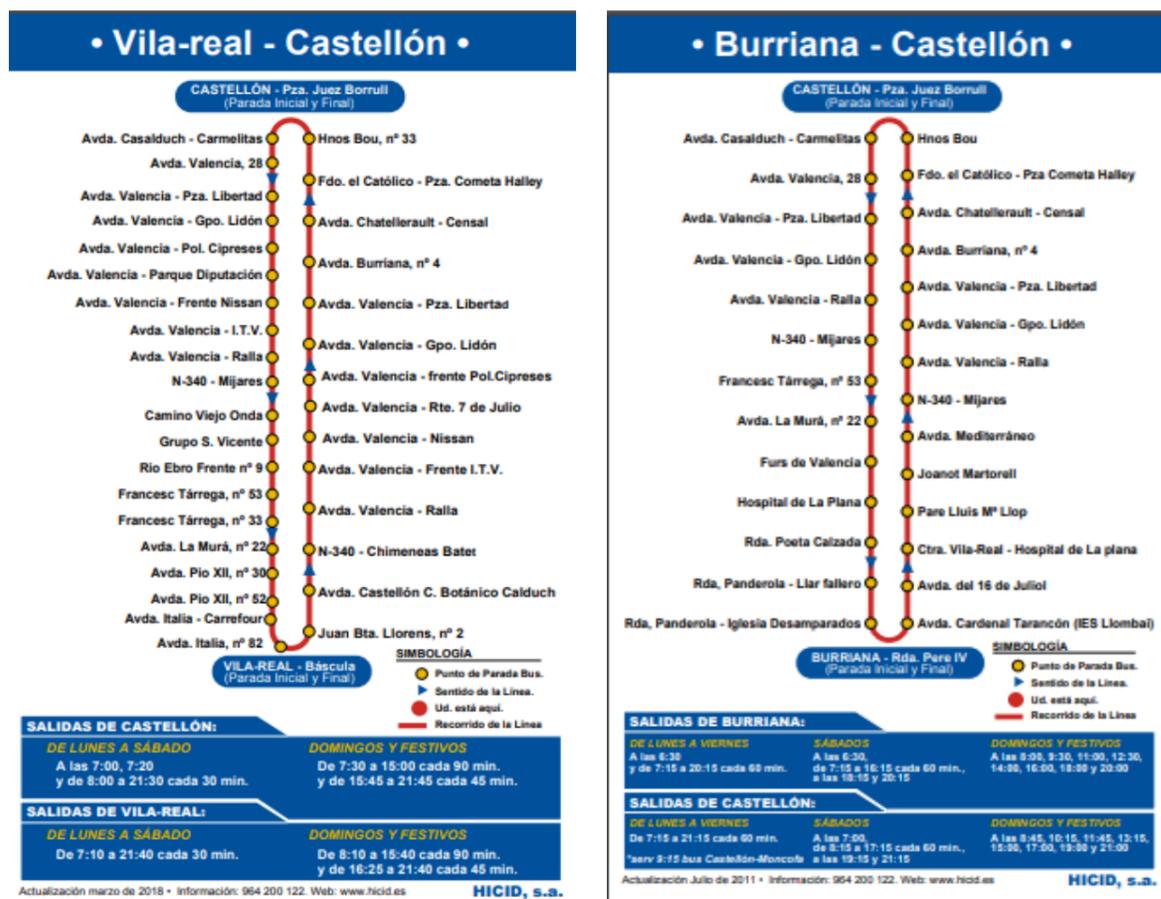


Fig. 48.- Itinerario Líneas Castellón-Vila-real y Castellón-Vila-real-Burriana. Hicid.

VALENCIA DIRECCIÓN → CASTELLÓ DE LA PLANA		1)	2)	1)	2)	3)	1)	1)
OBSERVACIONES								
Valencia (Nuevo Hospital La Fe)					13:10*			
Valencia (Estación de Autobuses andén nº24)	06:30	10:15	12:00	13:30	14:15	15:35	19:00	
Valencia (Torres de Serrano)	06:35	10:20	12:05	13:35	14:20	15:40	19:05	
Valencia (Blasco Ibañez, "El Clínic")	06:40	10:25	12:10	13:40	14:25	15:45	19:10	
Valencia (Carrer Clarianos)	06:45	10:30	12:15	13:45		15:50	19:15	
Valencia (Universidad Politécnica)	06:47	10:32	12:17	13:50	14:32	15:52	19:17	
Vila-Real (Av. Murà / contiguo als Lluïsos)	07:25	11:20	13:00	14:35		16:35	20:10	
Castelló (Mitja Lluna)		11:35	13:10	14:50			20:20	
Castelló (Plaça País Valencià)		11:45	13:15	15:00	15:15		20:25	
Castelló (Universitat Jaume I) *	07:55	11:50			15:15	16:55	20:35	
Castelló (Estación de Autobuses andén nº 7)	08:00	11:55	13:30	15:15	15:30	17:00	20:40	

\*La parada de la Universitat Jaume I está ubicada en la C/ Jose Maria Mulet Ortiz, 17

Fig. 50.- Línea Valencia-Vila-real-Castellón. Hife.

4. **Línea Onda – Vila-real – RENFE – Hospital de la Plana (Autobuses Furió).** Esta línea conecta las localidades de Onda, Betxí, Vila-real y Castellón. Cabe destacar que tiene parada en la Universitat Jaume I, así como también en el Hospital la Plana o el Centro Comercial la Salera. La salida desde Onda tendrá una frecuencia de 90 minutos.



## PMUS

- 1) **Línea interurbana autobús Onda-Castellón** (Proyecto CV-005): tiene parada en Crta. Onda y c/ Josep Ramon Batalla, próxima al intercambiador modal propuesto, enfrente de la estación de RENFE y del Hospital 'La Plana'.
- 2) **Línea interurbana autobús Vila-real-Castellón** (Proyecto CV-006): tiene paradas cercanas a la línea nº 1 urbana.
- 3) **Línea interurbana autobús Burriana-Castellón** (Proyecto CV-006): tiene paradas cercanas a la línea nº 1 urbana y parada enfrente de la estación de RENFE y del Hospital 'La Plana'.
- 4) El **resto de líneas interurbanas** (Proyecto CV-007): la Vall d'Uixó-Castellón, Eslda-Castellón y Playa de Moncofa-Castellón tienen parada enfrente de la estación de RENFE y del Hospital 'La Plana'.

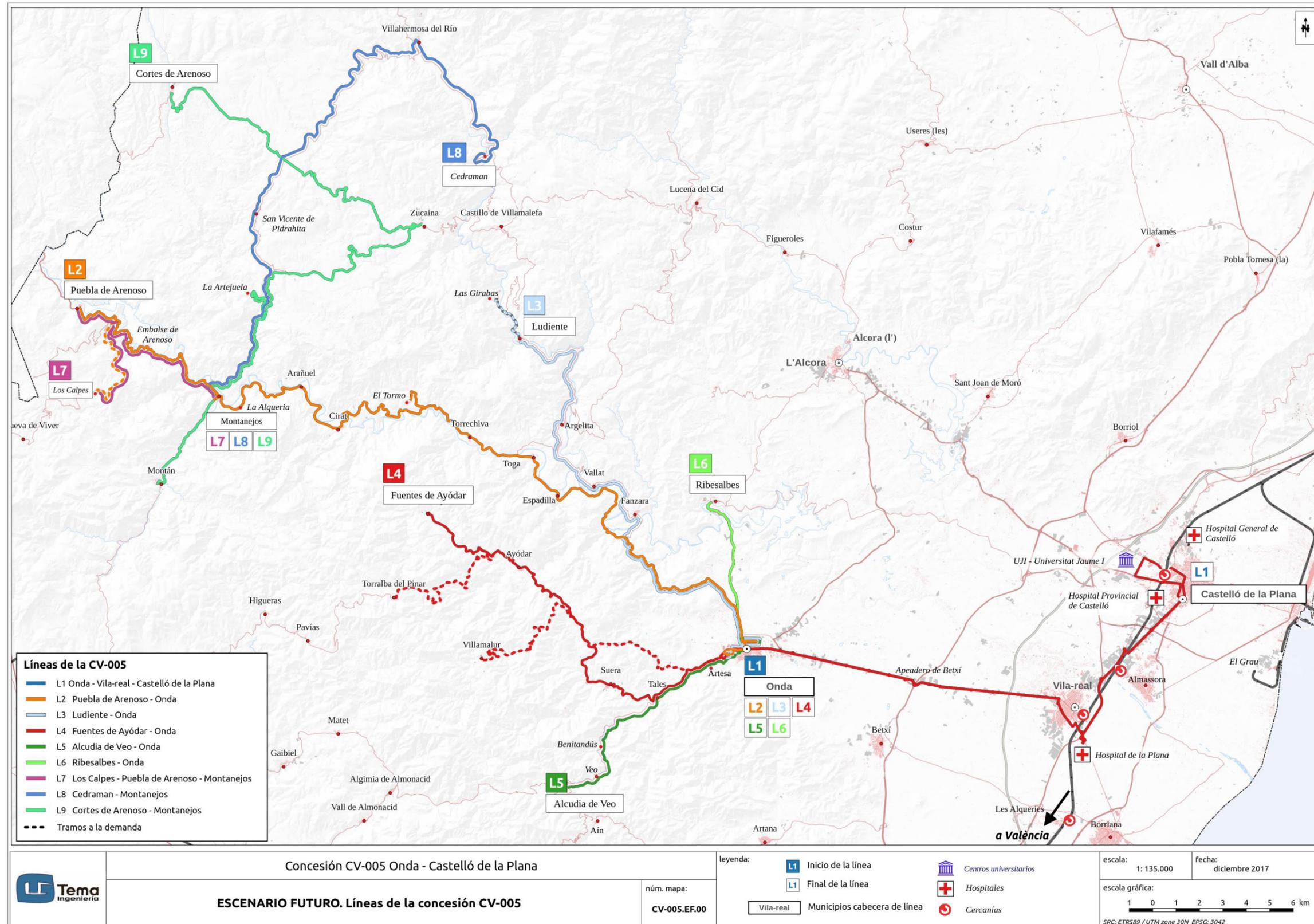


Fig. 51.- Línea de la concesión CV-005 Onda - Castelló de la Plana. Escenario futuro.

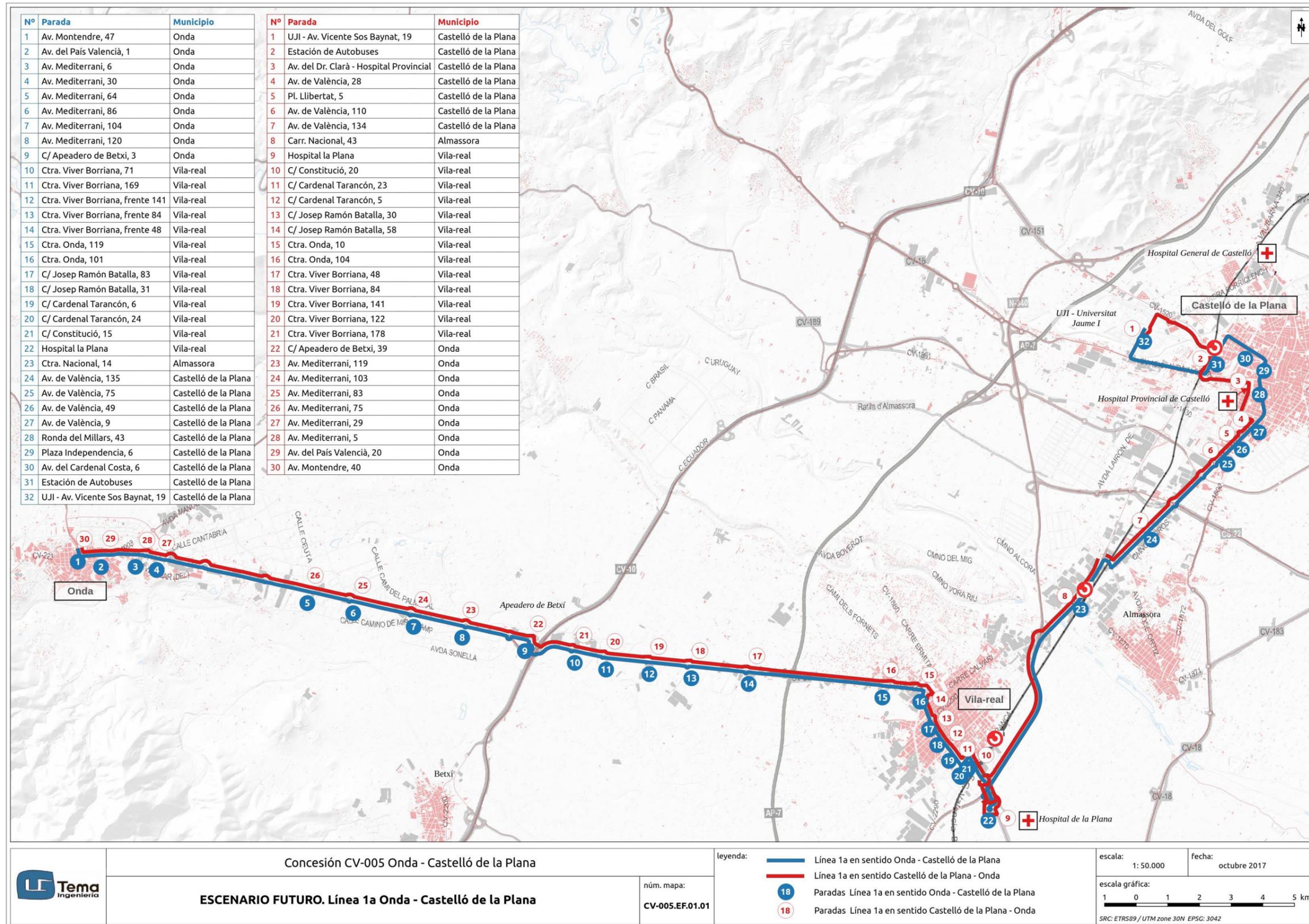


Fig. 52.- Línea 1a Onda - Castelló de la Plana.

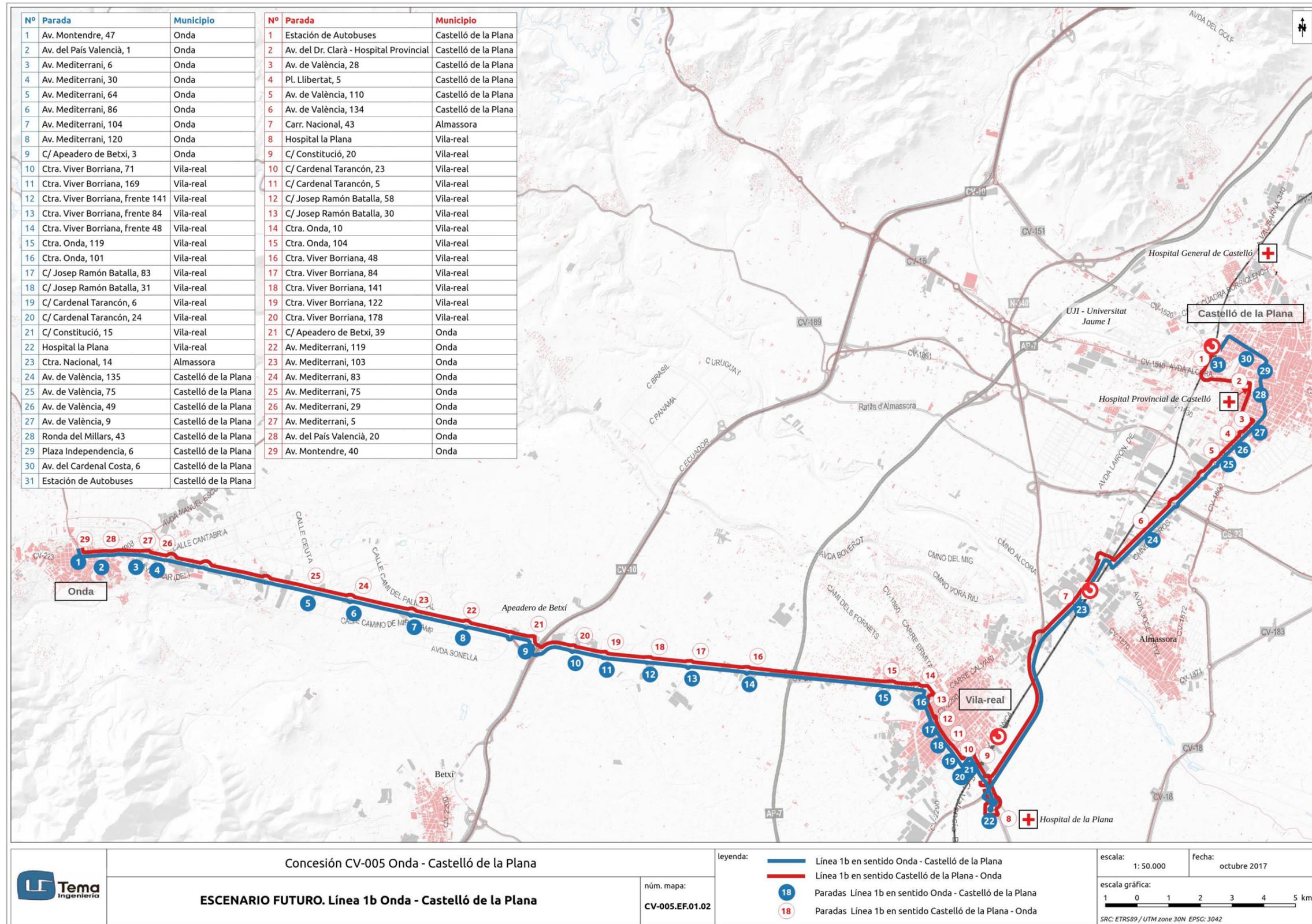


Fig. 53.- Línea 1b Onda – Castelló de la Plana.

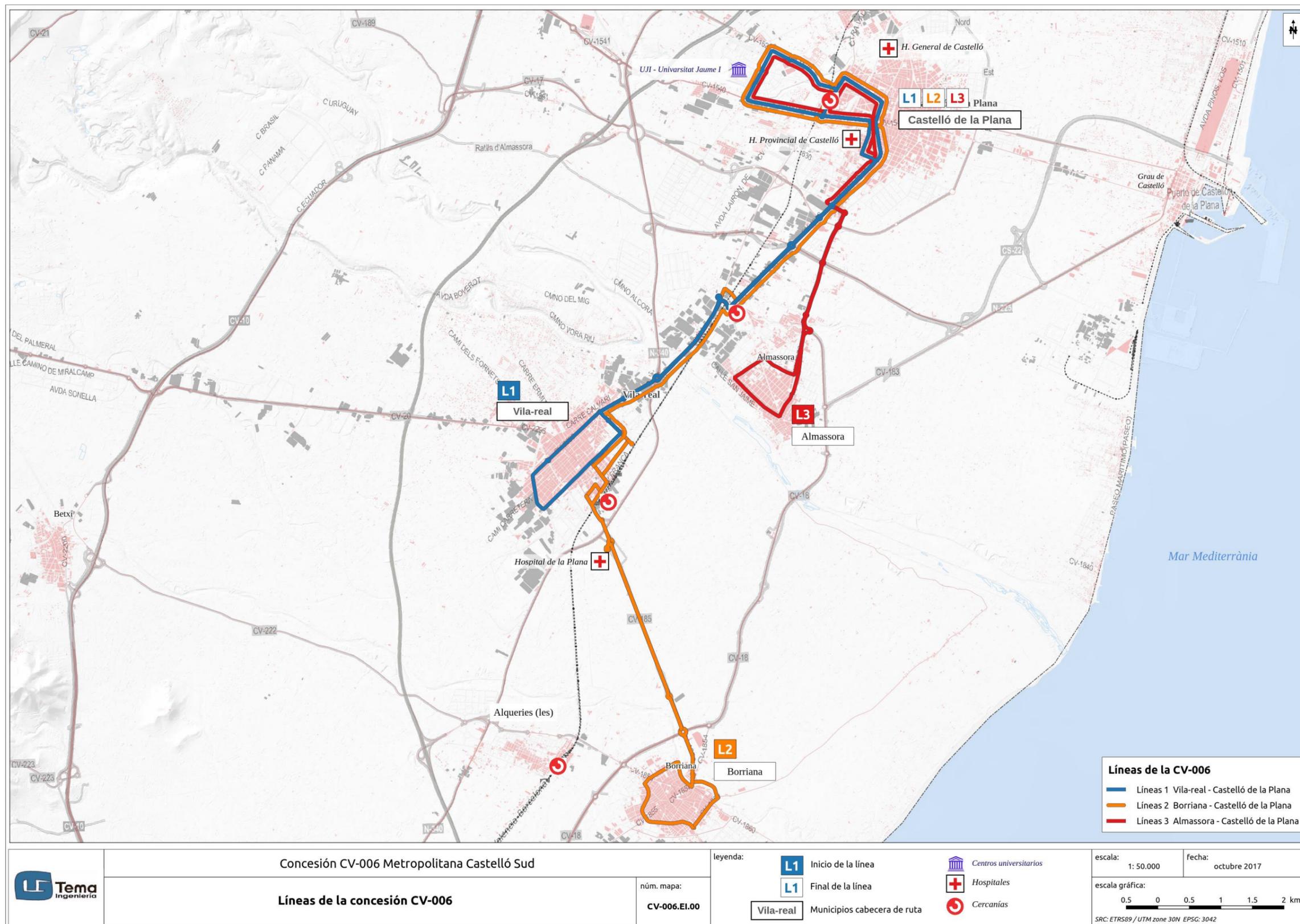


Fig. 54-. Líneas de la concesión de la CV-006.

### 2.4.5.2 FERROCARRIL

En la actualidad, la línea ferroviaria de FFCC Valencia-Barcelona, transcurre a través del casco urbano en dirección norte-sur, siendo su longitud a lo largo del término de unos 6 km.

La estación de ferrocarril, situada en Avda. Francia, con una zona de aparcamiento de unos 1.300 m<sup>2</sup> en la que prestan servicio las líneas:

1. **Línea de Cercanías C-6 Valencia-Castellón**, con una frecuencia media de 24', que cuenta con las siguientes paradas: Castellón de la Plana, Almassora, Burriana-Alquerías del Niño Perdido, Nules, Moncofa, Xilxes, La Llosa, Almenara, Les Valls, Sagunto, Puzol, El Puig, Albuixech, Massalfassar, Roca-Cúper, València-Cabanyal, València-Font de Sant Lluís y València-Estación del Norte.

La frecuencia media 24 minutos, siendo esta mayor en horas punta, y en un día laborable tendría los siguientes horarios:

Línea	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de Viaje
CB	06.53	07.11	0.18
CB	07.14	07.25	0.11
CB	CIVIS 07.31	07.37	0.06
CB	07.49	07.55	0.06
CB	CIVIS 07.54	08.00	0.06
CB	08.23	08.35	0.12
CB	CIVIS 08.41	08.47	0.06
CB	09.09	09.15	0.06
CB	09.28	09.40	0.12
CB	09.54	10.00	0.06
CB	10.33	10.40	0.07
CB	10.49	11.00	0.11
CB	11.33	11.45	0.12
CB	11.49	12.00	0.11
CB	12.28	12.38	0.10
CB	12.54	13.00	0.06
CB	13.38	13.50	0.12
CB	13.54	14.05	0.11
CB	14.14	14.29	0.15
CB	15.04	15.10	0.06
CB	CIVIS 15.11	15.17	0.06
CB	15.27	15.34	0.07
CB	15.45	15.57	0.12
CB	CIVIS 16.06	16.12	0.06
CB	16.33	16.45	0.12
CB	16.44	16.55	0.11
CB	17.33	17.40	0.07
CB	17.54	18.05	0.11
CB	18.33	18.50	0.17
CB	18.54	19.05	0.11
CB	CIVIS 19.11	19.17	0.06
CB	19.40	19.52	0.12
CB	20.14	20.25	0.11
CB	CIVIS 20.24	20.30	0.06
CB	20.45	20.52	0.07
CB	20.54	21.00	0.06
CB	21.33	21.45	0.12
CB	21.54	22.00	0.06
CB	22.33	22.45	0.12
CB	22.54	23.00	0.06
CB	23.42	23.49	0.07

Fig. 55.- Horario Cercanías C-6 Vila-real-Castellón. Renfe.

2. **Línea de "regionales" de RENFE de Levante L-7 Valencia -Tortosa**. Esta línea tiene menores paradas en la dirección hacia València.

Tren / Recorrido	Salida	Llegada	Duración
▶ 14018 R. EXPRES	08.10	09.05	55 min.
▶ 18093 R. EXPRES	13.38	14.34	56 min.
▶ 14022 R. EXPRES	15.12	16.10	58 min.
▶ 14304 REGIONAL	20.47	21.55	1 h. 8 min.

Fig. 56.- Horario Regional L-7 Vila-real-València. Renfe.