

3 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD ACTUAL

3.1 ANÁLISIS TERRITORIAL

3.1.1 DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA

Vila-real es una población de la comarca de la Plana Baixa, en la provincia de Castellón, de 50.252 habitantes, según padrón de 2016. Situado a 7 kilómetros al sur de la capital, Castellón de la Plana, y a unos 60 kilómetros al norte de Valencia. Está situada entre el río Mijares (límite con la Plana Alta), al norte y el municipio de las Alquerías. Ocupa gran parte de la ribera derecha del Valle del río Mijares. El término de Vila-real limita con los municipios de Burriana al este, les Alquerías y Nules al sur y Onda y Betxí al oeste. Por el norte, le separa de las poblaciones de Almassora y Onda el río Mijares, frontera natural de las comarcas de la Plana Baixa y la Plana Alta.

Con una superficie de 55,1 km², se trata de uno de los principales núcleos urbanos de la provincia. Vila-real puede presumir de tener un nivel de proyección estatal debido al impacto mediático de su equipo de fútbol, pero también por la presencia de grupos cerámicos de relevancia internacional como Porcelanosa. Por otro lado, cabe destacar el cultivo de cítricos que logró transformar su economía original de subsistencia, basada en la trilogía de secano mediterráneo (cereal, vino y aceite) a una de huerta intensiva (seda y cáñamo) con una agricultura de cultivo comercial y parcelas de uso industrial.

Actualmente Vila-real se ha consolidado como un centro de prestación de servicios cualificados de ámbito comarcal con equipamientos como el Hospital, el Palacio de Justicia, la Agencia Tributaria, la UNED, etc., incluso con centros comerciales que, dada su cercanía a la autovía, compiten con los ubicados en Castelló de la Plana.

3.1.2 ESTRUCTURA DE ASENTAMIENTOS URBANOS

En primer lugar, cabe destacar que la ciudad de Vila-real se encuentra rodeada de partidas rurales, territorios de pequeña extensión dedicados con gran calidad de suelo, por lo que se suelen emplear en la producción agrícola. Concretamente se encuentra rodeado por el Madrigal, Pinella, Pla Redó, Carinyena y Solades.

En cuanto a la morfología urbana, ésta deriva de la evolución histórica de la ciudad de Vila-real. Las calles de la antigua ciudad tienen la calle Mayor como eje longitudinal y es atravesado perpendicularmente por las calles del Conde de Albay y el de Ramón y Cajal (que conducen a las carreteras de Onda y de Burriana, respectivamente).

Durante el siglo XIV ya se habían formado dos arrabales: al sur de la ciudad, el arrabal de Valencia o de Santa Lucía (hoy del Carmen), y al norte el de Castellón (hoy de San Pascual). Posteriormente, hasta el siglo XIX, el crecimiento se concentra sobre todo hacia poniente, alrededor del Raval de Onda (siglo XVII), mientras que el alto valor agrario de las tierras que había en levante impedía el desarrollo urbano para esta banda.

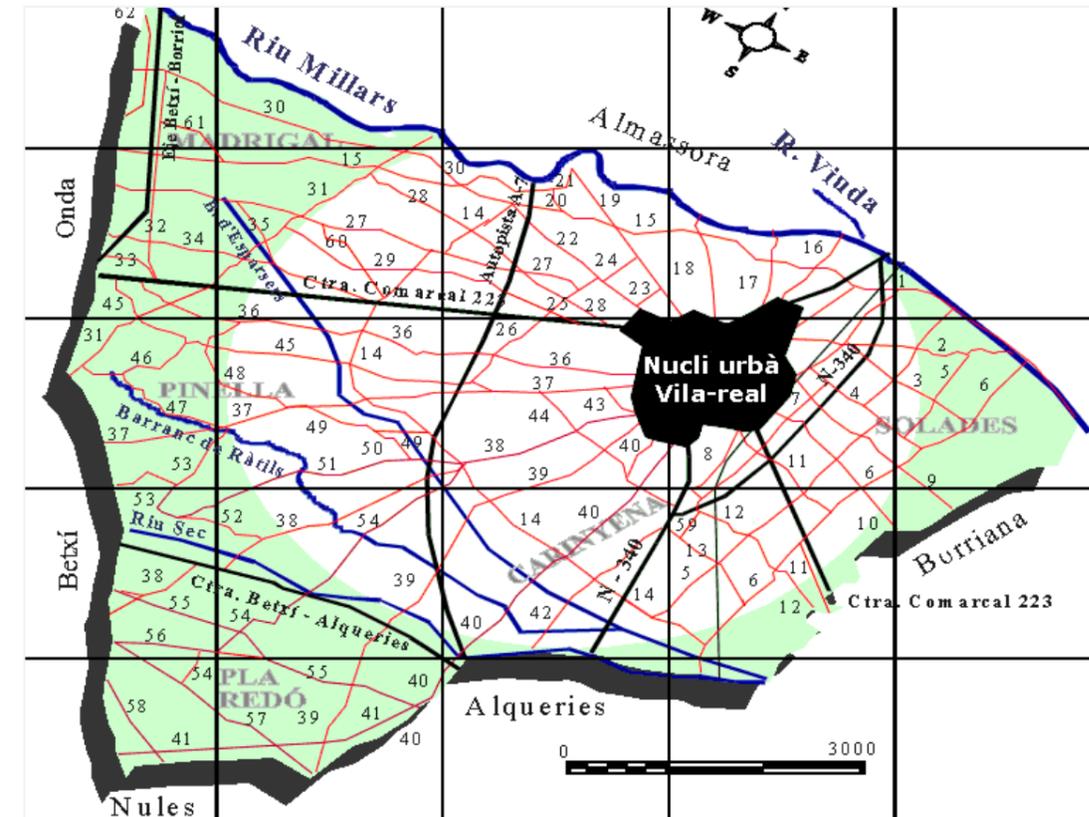


Fig. 57.- Vila-real, núcleo y entorno rural.

Hasta mediados del siglo XX la ciudad siguió desarrollándose principalmente a poniente y sobrepasó ampliamente la antigua carretera N-340 alcanzando incluso la calle del Calvario; hacia el sur la ciudad también conoció un crecimiento importante, más allá del Barranquet (barranco del Hospital o de Santa Lucía), al otro lado del que se fue formando a finales del XIX el barrio llamado de Mislata (o de Valencia). El trazado del ferrocarril y el río han delimitado el núcleo urbano de Vila-real.

Sobrepasando los límites del ferrocarril, se crean en el siglo XX algunos barrios segregados del resto de la población, a menudo en medio de las fábricas, y siempre siguiendo caminos rurales como el de la Carretera, el de Artana, el de Betxí, el de las Vueltas o la Senda de Pescadores.

Posteriormente Vila-real comenzó a desarrollarse hacia el este, en torno a dos ejes: el camino o avenida del Cedre, y el camino o paseo de la Estación. Es entre la avenida de la Murà, al este de la villa medieval, y el ferrocarril, límite oriental del casco urbano, donde más se ha construido desde los años sesenta, principalmente en altura. También hacia el N-NE, alrededor de la avenida de Francesc Tàrrrega se ha edificado mucho de los años 1980 a esta parte, siempre en altura.

En la actualidad Vila-real continúa su desarrollo urbano en forma de damero, especialmente hacia el norte y el este, donde las calles ya están construidas y poco a poco van siendo edificadas. En la última década se ha abierto un nuevo eje viario -la avenida de Francia- paralela al ferrocarril, que atraviesa la población de N a S. y forma un vial perimetral enlazando con las avenidas de Francia e Italia, así como las nuevas de Grecia, de Europa y de Portugal. A poniente de esta avenida la ciudad se está compactando, ya no necesariamente en altura, sino también en viviendas unifamiliares.

Por otra parte, y con un proceso muy lento y dificultoso, las construcciones residenciales dispersas en la partida de Madrigal, se encuentran en un proceso de transformación desde su carácter rural al de



zona urbana, con todas las ventajas de infraestructuras que esto puede comportarse de cara al futuro, pero con los inconvenientes de la lentitud de adaptación de los polígonos y el encarecimiento de los trabajos constructivos tal como avanza el tiempo. La zona, además no prevé a corto plazo los servicios dotacionales adecuados: sanitarios, educativos, administrativos, etc. lo que supondrá probablemente graves conflictos una vez la zona urbanística quede compactada.

Finalmente, la ciudad tiene abierto el debate sobre el desplazamiento de la vía del ferrocarril con un trazado más cercano al término de Burriana, librando por un lado las limitaciones de expansión que supone su proximidad a la zona ya urbanizada, y ampliando las posibilidades de construcción de nuevos polígonos de viviendas, pero dificultando con el alejamiento del centro las posibilidades de acceso a tan necesario mediados de comunicación para los ciudadanos comunes.

Actualmente Vila-real se encuentra dividido en 4 secciones, que se ilustran a continuación:

- Distrito 1: Compuesto por tres secciones abarca los barrios de La Vila, Cedre y una parte del barrio de Cariñena.
- Distrito 2: Está dividido en 14 secciones. Lo integran los barrios de Pou d'Amorós, Santa Sofía, La Huerta, Sant Pasqual, el Pilar, Santa Águeda, incluyendo la zona sur y este y la zona residencial de El Madrigal.
- Distrito 3. Está formado por 8 secciones abarcando el barrio Melilla, Plaza Laborador, una parte de San Fernando y una parte de Cariñena.
- Distrito 4: Abarca el barrio de Miralcamp, el del Zorro, La Pietat, una parte de San Fernando y una parte de la zona del Hospital, dividiéndolo en seis secciones.

La ciudad de Vila-real se compone por:

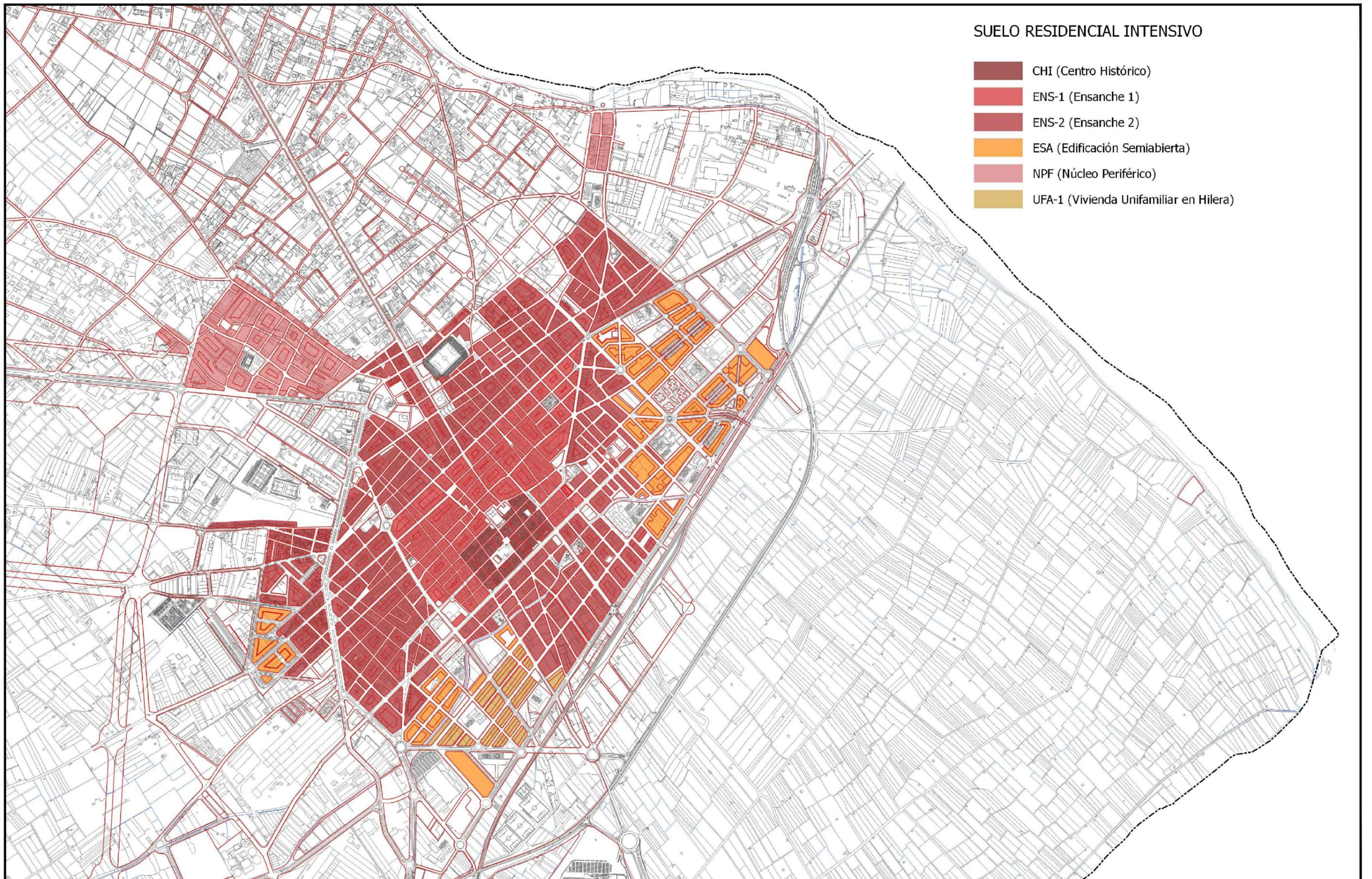
- a) Un **núcleo urbano residencial** compacto y de trama viaria rectangular, que creció alrededor del centro histórico medieval, donde se concentra el 98,3 % de la población y donde se aglutinan los servicios urbanos. Su orografía es totalmente plana, su geometría rectangular es de dimensiones: 2,3 km sentido norte-sur y 1,3 km sentido este-oeste, lo que favorece la posible implantación de una movilidad sostenible, pues los desplazamientos son cortos, muy ventajosos para hacerlos en bicicleta o a pie. Está delimitado por las calles: Andalucía y Av. Grecia al norte, Avda. Francia y Europa al este, Blasco Ibáñez y Puis Campana al Oeste y Avenidas Alemania, Italia, Bélgica y Portugal al sur-oeste.
- b) Unas **zonas residenciales extensivas periféricas**, principalmente en las partidas del Madrigal, Pinella y Solades, que generalmente se han desarrollado sin una adecuada planificación urbanística, lo que genera en la actualidad importantes problemas de movilidad porque la trama urbana está mal dimensionada y estructurada, dado que se basa en caminos agrícolas de capacidad insuficiente, provocando que sus habitantes deban recurrir al uso del vehículo privado para sus desplazamientos diarios. Estos problemas se ven incrementados de manera notable en las épocas vacacionales de verano y Semana Santa, por el alto porcentaje de las viviendas de segunda residencia de los villarrealeses.
- c) Unas **zonas industriales muy potentes** adyacentes al núcleo urbano:
 - Polígono industrial Molí Nou, situado al norte, junto al acceso norte de la ciudad y a la ribera sur del río Mijares, actualmente presenta una deficiente red viaria, desprovista de infraestructuras como carriles-bici y aceras en la mayoría de sus calles. Presenta graves problemas de accesibilidad, lo que genera que toda la movilidad que se lleva a cabo en el polígono sea por medio de vehículos motorizados. No existen itinerarios saludables que sirvan de conexión con las zonas residenciales del centro o la periferia de la ciudad, que

permita que los trabajadores tengan una opción distinta al coche para llegar a su lugar de trabajo.

- Polígono industrial de la carretera Onda CV-20, al oeste de la ciudad y se caracteriza por haberse generado de forma contigua a dicha carretera, alberga un gran flujo de movimientos, tanto de las personas que se desplazan al polígono desde Vila-real como los que acceden desde Onda o el resto de la provincia, todo este flujo se realiza por medio de vehículos motorizados ya que, sobre todo el primer tramo, desde la zona urbana de Vila-real hasta el cruce con la autopista del mediterráneo, de esta carretera se encuentra totalmente desprovista de infraestructuras saludables, lo que implica que los desplazamiento a pie sean totalmente inexistentes y en bicicleta muy peligrosos.
- Polígonos industriales de Mira Camp y les Voltes, al sur-oeste del núcleo urbano y junto al acceso sur de la ciudad, alberga importantes empresas como la factoría de Porcelanosa. Al igual que el resto de zonas industriales antes descritas, presenta importantes carencias en cuanto a infraestructuras que permitan que los desplazamientos se realicen de forma saludable, muchos viales no disponen de aceras o las que existen se encuentran en mal estado y con problemas de accesibilidad.

Estas zonas generan importantes flujos comerciales, externos e internos, que provocan importantes problemas de movilidad, debido a que:

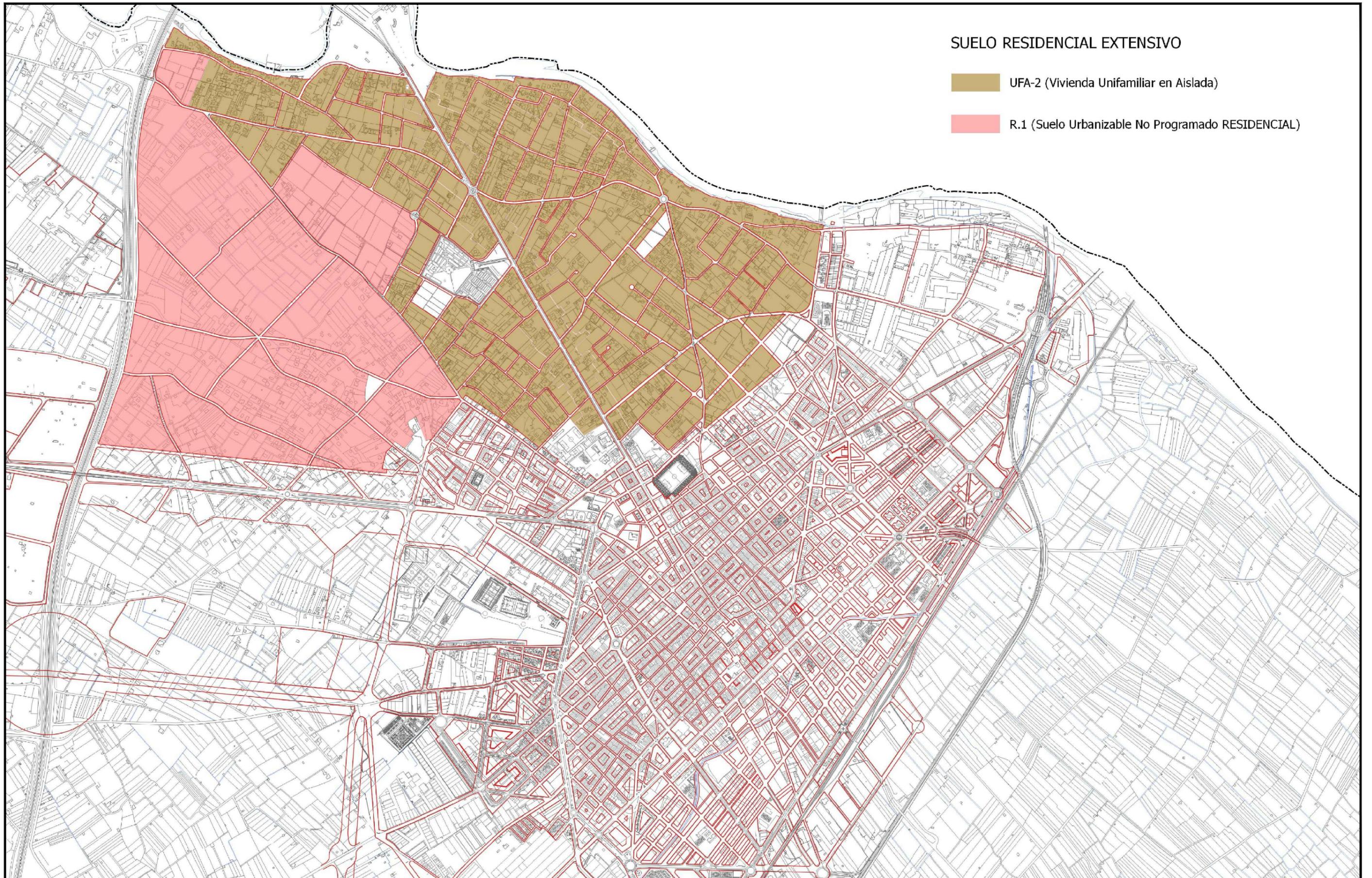
1. La red viaria no está preparada para albergar dichos tráficos, sobre todo el pesado.
2. No existe una red de carriles bici ni de itinerarios peatonales, para que los trabajadores acudan en bici a trabajar o a pie.
3. No hay estacionamientos disuasorios ni estaciones intermodales de transportes que permitan la implantación de líneas de autobuses lanzadera a las zonas industriales, con lo que el único medio de transporte usado por los trabajadores es el vehículo privado



SUELO RESIDENCIAL INTENSIVO

- CHI (Centro Histórico)
- ENS-1 (Ensanche 1)
- ENS-2 (Ensanche 2)
- ESA (Edificación Semiabierta)
- NPF (Núcleo Periférico)
- UFA-1 (Vivienda Unifamiliar en Hileras)

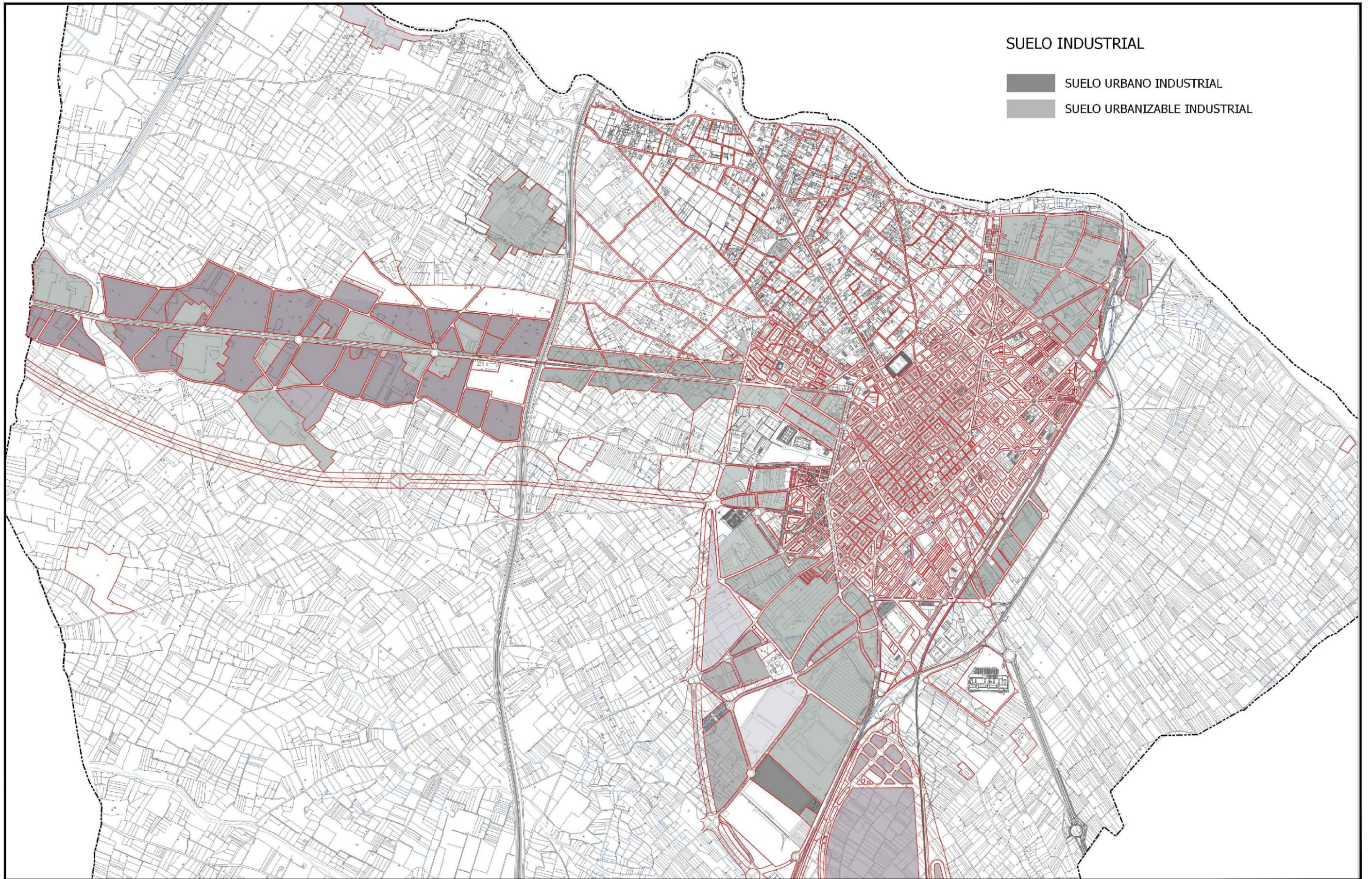
<p>EQUIPO REDACTOR</p>  <p>C/ Laverna, 23 - entlo. - 12002 CASTELLÓN Tel.: 964 830 068 - www.ingestec.es</p>	<p>PROMOTOR</p>  <p>Ajuntament de Vila-real Territori i Mobilitat Urbana</p>	<p>INGENIERO DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS</p>  <p>GERARDO FERNÁNDEZ ALAGARDA COLEGIADO Nº:17.892</p>	<p>TÍTULO</p> <p style="text-align: center;">PMUS VILA-REAL</p> <hr/> <p>DENOMINACIÓN</p> <p style="text-align: center;">SUELO RESIDENCIAL INTENSIVO</p> <hr/> <p>SITUACIÓN</p> <p style="text-align: center;">VILA-REAL (CASTELLÓN)</p>	<p>FECHA</p> <p style="text-align: center;">JULIO 2020</p>	<p>PLANO Nº</p> <p style="text-align: center;">03</p> <hr/> <p>VERSIÓN</p> <p style="text-align: center;">HOJA 01 DE 01</p>
---	--	--	---	---	--



SUELO RESIDENCIAL EXTENSIVO

- UFA-2 (Vivienda Unifamiliar en Aislada)
- R.1 (Suelo Urbanizable No Programado RESIDENCIAL)

<p>EQUIPO REDACTOR</p>  <p>C/ Lavernia, 23 - entlo. - 12002 CASTELLÓN Tel.: 964 830 068 - www.ingestec.es</p>	<p>PROMOTOR</p>  <p>Ajuntament de Vila-real 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 style="text-align: center;">PMUS VILA-REAL</p> <p>DENOMINACIÓN</p> <p style="text-align: center;">SUELO RESIDENCIAL EXTENSIVO</p> <p>SITUACIÓN</p> <p style="text-align: center;">VILA-REAL (CASTELLÓN)</p>	<p>FECHA</p> <p style="text-align: center;">JULIO 2020</p>	<p>PLANO Nº</p> <p style="text-align: center;">04</p> <p>VERSIÓN</p> <p style="text-align: center;">HOJA 01 DE 01</p>
--	--	--	---	---	--



SUELO INDUSTRIAL

- SUELO URBANO INDUSTRIAL
- SUELO URBANIZABLE INDUSTRIAL

<p>EQUIPO REDACTOR</p>  <p>C/ Laverna, 23 - entlo. - 12002 CASTELLÓN Tel.: 964 830 068 - www.ingestec.es</p>	<p>PROMOTOR</p>  <p>Ajuntament de Vila-real 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 style="text-align: center;">PMUS VILA-REAL</p> <hr/> <p>DENOMINACIÓN</p> <p style="text-align: center;">SUELO INDUSTRIAL</p> <hr/> <p>SITUACIÓN</p> <p style="text-align: center;">VILA-REAL (CASTELLÓN)</p>	<p>FECHA</p> <p style="text-align: center;">JULIO 2020</p>	<p>PLANO Nº</p> <p style="text-align: center;">05</p> <hr/> <p>VERSIÓN</p> <p style="text-align: center;">HOJA 01 DE 01</p>
---	--	--	--	---	--

3.2 ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

3.2.1 RASGOS DEMOGRÁFICOS-POBLACIÓN

A lo largo del siglo XX Vila-real presentó uno de los mayores crecimientos poblacionales de su entorno territorial (134 %), porcentaje superior al crecimiento estatal (117,5 %) y casi el triple en relación con la provincia (56.1 %).

Este proceso de expansión demográfica se ha mantenido durante las últimas décadas, si bien de manera atenuada y con ligeras fluctuaciones interanuales a la baja (entre 1991 y 1996). La media de crecimiento poblacional por año entre 1990 y 2004 es de 2,64 %.



Fig. 58.- Evolución demográfica de Vila-real.

Sin embargo la dinámica se revierte desde la irrupción de la crisis económica, con un crecimiento negativo del -1,22 % para el periodo 2009-2015, tendencia aún más acusada desde 2012, donde hasta el día de hoy decrece la población municipal por tercer año consecutivo.

En cuanto a la procedencia de la población, más del 40 % es oriunda del propio municipio de Vila-real, mientras que un 30 % es foránea a la Comunidad Valenciana, distribuida en un 12,5 % de población extranjera y un 18 % de población provenientes de otras CCAA.

Con respecto a los movimientos poblacionales, residencia y migración, durante el siglo XXI, podemos diferenciar dos corrientes demográficas claramente diferenciadas en el municipio de Vila-real:

- Por un lado, la evolución experimentada por el gran crecimiento demográfico experimentado durante la primera década del siglo XXI.
- Y, por otro, la corriente vinculada a la crisis económica: ralentización y decrecimiento demográfico hasta nuestros días.

Durante el período 2002-2008 Vila-real experimentó un crecimiento poblacional del 16,1 %, esto es alrededor de un 2,7 % interanual. Dicho crecimiento estuvo sustentando, entre otras variables, por la recepción de un notable contingente de migración externa, que en 2008 ya cuadruplicaba la tasa

extranjera de principios de siglo XXI (pasó de un 3,9 % en 2002 a un 14,8 % en 2008, con un crecimiento interanual en dicho período del 56,3 %).

Como la morfología inmigratoria responde mayoritariamente a motivaciones laborales, el grueso de su estructura son personas potencialmente activas con tasas de envejecimiento muy reducidas, las cuales generalmente tienden a incrementar la natalidad y rejuvenecer la pirámide de población. A modo de ejemplo, los valores más positivos respecto a índices demográficos como la dependencia, maternidad, envejecimiento, o tendencia, se registraron antes de 2011.

En una segunda etapa, desarrollada desde 2009, se produce un estancamiento-ralentización demográfico, donde finalmente se invierte la tendencia anterior con valores negativos y un decrecimiento ininterrumpido (-1,2 %) de la población desde 2013.

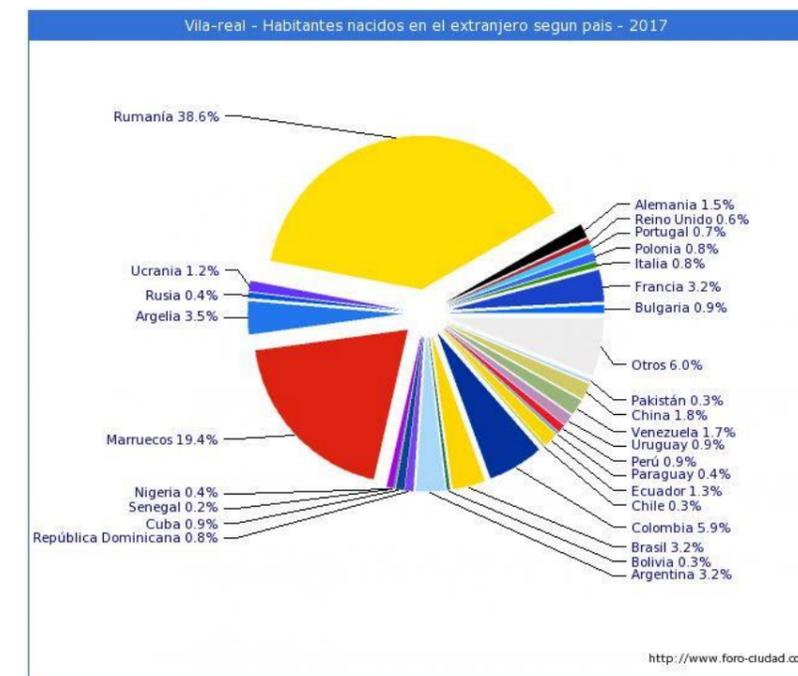


Fig. 59.- Inmigración según lugar de procedencia.

En este período la crisis económica con su derivada crisis de empleo, convierte el municipio ya no en un polo de atracción migratoria, sino todo lo contrario, de forma que las salidas se acentúan notablemente (excepto en 2011) y todos los años se saldan con un saldo migratorio negativo, con un PERE (residentes autóctonos en el extranjero) que en los últimos 7 años crece el 131,4 % y con la tasa de inmigración más de tres puntos por debajo de su tope (15,5 % en 2010 a 12,4 % en 2015).

Todas estas variables condicionan los fenómenos demográficos de tal forma que indicadores como la tasa de reposición de la población activa bajan al límite, con una dependencia respecto de la población activa que supera el 50 % de la sociedad y un descenso de natalidad que apenas puede contrarrestar el envejecimiento cada vez más acusado de la población.

En cuanto a la distribución espacial y por grupos de edad de la población, el peso demográfico de Vila-real representa casi el 30 % de la comarca, con una densidad de población media de 917,6 hab/km² que sólo es inferior a la capital provincial.

Concretamente, en Vila-real el 98,4 % de la población reside en núcleos de más de 10 edificaciones frente a un 1,6 % que se distribuyen en núcleos diseminados de forma heterogénea a lo largo del

término municipal. Este ámbito se divide en 4 distritos municipales, donde el distrito 2 acoge a la mitad de la población total del municipio. El volumen de personas por vivienda es de 3,53 % de media. No obstante la distribución de los habitantes en cada uno de los distritos es muy diferente:

- Distrito 1: Es el menos poblado de Vila-real y representa un 10,5 % de la población.
- Distrito 2: Es el más poblado, contabilizando a la mitad de la población municipal (el 50,2 %)
- Distrito 3 y Distrito 4: Se trata de los barrios más alejados del centro y albergan un 19,2 % y 20,1 % de la población respectivamente.

La estructura de la población por edad y sexo, presenta una morfología propia de sociedades urbanas occidentales, que desde finales del siglo XX se caracterizan por un estrechamiento de la base (descenso de la natalidad) y un paulatino engrosamiento de las capas centrales, lo que a medio plazo nutre a la pirámide de población con un fuerte envejecimiento demográfico (plasmada en las capas más altas del gráfico).

Como se puede observar el grupo más numeroso es la población de mediana edad (30-55 años), la cual representa el 40 % de la población local, no obstante, por grandes grupos el conjunto comprendido entre 16 y 64 años representa el 66,4 % de la población (similar a la tendencia estatal); y respecto a la franja de jóvenes y mayores, Vila-real presenta tasas ligeramente mejores que la media nacional, con el 18,1 % de la población menor de 16 años (2 puntos sobre la media) y un 15,4 % de población mayor de 64 años (3 puntos por debajo). Con todo, la edad media de la población en Vila-real se sitúa en 40,3 años (dos puntos inferiores a la media provincial y estatal).

El incremento de población, principalmente extranjera, un porcentaje importante son personas en edad de trabajar y probablemente con poco poder adquisitivo, acrecentado con la crisis económica, por lo que es importante poder disponer de infraestructuras que incentiven el uso de formas de desplazamiento alternativas al vehículo privado.

El aumento de la población de mayor edad debido a que la esperanza de vida es cada vez más alta y con mayor grado de independencia, implica que las personas mayores necesitarán de medios de transporte públicos eficaces, que cubran sus necesidades en cuanto a los diferentes desplazamientos que realicen ya sea a los centros médicos o centro de tercera edad o movimientos por motivos de ocio.

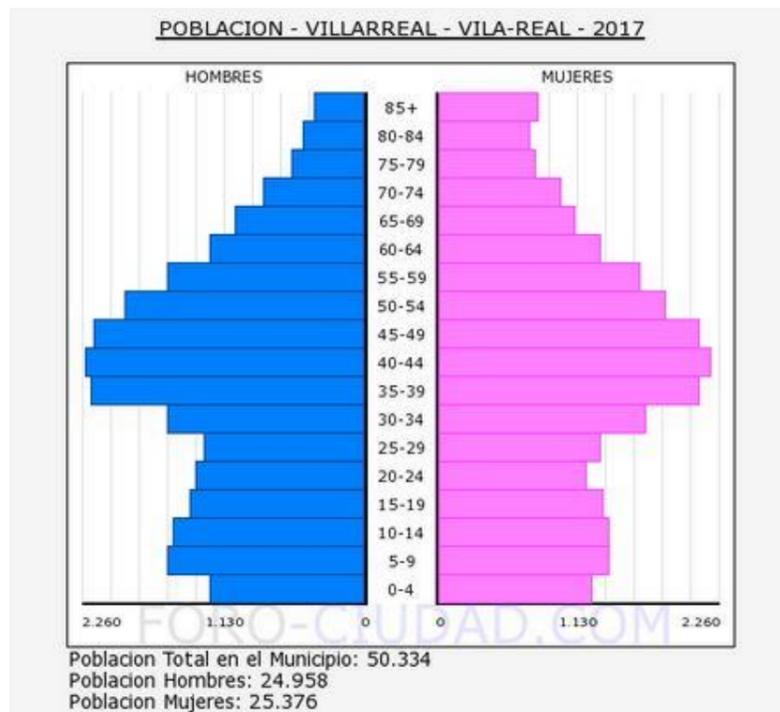


Fig. 60.- Distribución de la población por sexo.

3.2.2 OTRAS VARIABLES SOCIOECONÓMICAS

La situación social del municipio está condicionada y se ha visto afectada por la crisis económica, interviniendo además diferentes factores que particularizan cada situación familiar concreta (factores económicos, culturales, religiosos, sociales, etc.).

El contexto actual, caracterizado por esta crisis, ha agudizado los problemas de las personas y las familias: pérdida de vivienda habitual, precariedad económica, dificultad de los más jóvenes en el acceso al empleo, expulsión de trabajadores del mercado laboral en edad avanzada de difícil recolocación (mayores de 50 años), etc.

Se aprecia, además, un incremento significativo de la conflictividad familiar y mayor complejidad en las dinámicas relacionales con una intensificación de los conflictos a nivel individual, familiar y comunitario, dándose además una mayor prevalencia de problemas de salud mental, ansiedades y actitudes de discriminación por razones de sexo o nacionalidad.

A todo lo anterior hay que añadir que en la actualidad se está produciendo una mayor incorporación al sistema de personas con un perfil diferente, como por ejemplo, personas de renta media que nunca habían acudido a los servicios sociales y que de forma paulatina se han ido incorporando para la prestación de servicios de apoyo personal y familiar: atención a personas dependientes, a personas mayores con diversidad funcional, menores en conflicto, etc.

Pero además, a los problemas anteriores se suma la desconfianza de la ciudadanía en general respecto a las administraciones públicas de acción social, cuyas respuestas ante las situaciones de emergencia social responden con procedimientos y trabas burocráticas cuyos plazos de resolución quedan alejados de la realidad cotidiana de quien los sufre.

La tasa de desempleo en el municipio de Vila-real se sitúa por encima del 15 % (último dato disponible de agosto de 2018), registrando un leve aumento respecto al año anterior pero un descenso significativo en relación a los datos más altos de la crisis.

Evolución del Paro Vila-real (Castellón)			
Fecha	Tasa de Paro Registrado	Nº de parados registrados	Población
Agosto 2018	15,70%	3.732	50.334
2017	13,98%	3.427	50.334
2016	15,76%	3.819	50.252
2015	18,69%	4.481	50.580
2014	21,36%	5.112	50.755
2013	23,36%	5.518	51.180
2012	24,93%	5.898	51.357
2011	23,29%	5.491	51.168
2010	23,06%	5.544	51.367
2009	23,86%	5.757	51.205
2008	15,36%	3.691	50.626
2007	6,42%	1.558	49.045
2006	4,97%	1.197	48.055

Fig. 61.- Evolución de la tasa de desempleo en Vila-real.

La crisis económica que a nivel europeo se viene sufriendo desde el año 2008 ha tenido un impacto duro sobre el empleo. El área urbana de Castellón, y en concreto Vila-real, no ha sido inmune a esta



situación y el porcentaje de paro registrado creció de modo dramático entre 2007 y 2012, pasando de una situación casi de pleno empleo (2007) a rozar unas tasas del 25 % (2012), hasta llegar a los valores del año actual 2018, donde la tasa de paro baja al 15,70 %.

Este incremento significativo, respecto a la década anterior, de la población desempleada implica que su poder adquisitivo se ve reducido y las posibilidades de comprar un vehículo privado también disminuyen, para este grupo de personas es importante disponer de alternativas económicas para poder realizar sus desplazamientos. Al mismo tiempo de incentivar el uso modos de desplazamientos saludables y contribuir con la economía de estas personas, si se dispone de los servicios necesarios, se fomenta en que el desuso de coche privado.

3.2.3 RASGOS SOCIOLÓGICOS Y SERVICIOS

En la actualidad, Vila-real se ha consolidado como un centro de prestación de servicios cualificados de ámbito comarcal, a través de los equipamientos del Hospital de la Plana, el Palacio de Justicia, la Agencia Tributaria, la UNED, centros comerciales (Carrefour) y diversas franquicias comerciales (McDonald's, Telepizza, Foster's Hollywood, Buguer King,...) que atrae a numerosos visitantes de municipios colindantes que carecen de dichos servicios.

Vila-real es un centro de atracción deportiva, debido principalmente a la presencia de su equipo del fútbol el Villarreal CF en 1ª división, que genera importantes flujos de tráfico para los partidos. Además hay que resaltar la importancia de las siguientes instalaciones deportivas:

1. las instalaciones deportivas vinculadas al Villarreal CF, como son: la ciudad deportiva del Villarreal situadas en el camí Miralcamp, y de la Ciudad Deportiva de Pamesa Cerámica situada en Solades,
2. el Centro de Tecnificación deportiva de alto rendimiento situado en el camí Betxí
3. la Ciudad Deportiva Municipal (CEM) situada en la avenida Alemania y el camí Miralcamp.

3.2.4 GRANDES CENTROS ATRACTORES

En Vila-real, los mayores problemas de congestión del tráfico se deben a los siguientes centros atractores de tráfico:

1. **Campo de fútbol del Villarreal CF**, que produce importantes afluencias de tráfico antes y después de los partidos. Para regular dicho tráfico, la Policía Local deben montar en cada partido operativos policiales de control, como hemos descrito en el apartado 1.6 'Control y regulación del tráfico'.
2. Los **polígonos industriales** de la N-340, CV-20 y Molí Nou generan un gran tráfico de camiones de mercancías y de trabajadores, tanto residentes en Vila-real como en municipios cercanos, que se concentran a las horas de entrada y salida.
3. Y en menor medida, también general importantes tráficos el **centro comercial de Carrefour y los mercadillos semanales**. El centro Carrefour no plantea ningún problema de congestión de tráfico en la actualidad ni de disponibilidad de aparcamiento. En lo que se refiere a los mercados, emplazados en plaza Mayor, Arrabal del Carmen y Cardenal Tarancón, el único problema es al acabar (de 13:30 a 14:00h), todos los comerciantes quieren entrar con las furgonetas hasta el mercado, generando ciertas congestiones, que son regulados por los policías locales y en ningún caso los problemas duran más de 10'.

4. Los **centros educativos**: en el casco urbano hay 26 centros y además existe el centro British School junto a la CV-185. Dado que todos, menos el último se encuentran en el casco urbano, normalmente los usuarios acudan a pie y no hay importantes desplazamientos en vehículo privado. Si bien en ocasiones hay pequeños problemas de congestión, no duran más de 5 minutos, y además a las entradas y salidas los agentes de la Policía Local van a regular el tráfico y los pasos de peatones. Los mayores problemas se dan en los centros Angelina Abad y Pío XII.
5. El **centro sanitario de mayor calibre es el Hospital de la Plana**, que si bien genera importantes tráficos, no generan problemas de movilidad porque se encuentra en las afueras del centro urbano, estratégicamente ubicado junto al enlace de las carreteras N-340 y CV-185. El único problema de tráfico es que en ciertas ocasiones, cuando el aparcamiento del Hospital está completo, hay vehículos mal estacionados en vial de entrada / salida que no dejan pasar al autobús, y entonces los vigilantes del Hospital avisan a la Policía Local, para que retiren los coches. El resto de centros sanitarios no presentan problemas de movilidad.

3.3 ANÁLISIS DE LA COORDINACIÓN MUNICIPAL PARA ABORDAR LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Hasta el presente año 2018, no existía en la había en el ayuntamiento de Vila-real una concejalía específica de "movilidad urbana", por lo que las actuaciones municipales en materia de movilidad urbana sostenible, se venían haciendo sin planificación y de manera descoordinada entre las diferentes concejalías: urbanismo, agricultura y medio ambiente, vía pública y Policía, que iban acometiendo actuaciones y trabajos relativos a la movilidad urbana, pero cada uno en su área y sin una visión conjunta del problema.

Acertadamente, en el año 2018, para abordar el PMUS y su implantación futura, se ha creado en el ayuntamiento la concejalía de "Territorio y Movilidad Urbana".

Así pues, será necesario la creación de un departamento de movilidad en esta concejalía, en la que se integre la "Oficina de Movilidad Municipal", dotada de los adecuados medios técnicos, que planifique y coordine las actuaciones necesarias para implementar el PMUS.

3.4 ANÁLISIS DE LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

El Plan General de Ordenación Urbana vigente en el Municipio de Vila-real fue aprobado por la Comisión Territorial de Urbanismo de Castellón el 23 de febrero de 1993 (BOP núm. 36, de 25 de marzo de 1993). Posteriormente con fecha 25 de julio de 1994, se aprobó un Texto Refundido en el que se recogen diversas correcciones de errores y modificaciones puntuales realizadas en base a las observaciones contenidas en el acuerdo de aprobación del Plan.

Dicho Plan, clasificó el suelo del término municipal en:

- a) Suelo **urbano**.
- b) Suelo **urbanizable**, distinguiéndose entre el programado y el no programado. Y
- c) Suelo **no urbanizable**, categorías común y de protección medioambiental.

Dentro de estas tres clases de suelo, se distinguen distintas zonas de calificación urbanística, con el objeto de diferenciar las mismas en función del destino previsto por el Plan General para cada una de ellas. Dicho destino se concreta en la asignación de los usos dominantes y compatibles, así como con los prohibidos, y en las condiciones para la edificación que en su caso se autorice.



De este modo, **en suelo urbano**, se distinguen las siguientes **zonas de calificación urbanística**:

- CHI: Centro histórico.
- ENS: Ensanche.
- ESA: Edificación semiabierta.
- NPF. Núcleos periféricos.
- UFA: Vivienda unifamiliar.
- TER: Terciario.
- IND: Industrias y almacenes.

El **suelo urbanizable** se distingue entre el programado y el no programado.

- a) El **suelo urbanizable programado** se divide en dos zonas:
 - i. PRT: Programado de uso dominante terciario.
 - ii. PRI: Programado de uso dominante industrial.
- b) El **suelo urbanizable no programado**, SUNP-R.1 del Madrigal de 131,40 Has, de uso Residencial.

El **suelo no urbanizable** se divide en dos categorías:

- c) NUA: Suelo no urbanizable común.
- d) NUP: Suelo no urbanizable de protección medio ambiental, que incluye los terrenos del Paisaje Protegido de la Desembocadura del Millars.

La **calificación del suelo en el PGOU vigente**, es la que figura en el Sistema de Información Territorial municipal, que se representa en el plano de la siguiente página.

Del análisis del plano de Clasificación y calificación del PGOU vigente, podemos concluir que nos encontramos ante un modelo territorial de ciudad compacta, cuyo crecimiento está limitado: 1) al Este por la vía de ferrocarril Valencia-Barcelona y la carretera estatal N-340, 2) al Norte por el cauce del río Mijares, que a su vez es límite de término municipal con Almassora, 3) al Oeste por la carretera AP-7 para el crecimiento extensivo residencial del Madrigal, si bien es penetrada ésta por la existencia del paso elevado de la carretera CV-20, generándose el eje industrial Vila-real a Onda a lo largo de dicha carretera Cv-20, y 4) al Sur-Oeste por la futura Ronda de circunvalación Sudoeste, cuyo trazado está previsto en el PGOU.

Así pues, básicamente nos encontramos con:

- a) Un **casco urbano residencial intensivo compacto**, de unas dimensiones de 2,2 km de eje sudoeste – noreste y de 1,3 km de eje sudeste – noroeste, delimitado por: 1) al sur-oeste la Avda. Alemania, Italia, Bélgica y Portugal, 2) al Este por la línea del ferrocarril Valencia-Barcelona, 3) por Avda. Grecia y c/ Andalucía, y 4) al noroeste por Estadio de la Cerámica del Villarreal CF y c/ de la Plana. Se trata pues de un casco urbano residencial intensivo de pequeño tamaño, de orografía plana que tiene las condiciones idóneas para implantar modos de desplazamientos sostenibles. El mayor problema es que el mismo se articula sobre una trama viaria, que suelo tener escasas dimensiones.

- b) Una **zona residencia de baja intensidad extensiva denominada del Madrigal**, delimitada por: 1) la carretera CV-20, la autopista QP-7 el río Mijares y Estadio de la Cerámica del Villarreal CF y c/ de la Plana.
- c) Unas potentes **zonas industriales**, colindantes con las anteriores zonas residenciales: 1) al norte la zona de Molí Nou, 2) al oeste el eje de la CV-20 Vila-real a Onda, y 3) al sudoeste las áreas de MiralCamp y les Voltes.

Si bien el primer PGOU de 1973, que apuntaba una ciudad de 56.000 habitantes, planteaba una infraestructura viaria de circunvalación que envolvía todo el núcleo urbano, ésta no se ejecutó, lo que ha sido el gran fallo urbanístico para conseguir una adecuada movilidad de la ciudad, pues además el vigente PGOU de 1993, no mantuvo dicha ronda, y lo que hizo fue asumir la trama viaria existente y prolongarla hacia las afueras, pero no hizo la reserva viaria adecuada para hacer realidad las infraestructuras viarias de capacidad suficiente para eliminar el tráfico del casco urbano.

Respecto a la zona residencial expansiva del Madrigal, indicar que se trata de una urbanización surgida inicialmente al margen del planeamiento urbanístico, en la que los propietarios de los huertos construían sus viviendas “masets” de segunda residencia en sus huertos de naranjos, todas ellas apoyadas en la trama de caminos agrícolas existentes, de muy escasa entidad. En los planes urbanísticos que se tramitaron para regularizar la situación de ilegalidad urbanística, no se fue ambicioso para definir la trama urbana adecuada, de manera que se ordenó aprovechando la misma trama de caminos agrícolas para afectar lo mínimo posible a las viviendas ilegales construidas, lo que ha provocado un grave perjuicio urbanístico, al encontrarnos vías urbanas sin capacidad suficiente, sin itinerarios peatonales accesibles, sin vías ciclistas y con trazados y ancho que en la mayoría de las ocasiones imposibilitan la circulación de autobuses rígidos.

El vigente PGOU, en la zona industrial, no previó una red viaria adecuada para implantar los diferentes modos de transporte, pues aprobó los desarrollos industriales apoyados en: 1) los caminos agrícolas existentes (C° la Carretera, Artana, Betxi-Travessia, Betxi, Miralcamp, camí Vell Onda – Castelló, ...) 2) sobre la actual carretera CV-20, que si bien preveía una adecuada anchura no ha llegado a ejecutarse en el tramo desde el casco urbano hasta la AP-7, y 3) la N-340, resolviendo los problemas internos de la factoría de Porcelanosa pero sin implantar ni vías ciclistas ni itinerarios peatonales adecuados conectados con el casco urbano, ni líneas de transporte público. En definitiva, nos encontramos con unas áreas colindantes al casco urbano residencial, pero a las que prácticamente sólo se puede acceder en vehículo privado motorizado, no disponiendo de vías ciclistas ni itinerarios peatonales seguros conectados con dicho casco urbano, ni tampoco existe líneas ni de autobuses urbanos ni de las empresas.

Así pues, el PGOU adolece de las reservas de suelo suficientes para implantar la red viaria adecuada en la que implantar todos los modos de transporte: vehículo privado, autobuses, bicis y peatón. Será el reto del trabajo de coordinación de la revisión del PGOU para integrar los criterios de movilidad sostenible que marca el presente PMUS.

Por otra parte, el vigente PGOU no prevé la reserva de suelo para desplazar la actual vía del ferrocarril hacia el Este, para poder resolver los problemas de movilidad urbana que ella conlleva en pleno casco urbano residencial, constituyendo una barrera arquitectónica a la movilidad sostenible.

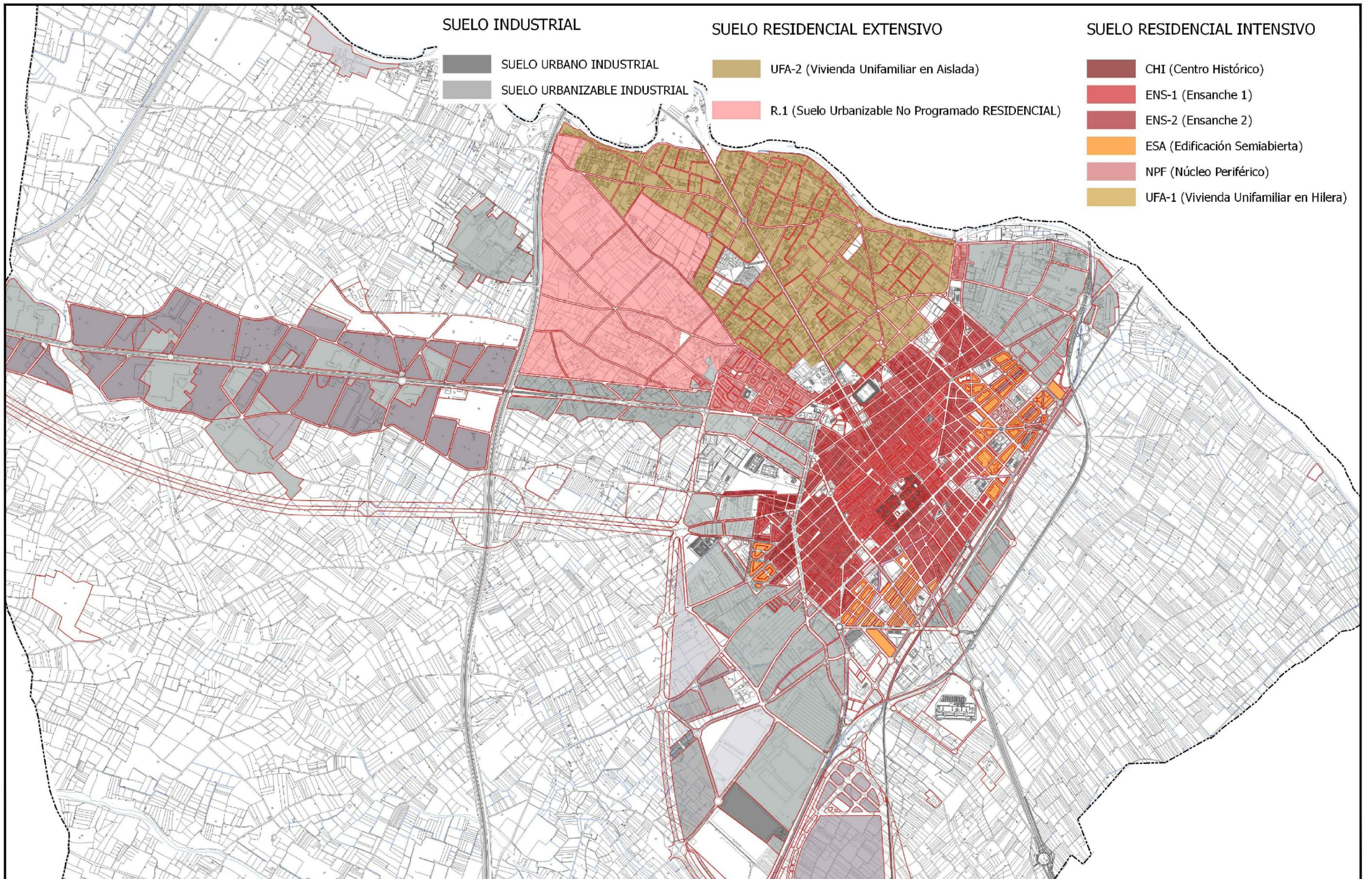
Sí que hay en el PGOU vigente, reserva de suelo para la Ronda Sudoeste y la CV-20 Sur, para eliminar el tráfico pesado que discurre por la actual CV-20 y Avdas. Alemania e Italia, si bien estas vías no han sido ejecutadas por la Administración Competente, que es la GVA.

El PGOU no tiene reserva para los siguientes equipamientos necesarios en materia de movilidad: estación intermodal de autobuses junto a la actual de FFCC, aparcamientos de disuasión en las periferias, aparcamientos de pesados en las afueras, aparcamientos de residentes en casco histórico, ciudad o centro del transporte, ampliación aparcamientos junto a estación del FFCC,... por lo que para



PMUS

su ejecución será necesaria la tramitación de la correspondiente figura de planeamiento, bien se de modificación del plan general, plan especial, plan de reforma interior o estudio de detalle, siempre en suelo urbano o urbanizable.



<p>EQUIPO REDACTOR</p>  <p>proyectos de ingeniería y urbanismo</p> <p>C/ Laverna, 23 - entlo. - 12002 CASTELLÓN Tel.: 964 830 068 - www.ingestec.es</p>	<p>PROMOTOR</p>  <p>Ajuntament de Vila-real 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>PMUS VILA-REAL</p> <p>DENOMINACIÓN</p> <p>CLASIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DEL SUELO</p> <p>SITUACIÓN</p> <p>VILA-REAL (CASTELLÓN)</p> <p>ESCALA</p>	<p>FECHA</p> <p>JULIO 2020</p>	<p>PLANO Nº</p> <p>06</p> <p>VERSIÓN</p> <p>HOJA</p> <p>01 DE 01</p>
--	--	--	--	---------------------------------------	--

3.5 ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

A continuación se realiza este análisis desde una vertiente zonal y modal, haciendo referencia al origen y destino de los viajes y a los modos de transporte elegidos en los desplazamientos, respectivamente.

3.5.1 ANÁLISIS ZONAL DE LA MOVILIDAD

Observando los datos de las matrices origen/destino tanto de la encuesta interna del PMUS como de la externa del PMoMe de Castellón, se tiene que el 60 % son viajes internos (tienen su origen y destino, y el 40 % son viajes de penetración (tiene como destino Vila-real y origen distinto).

Como se ha indicado en el análisis socioeconómico, Vila-real cuenta con distintos centros atractores que supondrán el origen/destino de muchos de los viajes que se produzcan. Entre otros, se destaca:

1. Los polígonos industriales de la N-340 y la CV-20 donde se ubica un importante número de industrias cuyos trabajadores son principalmente residentes de Vila-real, pero con un considerable grupo que se desplaza diariamente desde otros municipios.
2. El Estadio de la Cerámica donde juega como equipo local el Villareal CF es otro centro de atracción de tanto ciudadanos de Vila-real como visitantes ocasionales.
3. El Hospital La Plana como centro de referencia en la comarca.

Debe diferenciarse en un análisis zonal de la movilidad los viajes que se realizan en función de la relación que tienen con el municipio de Vila-real. Según si residen en la población, se desplazan desde otra o si se mueven del propio municipio a otro, por motivos laborales o de estudios.

3.5.1.1 MOVILIDAD INTERNA DEL MUNICIPIO

En la encuesta realizada a la población, destaca que los desplazamientos internos son en mayor medida de una duración de 15 a 30 minutos, por lo que podría reducirse el uso del vehículo privado en favor de otros modos más sostenibles como pueden ser la definición y mejora de los itinerarios peatonales, puesta en marcha de recorridos ciclistas o un incremento de la oferta de transporte público que conecte los principales puntos del municipio.

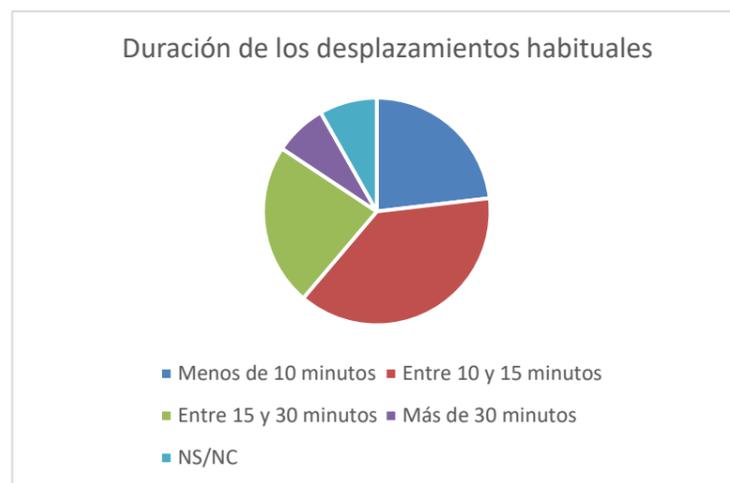


Fig. 62.- Duración de los desplazamientos habituales. Encuesta PMUS.

Con un 40 % de personas que se encuentran en situación de ocupación, y con un 20 % que son estudiantes, se cuenta como mínimo con un 60 % de la población que deberá desplazarse para acudir a su puesto de trabajo o a su centro de estudios.



Fig. 63.- Gráfico sobre actividad de la población. Encuesta PMUS.

El 53 % de los viajes que se realizan son por motivos de trabajo o estudios, siendo por tanto viajes diarios recurrentes y cercanos. Esto hace importante fomentar el desarrollo de actuaciones de mejora de itinerarios peatonales y ciclistas a los centros educativos y los centros de trabajo.

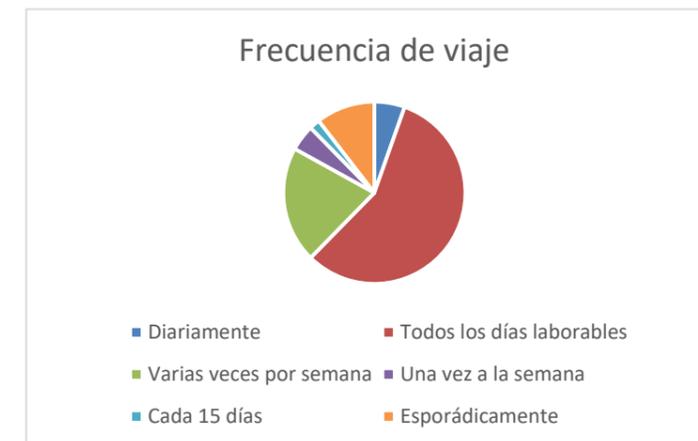


Fig. 64.- Gráfico sobre la frecuencia de los viajes.

El 40 % de las personas encuestadas se encuentran actualmente trabajando, y alrededor de un 20 % son estudiantes. Esto refleja que existirá una mayor intensidad de viajes en los días laborables, destacando los horarios de 7-8 de la mañana, de 10 a 11, y de 13 a 14 horas. En estas horas, con un predominio de uso de los modos motorizados frente a los no motorizados, existirán mayores problemas de congestión de las vías urbanas.

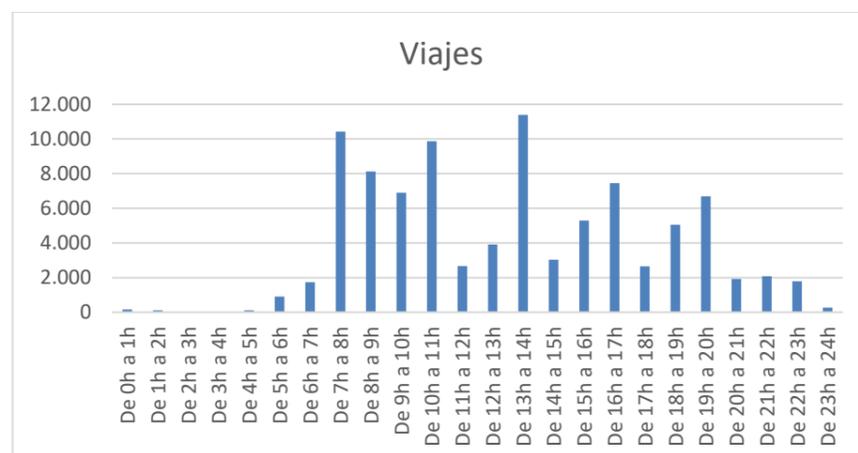


Fig. 65.- Gráfico de los viajes realizados en una jornada laboral. Encuesta PMoMe.

Destacan **los trabajadores de los polígonos industriales de Vila-real de los que un 61 % viven en el propio municipio**. La distancia entre éstos y el casco urbano es menor a 2 kilómetros, por lo que se pueden fomentar tanto itinerarios ciclistas como peatonales, así como ampliar la conexión con autobús.

3.5.1.2 MOVILIDAD EXTERNA DEL MUNICIPIO

La industria, concretamente la relacionada con la fabricación de pavimentos y revestimientos cerámicos, supone desde mediados del siglo XX, la principal base del desarrollo, el empleo y crecimiento económico de Vila-real. Por lo que debe tenerse en cuenta a la hora de analizar la movilidad externa, que los polígonos industriales de la localidad serán el lugar de trabajo de personas no sólo del propio municipio, sino de las ciudades lo que supondrá un importante número de viajes.

Los principales orígenes/destinos vinculados con el municipio de Vila-real se reparten de la siguiente forma:

1. Vila-real – Castellón, con un 63 %.
2. Vila-real – Burriana, con un 17 %.
3. Vila-real – Onda, con un 7 %.
4. Vila-real – Betxí, con un 7 %.
5. Vila-real – Les Alqueries, con un 6 %.

Como ocurre en la movilidad interna al municipio existirán unos periodos de tiempo durante la jornada que provocarán, al existir un predominio de viajes realizados con vehículos motorizados y con pocas alternativas de transporte público de conexión

3.5.2 ANÁLISIS MODAL DE LA MOVILIDAD

La encuestas realizadas a la población concluyen que en los viajes internos al municipio de Vila-real se resuelven haciendo uso del vehículo privado en un 40 %, a pie en un 58 % de las veces, mientras que solamente un 2 % utiliza la bicicleta y el transporte urbano es casi nulo.

En cuanto a los viajes de interurbanos, son un 86 % de los viajes son vehículo privado y el 6 % que se hacen en transporte público.

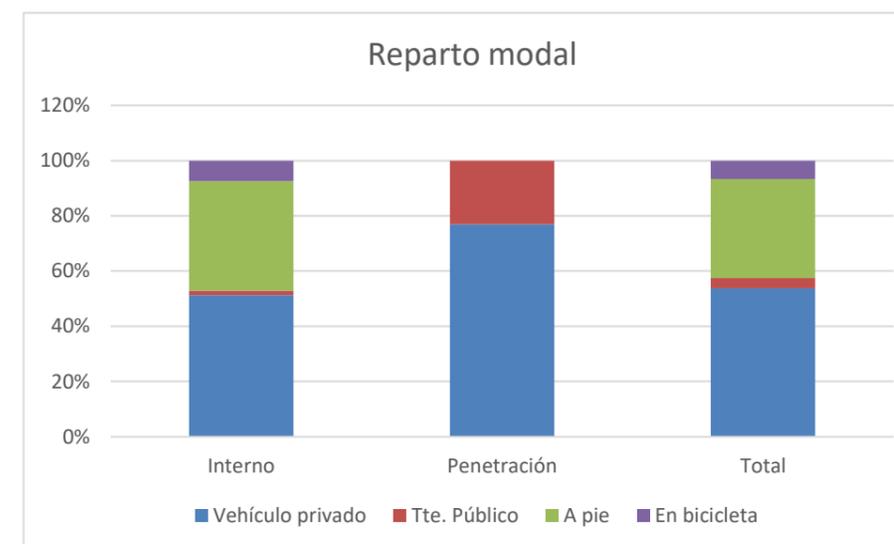


Fig. 66.- Gráfico del reparto modal (viajes internos-externo). Encuestas PMUS y PMoMe.

Otro factor que se debe considerar a la hora de analizar la movilidad es el tiempo que se utiliza para realizar los desplazamientos más habituales. La población sólo tarda más de 30 minutos en un 7 % de las veces, frente a los desplazamientos que duran como máximo 15 minutos cuyo porcentaje alcanza el 61 %. Con estos resultados se evidencia la idoneidad del municipio de Vila-real para desarrollar modos de transporte más sostenibles.

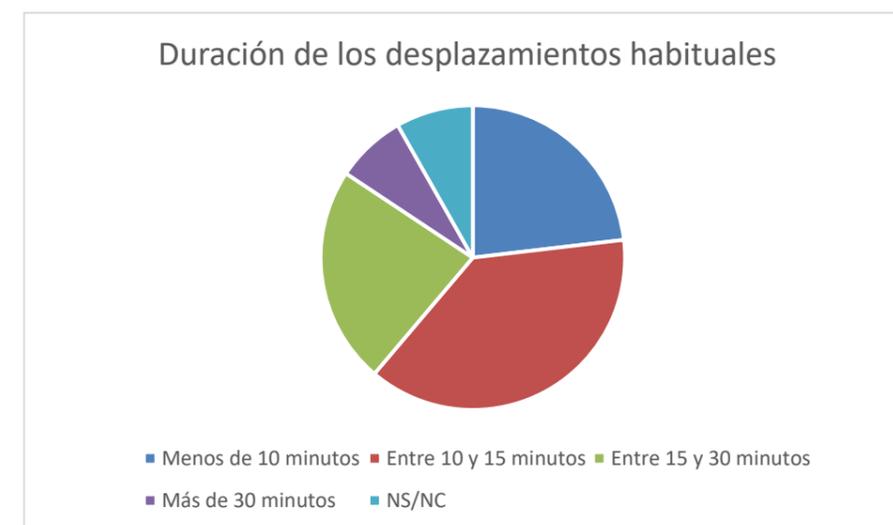


Fig. 67.- Gráfico del tiempo duración de los desplazamientos habituales. Encuesta PMUS.

3.5.2.1 ANÁLISIS MODAL DEL TRANSPORTE CON VEHÍCULO PROPIO

Casi el 100 % de las personas que se encuestaron para el desarrollo del PMoMe tienen disponibilidad de vehículo propio, por lo que resulta coherente que es el principal modo de transporte utilizado en Vila-real con más de un 60 % del total de viajes.

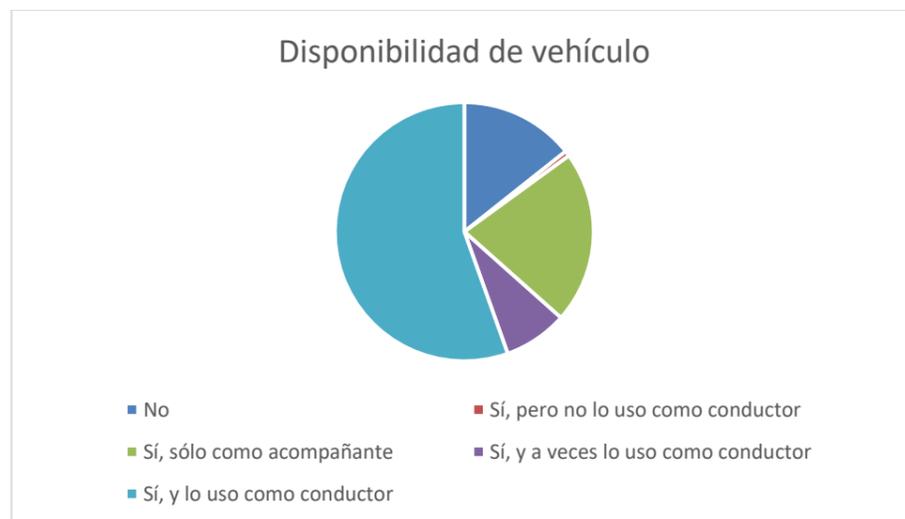


Figura 1. Gráfico disponibilidad de vehículo privado. Encuesta PMoMe.

En la actualidad el vehículo privado constituye el principal medio de transporte, por lo que será de gran importancia potenciar y mejorar la red de transporte público y la red de carriles bici, apoyado con una potente campaña de concienciación ciudadana para que deje de usar el vehículo privado y en favor del transporte público o bici.

El grupo de edad mayoritario se sitúa en la franja de 46 a 51 años, con más un uso muy superior frente a otros modos. Este hecho se replica en el grupo de entre 35 y 46 años.

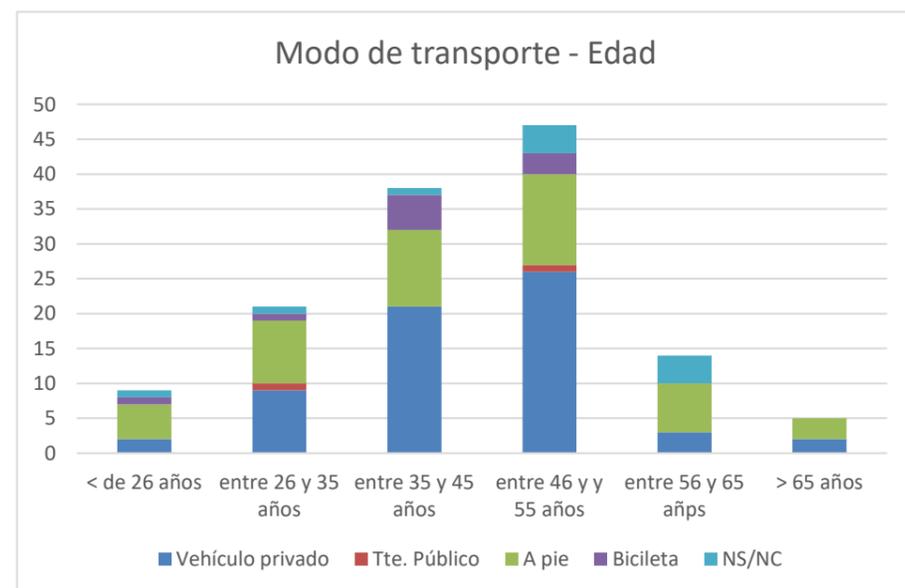


Fig. 68.- Gráfico del modo de transporte según edad. Encuesta PMUS.

Según las encuestas realizadas para el PMoME, de la distribución de viajes que se registró por motivos de movilidad obligada (estudios, trabajo, etc.) es del 53.3 %, y un 46,7 % de viajes por otras causas. Como se ha expuesto en la movilidad zonal el principal motivo de los viajes se relaciona con el desplazamiento a los centros de trabajo o de estudios.

3.5.2.2 ANÁLISIS MODAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Con el número de habitantes de Vila-real, más de 50.000, y a pesar de contar con tres modos de transporte públicos, como son el autobús, el tren y el taxi, no cuenta con un sistema transporte público municipal de autobús adecuado.

El **14 % de la población es viajero cautivo del transporte público**, lo que significa que no dispone de vehículo privado, ni como conductor ni como acompañante.

Actualmente los viajes en transporte público sólo representan el 5 % del total de los motorizados. Frente a la no utilización de éste, la ciudadanía refleja los siguientes motivos:

- Un **53 % de las personas encuestadas** afirma **que no hay servicio**, o el servicio u horario es inadecuado.
- Un **25 %** dice que **incómodo**.
- El 22 % restante presenta otros motivos distintos a los dos anteriores.

3.5.2.2.1 AUTOBÚS

Actualmente en Vila-real solamente hay una línea de transporte público, que es insuficiente, por lo que resulta oportuno crear un servicio municipal de transporte público de autobús urbano que cubra el casco urbano, las zonas industriales y las residenciales extensivas como el Madrigal, y que además incremente la frecuencia como mínimo a los 15 minutos para que resulte un competidor frente a otros modos de transporte.

Con la ampliación de las líneas se haría necesario la localización de un intercambiador modal dónde se conectarán las distintas líneas urbanas, así como las líneas interurbanas que comunican las poblaciones cercanas, y medios de transporte blandos como la bicicleta o VMP.

El precio del billete sencillo se sitúa también como un fuerte argumento para no usar el transporte público. Se trata de implantar bonos de transporte, billetes especiales para eventos y tarifas que estarían ampliamente subvencionadas para distintos colectivos: estudiantes, mayores de 65 años, parados, etc.

3.5.2.2.2 FERROCARRIL

En la actualidad, el aparcamiento de la estación de ferrocarril es insuficiente para satisfacer la demanda de los usuarios, y debe ser ampliado, favoreciendo el desarrollo como punto de intercambio modal estando además conectado con los otros modos de transporte público.

3.5.2.2.3 TAXI

No se considera necesaria a priori la ampliación del servicio de taxis existente, si bien será necesario que exista una parada fija de taxis en las proximidades del intercambiador modal que se propone, así como en la estación de ferrocarril.



3.5.2.3 LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA. (PIE, BICI).

3.5.2.3.1 LA MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD URBANA

El análisis de la movilidad peatonal se lleva a cabo en función del "INVENTARIO DE RECORRIDOS PEATONALES" del apartado 2 de éste documento, el cual se ha realizado según las zonas urbanísticas que conforman la ciudad.

- **Zona 1.- Centro histórico peatonalizado.**

Esta zona, tal y como se indica en el apartado de inventarios, se encuentra con sus viales totalmente peatonalizados, manteniendo una plataforma uniforme y a un mismo nivel, cumpliendo con la accesibilidad, potenciando el comercio minorista situado principalmente en esta zona de la ciudad y dando un acceso más directo y seguro a los viandantes a los servicios administrativos presentes en la zona.

- **Zona 2.- Centro histórico sin peatonalizar**

Esta zona presenta prácticamente la misma tipología de vial que la zona 1, sin embargo, no se encuentra peatonalizada, por lo que los recorridos peatonales se dificultan porque la mayoría de los viales presentan aceras muy estrechas, que aparte de no cumplir con las normativas de accesibilidad, no fomentan los desplazamientos a pie. Esta zona al igual que la zona 1, se concentra gran parte de la actividad comercial, generando masivos movimientos peatonales en algunos momentos, las dimensiones actuales de la mayoría de las aceras dificultan el desplazamiento a personas con movilidad reducida.

- **Zona 3.- Casco antiguo (hasta 1934 aproximadamente)**

En esta zona, gran parte de los viales presentan problemas de accesibilidad, con aceras muy estrechas y en muchos casos con obstáculos de servicios y mobiliario urbano. En esta zona también existen algunos viales más amplios en los que los recorridos peatonales si cumplen con la accesibilidad.

- **Zona 4.- Ensanche**

Esta zona, tal y como se refleja en el inventario, es un planeamiento desarrollado con posterioridad a la zona del casco antiguo, en la que la mayoría de los viales cumplen con recorridos peatonales accesibles.

- **Zona 5.- Industrial**

En estas zonas es donde aparecen los mayores problemas para la movilidad peatonal, la mayoría de viales carecen de aceras y los que poseen, muchas son impracticables, salvo algunos puntos en concreto, descritos en el inventario. No existen itinerarios peatonales que conecten el casco urbano con las zonas industriales, lo que dificulta el fomento de la movilidad sostenible.

- **Zona 6.- Residencial Extensivo-Madrigal**

Es una zona en la que la movilidad peatonal es prácticamente inexistente, en un sector, las viviendas se fueron construyendo junto a caminos rurales, sin un planeamiento adecuado, lo que dio como resultado viales muy estrechos carentes de espacio reservado a los peatones. En otro sector, a pesar de que se ha urbanizado últimamente, las aceras no cumplen con la normativa de accesibilidad, muy estrechas y con obstáculos que dificultan los desplazamientos a personas con movilidad reducida.

3.5.2.3.2 LA MOVILIDAD CICLISTA.

De lo expuesto en el punto 2.3 "INVENTARIO INFRAESTRUCTURAS", se desprende que la red vías ciclistas existentes en la ciudad es totalmente insuficiente.

Si se analiza por zonas, empezando por la zona residencial intensiva, que incluye el centro histórico y el casco antiguo hasta la primera ronda de circunvalación, queda de manifiesto que la red de carriles-bici existentes en esta zona es incompleto, no permite desplazarse en bicicleta de forma segura por la mayoría de calles, al mismo, dichos carriles-bici no se proyectan para llegar a conectarse con otras zonas de la ciudad. Con el fin de fomentar e impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte en detrimento del vehículo privado, es necesario implementar una mayor cantidad de viales como ciclo-calles.

Fuera de la primera zona analizada, en la zona del ensanche y las zonas industriales, la presencia de vías ciclistas es inexistente, a excepción los dos carriles-bici descritos en el inventario de infraestructuras (carril-bici en la calle de la Ermita y carril-bici que comunica la estación de FFCC con el Hospital de la Plana y continúa hasta el término municipal para conectarse con el carril bici proveniente de Burriana). El recorrido ciclopeatonal junto a la acequia Major es deficiente, no presenta una continuidad y es demasiado estrecho como para que circulen bicicletas y peatones a la vez o bicicletas en doble sentido por lo que se convierte en un carril inseguro, lo que repercute en que dicha vía no se utilice para tales efectos.

El carril-bici existente, que comunica la zona urbana, desde la estación de FFCC hasta el Hospital de la Plana es totalmente deficiente, en algunos puntos es demasiado estrecho y no tiene continuidad en algunos tramos, es necesario mejorar esta infraestructura, transformándola en una vía cómoda y segura. En el tramo que continúa hacia Burriana, recientemente ejecutado, presenta un recorrido cómodo y seguro.

No existen vías ciclistas que comuniquen el centro urbano con las diferentes zonas industriales, que al situarse en la periferia de la ciudad y a una distancia relativamente corta, el uso de la bicicleta es ideal, considerando la orografía y el clima, para que los trabajadores puedan desplazarse a sus trabajos.

No existen vías ciclistas que comuniquen la ciudad de Vila-real con los municipios aledaños, a excepción de Burriana, recientemente ejecutado, o que se comunique, por ejemplo, con el carril-bici junto a la CV-10.

Dentro del Plan Estratégico de BICIVILA'T (sistema de préstamo público municipal de bicicletas) se han señalado una red de ciclo-calles y zonas 30 (calles en amarillo de la imagen del inventario de infraestructuras), el cual no se corresponde con la red de ciclo-calles existentes realmente, por lo que induce a que los usuarios usen esta vías sin tener la seguridad de una ciclo-calle.

El proyecto "Bicivila't" ofrece actualmente tan sólo 34 bicicletas y 8 puntos de estacionamiento, y que las medidas de fomento del uso de la bici como medio de transporte, no ha sido el adecuado, pues desde sus inicios el número de usuarios ha sido muy inferior al esperado. En 2016 se ha redactado un documento de planificación estratégica para impulsarlo, con 3 ejes prioritarios: la promoción del servicio, la implicación de los diversos agentes locales y la mejora continua a través de un feedback permanente y eficaz entre el sistema y los usuarios.

Finalmente, se puede concluir que en la actualidad, la red de vías ciclistas existente es totalmente insuficiente para poder implantar el uso de la bicicleta como sistema de transporte alternativo al vehículo privado, pues existe una gran carencia de éste tipo de vías, que lleguen a los centros atractores, a centros de trabajo, como son las zonas industriales adyacentes al núcleo urbano residencial, que comuniquen municipios vecinos, que sirvan de plataforma para reactivar un servicio de préstamo de bicicletas público de calidad, en definitiva que sea la base para impulsar una

movilidad saludable y sostenible por medio de la bicicleta, de una forma segura y cómoda, considerando que por dimensiones y características, Vila-real es una ciudad idónea.

3.6 ANÁLISIS DE LA ACCESIBILIDAD. ESPACIOS PEATONALES Y SU ACCESIBILIDAD

La accesibilidad pretende facilitar el uso del medio urbano de la forma más autónoma, segura y cómoda posible a toda la población; con especial atención a las personas con movilidad reducida y con limitaciones en sus capacidades cognitivas.

Se pretende que todas las personas puedan participar del medio urbano independientemente de sus limitaciones de manera que se asegure su normalización así como sus derechos como ciudadanos.

Actualmente, la accesibilidad es un reto a afrontar como sociedad ya que es un claro indicador de su progreso y desarrollo.

De acuerdo con la Encuesta de Discapacidad, Autonomía Personal y Situaciones de Dependencia 2008 del Instituto Nacional de Estadística en la provincia de Castellón había 55.400 personas con discapacidad de una población de 594.915 personas según el padrón municipal continuo del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana.

A fecha 1 de enero de 2008, el padrón municipal continuo del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana establecía que la población de Vila-real era de 50.626 personas. Y a fecha de 1 de enero de 2017, el padrón municipal continuo era de 50.334 personas.

Cruzando datos y observando que no ha habido un descenso significativo de la población, se puede indicar que alrededor de 4.687 personas en Vila-real tienen alguna discapacidad o limitación. Lo que es un 9 % del total de la población.

La movilidad reducida está también asociada con la edad de la población. De manera que las personas de mayor edad pueden tener dificultades a la hora de enfrentarse a las barreras físicas del medio urbano que no necesariamente están ligadas con una discapacidad.

De acuerdo con el padrón municipal del año 2017 del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, la población de Vila-real según edad es:

AÑO 2017	≤ 16 AÑOS	16-39 AÑOS	40-64 AÑOS	65-74 AÑOS	≥ 75 AÑOS	TOTAL
Habitantes	9.007	15.042	18.338	4.025	3.922	50.334

Tabla 103.- Población Vila-real según edad.

Las personas de más de 65 años ascienden a 7.947, que representan alrededor del 16 % de la población de Vila-real.

Vila-real carece de ordenanza municipal de Accesibilidad, pero sí que dispone de un '**Plan Municipal Integral de Accesibilidad**', elaborado en diciembre de 2008 por la Fundación CEDAT, que pretende llevar a cabo un conjunto de actuaciones para eliminar barreras físicas y establecer un plan de actuación para la mejora de la accesibilidad.

El Plan Municipal Integral de Accesibilidad analizó el municipio de Vila-real en base a la Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de territorio y vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano.

Para ello, el Plan de Accesibilidad:

- Calificó los espacios, instalaciones, edificaciones y servicios en cuanto a su nivel de accesibilidad (adaptado, practicable, convertible, no convertible).
- Realizó un estudio pormenorizado de cada uno de los edificios y viales pertenecientes al municipio.
- Estableció un plan de actuación con las modificaciones necesarias para la supresión de las barreras detectadas.
- Presupuestó el coste de las modificaciones a realizar en cada edificio y vial.

Para el análisis y detección de barreras se elaboraron unas tablas en las que los elementos analizados se ordenan en dos niveles: básico y excelente en función del cumplimiento de la normativa antes y después de su modificación, se propone como modificarlos, se valora su nivel de accesibilidad y se presupuesta la adecuación.

El Plan Municipal Integral de Accesibilidad revisó todo el municipio mediante un análisis previo de planos, documentos, etc. y mediante visitas "in situ" al objeto de detectar barreras. En concreto el plan centró el análisis en:

- Pavimento de las aceras.
- Altura bordillos.
- Vados en las aceras.
- Mobiliario urbano.
- Obstáculos.
- Conveniencia de peatonalización de viales.
- Accesibilidad de los transportes públicos.
- Información y señalización.

Los resultados del análisis de la accesibilidad urbanística realizado en el Plan Municipal Integral de Accesibilidad se resumen en los siguientes puntos.

1º Itinerarios peatonales y plataforma única:

- En general, las aceras del centro urbano tiene formas irregulares y un ancho inferior a 1,20 m.
- Imposibilidad de ampliar las aceras en algunos viales del caso histórico.
- Zonas ajardinadas sin bordillo perimetral.
- Obstáculos indetectables como superficies acristaladas o no señalizados.

- Obstáculos en el itinerario peatonal: farolas, bolardos, semáforos o señales de tráfico, etc.



Obstáculo en acera



Superficies transparentes no detectables



Farolas mal ubicadas



Señal de tráfico mal ubicada

Fig. 69.- Obstáculos en el itinerario peatonal.



No existe vado



Vado convertible



Vado practicable



Vado adaptado

Fig. 70.- Vados.

2º Vados.

Hay fundamentalmente 4 casos: a) no existe vado, b) vado que no cumple condiciones accesibilidad pero es reconvertible, c) vado practicable, que reúne casi todas las condiciones de accesibilidad, y d) vado adaptado, que reúne todas las condiciones de accesibilidad.

3º Pasos peatonales:

Muchos pasos peatonales no están enfrentados con los vados, otros tienen obstáculos o bien no están enrasado el bordillo con la calzada.



Vados no enfrentado con los pasos de cebra



Paso de peatones con obstáculos



Acera rebajada

Fig. 71.- Pasos peatonales.

4º Semáforos:

No están equipados con pulsadores y señales acústicas.

5º Aparcamiento:

Hay buena dotación pero en muchas ocasiones no disponen de un itinerario accesible.



Plazas reservadas en c/ Comunió

Plazas reservadas en la calle Germanies

Fig. 72.- Plazas reservadas no accesibles. Falta itinerario.

6º Espacios libres y jardines:

Generalmente los parques y jardines cuentan con pavimentos de áridos correctamente pavimentados o compactados, por los que puede circular cualquier persona. En repetidas ocasiones se observan accesos inadecuados a estas zonas y hay pavimentos que aunque interesantes son inaccesibles (p ej.- Parque Libertat). En otras ocasiones, como el parque de grandes dimensiones, situado entre la Avenida de Grecia, el Camino Travessa y la Avd Francesc Tàrrega, es un parque con un nivel de accesibilidad aceptable, aunque la zona de juegos no es accesible y las zonas ajardinadas no cuentan con el bordillo perimetral. Se muestran a continuación fotos de este parque.



Vado incorrecto. Parque Sant Josep Molí Bisbal

Pavimento inaccesible. Parque Libertat

Zona de juegos no accesible

Fig. 73.- Espacios libre y jardines no accesibles.

7º Escaleras y rampas:

Son escasas por la orografía plana. La más importante la del paso inferior camí vell de Burriana bajo FFCC, cuya rampa del 40 % supera con creces el límite del 8 % para itinerarios peatonales adaptados.

8º Mobiliario urbano:

Aunque no reúne todos los requisitos de accesibilidad, resulta utilizable, si bien, están en ocasiones obstaculizan la banda libre del recorrido peatonal, siendo las farolas son las que más estrechamientos de acera provocan. La señalización informativa en general es accesible.



Detalle de señal mal ubicada

Obstáculo por bolardos



Papelera poco accesible

Fuente inaccesible

Fig. 74.- Mobiliario urbano no accesible.

9º Marquesinas de autobuses:

Como norma, no cumplen criterios de accesibilidad.

10º Otros:

Destacar el peligro que supone tramos de acequia Major sin protecciones ni barandillas.

3.7 ANÁLISIS DEL ESTACIONAMIENTO

Seguidamente se analizará la situación del estacionamiento en Vila-real en función de si el éste se realiza en el centro urbano, si se trata de estacionamientos de disuasión, si se trata del destinado para vehículos pesados o el de las áreas industriales.

3.7.1 ESTACIONAMIENTO EN EL CENTRO URBANO

De las personas que habitualmente hacen uso del vehículo privado para desplazarse por la ciudad, destaca que un 29 % tiene dificultades para encontrar fácilmente aparcamiento, y un 35 % sólo lo encuentra con facilidad en algunas ocasiones. Por tanto, más de la mitad de las personas encuestadas reflejan que existe una problemática asociada al estacionamiento de vehículos.

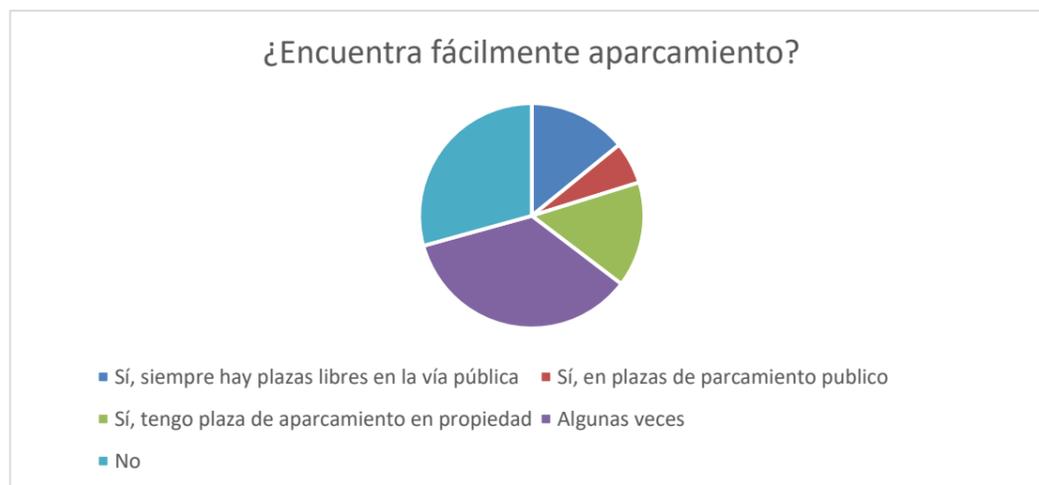


Fig. 75.- Gráfico sobre la facilidad de encontrar aparcamiento. Encuesta PMUS.

A continuación vamos a analizar la situación actual de cada una de las tipologías de aparcamiento en el centro urbano: públicos, de residentes, zona O.R.A., y de carga y descarga.

3.7.1.1 ÁREAS DE APARCAMIENTOS PÚBLICOS

Respecto a los aparcamientos públicos, en la encuesta realizada a la población, queda reflejado el pequeño porcentaje (4 %) que estacionan su vehículo en ellos. Se ve claramente la diferencia con la utilización de otros aparcamientos como el privado (54 %) o el estacionamiento libre en vía pública (35 %).

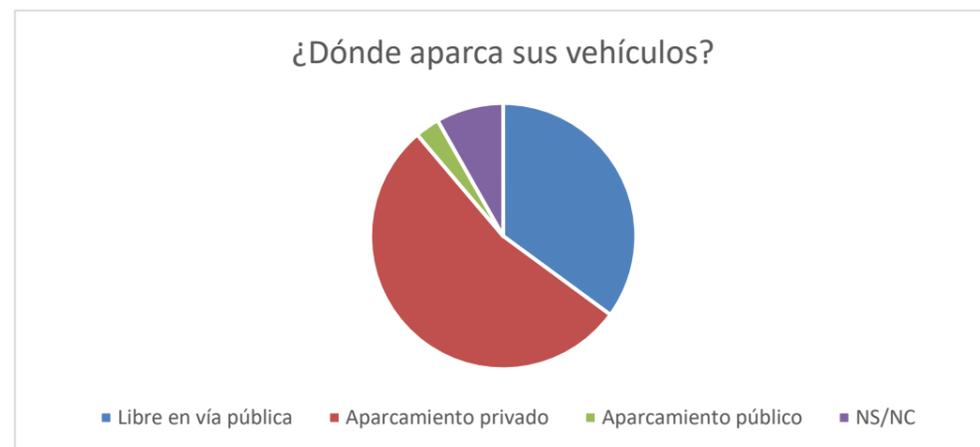


Fig. 76.- Gráfico sobre el lugar de aparcamiento de vehículos. Encuesta PMUS.

En la localidad, la mayoría de aparcamientos públicos se encuentran en superficie y ubicados en áreas residenciales o de ensanche mayoritariamente. Es por este motivo que existe una oferta insuficiente en las zonas del centro del casco urbano que provoca que la gran parte de los estacionamientos se realice en la vía pública.

Si se llevan a cabo actuaciones de peatonalización del centro histórico, y por tanto, se produce una reducción del espacio de estas vías reservado para el estacionamiento, habrá que incrementar el número de aparcamientos.

3.7.1.2 APARCAMIENTO DE RESIDENTES

En la actualidad en las zonas residenciales del casco urbano, descritas en la definición de las zonas de la red viaria, que no disponen de aparcamientos subterráneos en las fincas, hay un déficit de aparcamiento, que se verá agravado con la eliminación de zonas de aparcamiento en viario para actuaciones previstas en el PMUS (carriles bici, mejora accesibilidad peatonal,...). Por ello, será necesario detectar las zonas que requieren de plazas de aparcamiento para residentes, y determinen los solares o zonas dotacionales públicas, donde es posible la ejecución de aparcamientos de residentes.

Esta situación, además constituir un problema para el sector de la población dependiente del vehículo privado que reside en dichas zonas, es una fuente de presión para el conjunto de sus habitantes, al estar obligados a prolongar sus recorridos y tiempos de estacionamiento a los conductores en la búsqueda de una plaza de aparcamiento. Además es el motivo principal al que se debe la elevada tasa de ilegalidad en el aparcamiento que presentan dichas áreas, incrementando la ya de por sí elevada proporción de espacio público dedicado a los vehículos privados.

El efecto de atracción para la movilidad motorizada que provoca la sobredotación de plazas de aparcamiento y la ocupación de suelo para el uso exclusivo de los coches cuando éstas son en superficie, constituyen los dos importantes problemas asociados al estacionamiento en Vila-real.

Con objeto de contribuir a paliar estos problemas, y como parte del proceso de adecuación de la oferta de aparcamiento para residentes, se deberá eliminar paulatinamente la oferta de plazas de aparcamiento en superficie en los barrios eminentemente residenciales que se encuentren en la situación antes referenciada. Esta reducción de plazas permitirá ganar espacio público en el área, mejorando la calidad del entorno.

3.7.1.3 ZONA ORA

Actualmente, **en la zona centro de Vila-real no existe Zona ORA**. La zona centro está acotada de manera que los residentes pueden acceder a la misma mediante una tarjetas de acceso.

Es preciso disuadir el uso del vehículo privado en los desplazamientos al casco urbano de Vila-real. Para ello se propone la creación de una zona de estacionamiento regulado, en la que el tiempo máximo de aparcamiento y la tarifa actuarían como elementos reguladores de la demanda. Con esta medida se contribuye además a la internalización de los costes externos del transporte, de manera que los costes del aparcamiento son asumidos directamente por sus beneficiarios directos, los usuarios. Además, los ingresos derivados de esta medida podrían dedicarse (si no en su totalidad, al menos en una parte) a la mejora del sistema de transporte urbano o a otras medidas relacionadas con la movilidad en el municipio.

3.7.1.4 CARGA Y DESCARGA

Para las labores de carga y descarga tienen una acreditación que deben dejar en un sitio visible y que les autoriza a estacionar durante 10 minutos en el periodo de tiempo comprendido de 7-10h y 16-17h.

Con la puesta en marcha de una "Ciudad o Centro del transporte", se aliviaría la entrada al casco urbano de vehículos pesados.

3.7.2 ESTACIONAMIENTOS DE DISUASIÓN EN LAS AFUERAS DE LA CIUDAD

Existe un problema de aparcamiento para los trabajadores y visitantes que acceden al centro de la ciudad y a los polígonos industriales, bien porque su trabajo esté localizado en estas zonas, bien para la realización de gestiones, compras, etc. Por tanto deben ponerse en marcha una red de aparcamientos disuasorios que se sumen al actual, situados en los principales accesos al municipio.

Los aparcamientos de disuasión propuestos serían en los principales puntos de accesos a la ciudad, como pueden ser:

1. En los enlaces sur y norte de la N-340, para recoger a los procedentes de Valencia y Castellón, respectivamente.
2. En la zona cercana al Hospital la Plana y la CV-185
3. En la entrada desde Onda por la CV-20

Junto a estos deberá existir un servicio ágil de autobuses lanzadera que lleven a los trabajadores a las zonas industriales y centros docentes y servicios, y puntos de préstamo de bicis BICIVILA'T.

3.7.3 ESTACIONAMIENTO DE PESADOS

Se han detectado espacios en el casco urbano en donde se estacionan camiones que tan siquiera tendrían que haber entrado en Vila-real. Por tanto, se debería establecer una serie de aparcamientos ubicados en las principales entradas a Vila-real por carretera que puedan ser utilizados por vehículos pesados

De esta manera se podría evitar el tráfico de vehículos pesados por el interior del casco urbano y se centraliza en los respectivos lugares su estacionamiento, liberando plazas de aparcamiento para otros vehículos.

3.7.4 ESTACIONAMIENTO EN ÁREAS INDUSTRIALES

En el caso del estacionamiento en las áreas industriales de Vila-real, el principal problema es la elevada indisciplina y desorden en el aparcamiento, lo que contribuye al caos circulatorio e impacta muy negativamente sobre la movilidad peatonal en los mismos, dificultando también la progresiva incorporación de la bicicleta como modo de acceso de los trabajadores a estas áreas.

Se evidencia cómo el aparcamiento sobre pasos de peatones, en esquinas y aceras, así como el estacionamiento en la vía pública y la ocupación de carriles de circulación son fenómenos frecuentes en los polígonos Industriales de Vila-real, siendo más perjudicial si cabe en las zonas más antiguas, como el Polígono de Molí Nou (ver imagen Camí Vell Onda), zona Miralcamp (Camí Betxí) y la Carretera Onda.

3.8 ANÁLISIS DE LA RED VIARIA, DEL TRÁFICO Y DE LA SEGURIDAD VIAL

3.8.1 RED VIARIA

Seguidamente se analiza la red viaria urbana y la interurbana.

3.8.1.1 RED VIARIA URBANA: CALLES Y CAMINOS

La carencia actual más relevante que impide implantar en el viario existente una adecuada movilidad es la no creación del primer cinturón y de la no adecuación del viario estructural supramunicipal de carácter urbano, por lo que sería necesario planificar desde el Ayuntamiento la ejecución de dichas infraestructuras viarias primarias.

En la actualidad la red viaria local no tiene claramente señalizados y diferenciados los diferentes itinerarios según el destino que se pretende alcanzar, por ello los tráficos de diferentes categorías conviven en las calles y avenidas de todo el término municipal, con los consiguientes problemas circulatorios que ello conlleva. La red existente es inconexa e insuficiente.

Se halla conformada por caminos, calles y avenidas dispuestas en su práctica totalidad dentro del actual casco urbano, y las que se encuentran parcialmente fuera de él no tienen continuidad entre sí. Por ello, tanto el tráfico vecinal de unas zonas a otras del municipio, como especialmente el tráfico pesado que se dirige o proviene de las áreas industriales no encuentran otra alternativa para sus desplazamientos que no sea atravesar el casco urbano.

En la actualidad no todas las **secciones de la red viaria urbana** de Vila-real son las adecuadas para albergar a los diferentes modos de movilidad (peatonal, bici, bus, coche,...) en condiciones de seguridad y comodidad, por lo que será necesario actuar sobre ellas para que se adecuen a las condiciones de movilidad que se les exige.

Si bien las aceras en las zonas de nueva urbanización del núcleo urbano, conocidas como ensanche, posibilitan en su gran mayoría recorridos peatonales accesibles, las calles más antiguas presentan serios **problemas de accesibilidad**, con aceras de escasos 90 cm de anchura. Lo mismo ocurre en la zona de urbanización extensiva del Madrigal, donde los viarios se han diseñado adaptándose a las edificaciones pre-existentes, con anchuras insuficientes y aceras escasas no accesibles o inexistentes, y sin carril bici.



Fig. 77.- Ejemplo de calle con problemas de accesibilidad. Google.

Asimismo, existe una incorrecta ordenación de la sección de la calle Cordón, para segregar el movimiento de vehículos que giran hacia Onda de los que van al centro ciudad, y además tener presente que es un vial muy utilizado por los autobuses.

Por otra parte hay un problema de ordenación de las avenidas Alemania, Italia y Bélgica, pues hay aparcamientos en batería, como el existente al principio de la Av Alemania que invade el carril derecho, provocando su inutilización efectiva, y además existen problemas de giros usando paseo central, que cortan el paseo peatonal, como pasa en Av. Italia con c/ Piedad, cuando existe rotonda cercana en c/ Sant Manuel. Así pues la sección transversal de esta arteria principal debe ser totalmente reordenada, eliminando la zona verde/paseo central, aglutinando el tráfico en el centro de la calzada, creando carriles bici en laterales, aceras generosas para el peatón y carril bus segregado.



Fig. 78.- Invasión de carril derecho por vehículos estacionados av. Alemania. Google.

Existen multitud de glorietas mal diseñadas, con acuerdos que incumplen criterios de diseño (p.ej.- la de Av Tàrrrega con Av. Grecia en Mercadona, en la que se debe recortar la acera para adecuar abocinamiento de la entrada desde Castellón) o tienen radios insuficientes para vehículos pesados (p.ej.- la de la avenida Castellón con Camino Viejo de Onda que es utilizada por todos los vehículos que entran desde el norte a través Avda. Castellón).

Por otra parte, existen en la actualidad cruces peligrosos en los que se deben dar soluciones, como puede ser la implantación de glorietas, p. ej.- en cruce de Cº Les Voltes con c/ Bélgica o en cruces de camí Vell Onda con c/ Encarnació y con c/ del Riu.

Por lo tanto, vistos los problemas y carencias relativas a la red viaria, el PMUS propone en las actuaciones necesarias para resolverlas, mediante:

1. La jerarquización viaria. Propuesta de viales estructurales supramunicipales de carácter urbano a adecuar y cinturón interior.
2. Remodelación de las secciones viarias para albergar los modos de transporte que deben discurrir por ellas.
3. Resolver los problemas de accesibilidad
4. Mejorar las glorietas e intersecciones mal diseñadas que generan problemas de seguridad vial.

3.8.1.2 RED VIARIA INTERURBANAS: CARRETERAS

Las carreteras que tienen influencia en la movilidad urbana de Vila-real son: N-340, N-340a, CV-20, CV-222 y CV-185, y tienen las siguientes carencias a considerar para mejorar la movilidad:

1. En todas ellas, tanto con el tráfico actual como con el futuro, es necesario actuaciones de mejora de su capacidad a corto plazo.
2. La N-340 indica que soporta un gran tráfico y condiciona el desarrollo urbanístico y la movilidad hacia el Este, por lo que lo sería necesario ejecutar la variante prevista por el Ministerio de Fomento, y convertir la actual N-340 en un bulevar interurbano (Castellón – Vila-real – Les Alqueries).
3. La N-340a se encuentra saturada en la actualidad y por tanto es necesario reconvertirla en el bulevar metropolitano que prevé la Conselleria, implantando carriles específicos para carriles bici y recorridos peatonales.
4. En la CV-20 es necesario su duplicación de calzada, para continuar la sección existente en el primer tramo urbano hasta la conexión con la ronda sudoeste y con la existente al oeste de la AP-7. Pero dotándola de carriles bici y recorrido peatonal, con vías de servicio para acceso a las industrias. Para ello, es necesario que la Conselleria ejecute la denominada 'CV-20Sur', para dar salida al polígono industrial de la carretera Onda y quitar el tráfico pesado de la actual CV-20.
5. En la CV-185, también es necesario duplicar la calzada para que no se sature en un futuro la calzada actual, y además se debe acabar el carril bici que una Burriana y Vila-real.

Estas actuaciones no se contemplan en el PMUS, (excepto la duplicación tramo urbano de la carretera Onda desde la futura Ronda Sudoeste hasta la AP-7, que sí que es de ámbito local) porque son de competencia supramunicipal, y se ha solicitado a la Conselleria de Vivienda, Obras públicas y Vertebración Territorial, que las incorpore en el PMoMe de Castellón.

Se ha de sumar al análisis de la red viaria interurbana la situación de conectividad con la red estructural, ya que los usuarios se ven obligados a utilizar avenidas y accesos de baja capacidad no diseñados para tal fin. Claro ejemplo de esto es el tráfico pesado que diariamente congestiona la Avenida de Italia y de Alemania buscando desplazarse entre los dos grandes núcleos industriales de la localidad y la salida desde los mismos a la N-340 y a la CV-10, con la enorme molestia y peligro para la seguridad de usuarios y vecinos que ello supone.

Se hace necesario interconectar todas estas carreteras mediante una red de vías estructurales a mejorar para hacer las veces de rondas urbanas, que canalice el tráfico que se dirige a las diferentes áreas industriales y de servicios de la localidad, en aras a amortiguar la concentración de tráfico en los actuales puntos de acceso en las redes primarias y básicas.

3.8.2 ANÁLISIS DEL TRÁFICO

Respecto al análisis del tráfico podemos diferenciar entre vías urbanas e interurbanas.

- a) Vías interurbanas. La mejora de su capacidad corresponde a administraciones supramunicipales como se ha indicado anteriormente.
- b) Vías urbanas. Para ello se calculará el nivel de servicio de la vía, según el manual de carreteras "Highway Capacity Manual 2010" (HCM 2010), que indicará los valores de demoras producidos por las colas que se dan en los accesos a las intersecciones. Este nivel de servicio se caracterizará a partir de

Dado que el aforo de vehículos se ha obtenido para el mes de julio, habrá que introducir un coeficiente de estacionalidad para obtener en una situación de mayor tráfico, por lo que se toma un incremento del 30 %.

El nivel de servicio se calculará para una vía Clase III, calculando para calle aforada el PFFS (porcentaje de velocidad de flujo libre), observando las relaciones que se establecen en la siguiente figura.

LOS	Class I Highways		Class II Highways	Class III Highways
	ATS (mi/h)	PTSF (%)	PTSF (%)	PFFS (%)
A	>55	≤35	≤40	>91.7
B	>50-55	>35-50	>40-55	>83.3-91.7
C	>45-50	>50-65	>55-70	>75.0-83.3
D	>40-45	>65-80	>70-85	>66.7-75.0
E	≤40	>80	>85	≤66.7

Fig. 79.- Niveles de servicio según clase de vía. HCM 2010.

El cálculo de PFFS y su caracterización será la siguiente:

Aforo	PFFFS	NS
Av. Francia (entre Passeig de l'Estació y c/Pintor Gimeno Barón)	67,5%	D
Av. Riu Ebre (entre c/Polo de Bernabé y c/Nápoles)	75,8%	C
C/Ermita (entre c/Fábrica y Pintor Orient)	82,3%	C
Av. Italia (esquina con C/Vilabella)	75,5%	C
Av. Sedre (esquina con c/Carlos Sarthou)	71,3%	D
C/Ramón Batalla (esquina con c/Cristo de la Penitencia)	60,2%	D

Tabla 104.-Valores de PFFS y nivel de servicio.

A priori **no existen problemas de saturación de las vías**, si bien en las vías con más tráfico:

- Av. Alemania – Italia y c/ Bélgica, se mejoraría mucho la situación con la ejecución de la Ronda Sudoeste.
- Avda. Francesc Tàrraga – La Murà – Pio XII y las Avdas Francia – Europa, se mejorarían con la adecuación de la N-340 y su posible conexión con la Ronda Sudoeste.

Así mismo, debido a la preexistencia de edificaciones no hay opción para ampliar la capacidad de las vías, además, la ampliación de capacidad de las vías urbanas, es incompatible con el propósito del PMUS de disminuir los vehículos del casco urbano.

El PMUS debe proponer una nueva jerarquización de la red viaria urbana, para ajustar las características de la sección de cada vía a las necesidades del tráfico a soportar. Se trata de adecuar la velocidad del tráfico en cada vía con el uso predominante de aquellas áreas por las que discurre el viario, y tomando como base para ello la jerarquización del viario definida en el punto anterior.

3.8.3 ANÁLISIS DE LA SEGURIDAD VIAL

En la ciudad no existen graves problemas de seguridad vial, si bien hay puntos conflictivos concretos, que se deben de mejorar, mediante actuaciones de remodelación viaria ad hoc, como son entre otros, los siguientes:

1. Enlace norte N-340 con salida Avenida Castellón.



Fig. 80.- Enlace N-340 con Av. Castellón. Google.

2. Salidas del Área Industrial Sur a la N-340.



Fig. 81.- Salida Área Industrial Sur a N-340. Google.

3. Intersecciones peligrosas con giros a izquierdas en Av. Francia y Av. Europa.



Fig. 82.- Intersección Av. Francia. Google.

No existe en la actualidad un centro de coordinación de tráfico de la Policía Local, que sería necesario para un adecuado control de la seguridad vial.

3.9 ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

3.9.1 REGULACIÓN Y CONTROL DE ACCESO DEL TRÁFICO AL CENTRO URBANO

En la actualidad, existe regulación y control de accesos de vehículos motorizados a las calles peatonalizadas del centro histórico mediante pivotes hidráulicos con control de accesos a residentes y reparto mercancías mediante tarjetas, lo que garantiza en estas calles una movilidad sostenible y de calidad para el peatón. Es ámbito peatonalizado y/o de tráfico restringido a residentes, es insuficiente, y debe ampliarse, para garantizar un centro urbano de uso peatonal y fomentar la actividad comercial.

Con una ampliación del área peatonal en el municipio se deberá ampliar esta regulación, así como dotar de itinerarios y espacios para la carga y descarga de mercancías para evitar la entrada de vehículos de grandes dimensiones al centro urbano.

3.9.2 CONTROL Y REGULACIÓN DEL TRÁFICO

En la actualidad, la red semafórica existente es de poca entidad, limitándose a ciertos cruces conflictivos del casco urbano, básicamente de la Av. Tàrrega-La Murà.

Tan sólo existen algunas cámaras de control del tráfico en puntos conflictivos, para que desde la central de policía se puedan detectar problemas y enviar una patrulla para que pueda regular el tráfico.

Podemos destacar las siguientes zonas de congestión del tráfico:

1. Puntos en los que la policía debe montar los siguientes operativos de regulación de tráfico en las entradas y salidas de los **partidos del Villarreal CF**:
 - a. A la entrada al partido: 1) acceso Blasco Ibáñez con c/ Ermita, 2) Blasco Ibáñez con c/ La Cenia, 3) c/ Molí Bisbal – Benicàssim – Sta. Bárbara, 4) c/ Ermita entre Blasco Ibáñez y Serra d'Aitana, 5) Rotonda de Correos, 6) Plaza Labrador, 7) Cronista Traver con Embajador Mascarell (2 horas antes partido), 8) vigilancia estacionamientos en c/ Molí Bisbal, 9) Rotonda Av. Alemania con Josep Ramón Batalla, 10) c/ Conde Ribagorza con c/ Ermita y con c/ Onda.
 - b. A la salida del partido: 1) Cruce Blasco Ibáñez con Ermita, 2) c/ Onda con c/ Cerdón, 3) Rotonda Av. Castellón con Av Grecia, 4) Rotonda J. Ramón Batalla con Av Alemania, 5) c/ Encarnación con Cº Viejo Cs-Onda, 6) c/ Cronista Traver con Vte. Sanchiz, 7) c/ Conde Ribagorza con Ermita, 8) c/ Ermita a parking Carmelitas, 9) Rotonda Av. Castellón con C1 Viejo Onda, 10) c/ Conde Robagorza con c/ Onda y c/ Cronista Traver, 11) c/ Borriol con Andalucía, 12) Av Michalovce con Av Grecia, 13) Av Andalucía con Río Ebro, 14) Rotonda Correos y 15) Av Grecia con Av Fco. Tàrrega.
2. Puntos fijos diarios de control de regulación de tráfico de lunes a viernes en centros educativos y de trabajo, concretamente en:
 - a. De 7:30-8:00h en semáforo de Calvario con c/ Ermita
 - b. De 19-19:30 en cruce de Cronista Traver con Embajador Mascarell
 - c. De 19-19:30h en cruce de c/ Ermita con Embajador Mascarell
 - d. A las 7:45h en la entrada al Instituto Miralcamp y el CEAM en paso peatones de Av Alemania.
3. Salida de la Avda. Castellón a la glorieta norte de la N-340, donde por un deficiente diseño de los ramales de entrada y salida se producen muchos accidentes.

3.10 ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES DE LA MOVILIDAD

3.10.1 CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

En referencia a las fuentes de contaminación atmosférica la principal actividad industrial del municipio es la fabricación de baldosas cerámicas y sus actividades afines. También existen en el municipio gran cantidad de campos agrícolas, cuya quema controlada de biomasa, produce también emisiones a la atmósfera, junto con las emisiones procedentes de los vehículos agrícolas de transporte. Respecto a las emisiones urbanas, la principal fuente de emisión son los vehículos privados motorizados.

La Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica, efectúa un seguimiento de los niveles de los contaminantes atmosféricos más importantes en las principales áreas urbanas e industriales de la Comunidad Valenciana. Se realizan mediciones en continuo de diferentes parámetros contaminantes como el dióxido de azufre (SO₂), partículas en suspensión con diámetro inferior a 10, 2,5 y 1 micras (PM₁₀, PM_{2,5}, PM₁), dióxido de nitrógeno (NO₂), monóxido de carbono (CO), plomo (Pb), hidrocarburos y ozono (O₃). También se lleva a cabo el análisis de metales como el Arsénico, Níquel, Cadmio y Plomo en la fracción PM₁₀, así como del benzo(a)pireno y otros hidrocarburos aromáticos policíclicos, con el fin de ir adaptando la red a las exigencias venideras a causa de la entrada en vigor de la normativa que regula los niveles de concentración de arsénico, cadmio, mercurio, níquel e hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

El municipio de Vila-real está incluido dentro de la zona Aglomeración ES1003: Mijares-Peñagolosa. En base a los niveles de concentración de partículas en suspensión registrados a lo largo de los últimos años, y debido a que los valores de PM₁₀ se superaban habitualmente, debido a la amplia actividad industrial que se desarrolla en la zona (cerámicas), la Conselleria de Medio Ambiente considero oportuno la realización de el **Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Zona ES1003: Mijares Penyagolosa (A. Costera) y Aglomeración ES1015: Castelló. Zona cerámica de Castellón**, para establecer una serie de recomendaciones sobre distintos aspectos para la mejora de la calidad del aire en la Zona Cerámica.

ZONIFICACIÓN DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

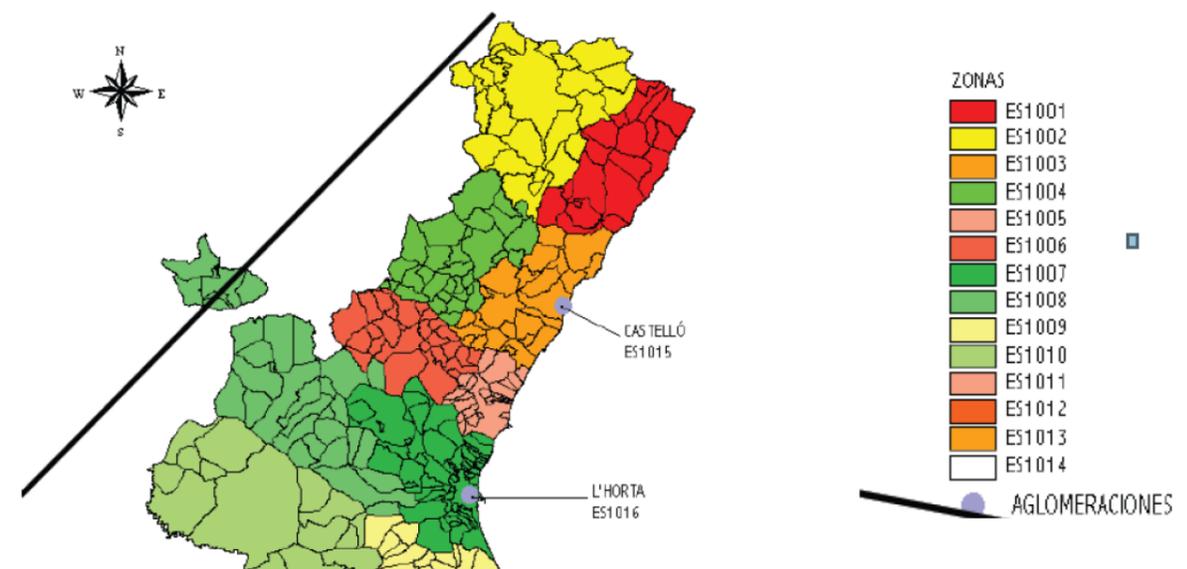


Fig. 83.-Zonificación de las estaciones de la Comunidad Valenciana.



Otra fuente importante de contaminación atmosférica son los desplazamientos realizados en vehículos motorizados, puesto que también provocan la emisión de gases y partículas contaminantes. Nos centraremos en estas emisiones, pues son las relacionadas con la movilidad, y por tanto con el PMUS.

La valoración de la calidad del aire se realiza de acuerdo a la Directiva Europea 2008/50/CE (traspuesta al estado Español por Real Decreto 102/2011) sobre calidad del aire ambiente y una atmósfera limpia en Europa.

El Ayuntamiento de Vila-real tiene instaladas dos estaciones de muestreo al objeto de controlar los niveles de inmisión y actuar en caso necesario para mejorar la calidad del aire.

Una estación fija de muestreo está en el almacén municipal del Ayuntamiento al sudoeste del término municipal (Camino Betxí) y una estación móvil de muestreo está en la escuela taller, al este (Avda. Europa). Ambas disponen de equipos de captación de partículas PM 2.5 y PM 10.

La última información sobre los niveles de contaminantes publicados en la web del Ayuntamiento de Vila-real corresponde al año 2017.

ESTACIONES MUNICIPALES: NIVEL DE CONCENTRACIÓN DE PARTICULADO PM2,5			
PERÍODO	VALOR LÍMITE PM2,5 µg/m ³	ALMACÉN MUNICIPAL µg/m ³	UNIDAD MÓVIL µg/m ³
Media anual 1er trimestre 2017	25	18	17
Media anual 2º trimestre 2017	25	17	12
Media anual 3er trimestre 2017	25	17	11
Media anual 4º trimestre 2017	25	17	12

Tabla 105.- Nivel de concentración de particulado PM2,5. Estaciones municipales.

ESTACIONES MUNICIPALES: NIVEL DE CONCENTRACIÓN DE PARTICULADO PM10			
1er TRIMESTRE 2017	VALOR LÍMITE PM10 µg/m ³	ALMACÉN MUNICIPAL µg/m ³	UNIDAD MÓVIL µg/m ³
Valor límite diario	50 sin superarlo más de 35 veces al año	Se ha superado 1 vez en tres meses	Se ha superado 1 vez en tres meses
Porcentaje superación límite	9,6 %	2,5 %	1,4 %
Valor límite media anual	40	30,4	20,0
2º TRIMESTRE 2017	VALOR LÍMITE PM10 µg/m ³	ALMACÉN MUNICIPAL µg/m ³	UNIDAD MÓVIL µg/m ³
Valor límite diario	50 sin superarlo más de 35 veces al año	Se ha superado 0 veces en tres meses	Se ha superado 0 veces en tres meses
Porcentaje superación límite	9,6 %	0 %	0 %
Valor límite media anual	40	23,7	18,8
3er TRIMESTRE 2017	VALOR LÍMITE PM10 µg/m ³	ALMACÉN MUNICIPAL µg/m ³	UNIDAD MÓVIL µg/m ³
Valor límite diario	50 sin superarlo más de 35 veces al año	Se ha superado 0 veces en tres meses	Se ha superado 0 veces en tres meses
Porcentaje superación límite	9,6 %	0 %	0 %
Valor límite media anual	40	22,8	13,5

4º TRIMESTRE 2017	VALOR LÍMITE PM10 µg/m ³	ALMACÉN MUNICIPAL µg/m ³	UNIDAD MÓVIL µg/m ³
Valor límite diario	50 sin superarlo más de 35 veces al año	Se ha superado 1 vez en tres meses	Se ha superado 1 vez en tres meses
Porcentaje superación límite	9,6 %	2,7 %	1,2 %
Valor límite media anual	40	25,0	14,2

Tabla 106.- Nivel de concentración de particulado PM10. Año 2017. Estaciones municipales.

La Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural cuenta con la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica para hacer un seguimiento continuo de los niveles de los distintos contaminantes atmosféricos.

En Vila-real cuenta con una estación de muestreo en el centro de salud "La Bovila" ubicado en C/ Vilanova i la Geltrú, s/n.

En esta estación se analizan las concentraciones de las partículas en suspensión con diámetro inferior a 10 micras (PM10) y a 2.5 micras (PM2.5). También se lleva a cabo el análisis de metales como el arsénico, níquel, cadmio y plomo.

En la siguiente tabla se resumen los valores obtenidos en los últimos 5 años de acuerdo con los Informes de Evaluación del Aire en la Comunidad Valenciana, años: 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013 para la zona ES 1003: Mijares-Penyagolosa (A. Costera).

ESTACIÓN CONSELLERIA: NIVEL DE CONCENTRACIÓN DE PARTICULADO PM2,5		
PERÍODO	VALOR LÍMITE PM2,5 µg/m ³	CENTRO DE SALUD "LA BOVILA" µg/m ³
Año 2017	25	14
Año 2016	25	12
Año 2015	25	18
Año 2014	25	13
Año 2013	25	15

Tabla 107.- Nivel de concentración de particulado PM2,5. Estación Conselleria.

ESTACIÓN CONSELLERIA: NIVEL DE CONCENTRACIÓN DE PARTICULADO PM10						
VALORES LEGISLACIÓN	VALOR LÍMITE PM10 µg/m ³	AÑO 2017	AÑO 2016	AÑO 2015	AÑO 2014	AÑO 2013
Valor límite diario	50 sin superarlo más de 35 veces al año	Se ha superado 1 vez en un año	Se ha superado 1 vez en un año	Se ha superado 6 veces en un año	Se ha superado 1 vez en un año	Se ha superado 0 veces en un año
Porcentaje superación límite	9,6 %	3,7 %	2,9 %	3,4 %	3,3 %	3,0 %
Valor límite media anual	40	25	21	23	23	22

Tabla 108.- Nivel de concentración de particulado PM10. Estación Conselleria.

ESTACIÓN CONSELLERIA: NIVEL DE CONCENTRACIÓN DE METALES						
METAL	VALOR LÍMITE ANUAL	AÑO 2017	AÑO 2016	AÑO 2015	AÑO 2014	AÑO 2013
Plomo	0,5 µg/m ³	0,01	0,04	0,13	0,013	0,013
Arsénico	6 ng/m ³	0,85	0,88	0,92	1,05	1,6
Cadmio	5ng/m ³	0,15	0,13	0,16	0,15	0,22
Níquel	20ng/m ³	2,06	1,66	1,48	2,35	2,40

Tabla 109.- Nivel de concentración de metales. Estación Conselleria.

Se concluye que la valoración de la calidad del aire muestra que se han cumplido los valores límites establecidos por la legislación durante los últimos 5 años en Vila-real.

Asimismo, del 'Estudio de Contaminación Atmosférica de la revisión del PGOU', se concluye que: 1) se cumple con todos los valores límite aconsejados por la legislación vigente actual, para los parámetros estudiados: PM10, PM2.5, Pb, As, Cd, Ni. y 2) las **principales fuentes de contaminación el tráfico rodado** y las áreas industriales.

El Ayuntamiento de Vila-real aprobó en 10/11/2014 la 'Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica', que bonifica un 75 % el impuesto a los vehículos eléctricos y un 50 % a los híbridos.

3.10.2 CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

El Ayuntamiento de Vila-real dispone de un 'Plan acústico municipal' desde el año 2009 y que fue revisado en el año 2017, siguiendo los métodos y procedimientos descritos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de protección contra la contaminación acústica de la Generalitat Valenciana.

Según la revisión del 'Plan Acústico de Vila-real' hecha en el año 2017, se concluye que **la principal fuente de contaminación acústica**, que provoca la superación de los límites de los objetivos de calidad, **es el tráfico rodado**.

Las principales infraestructuras que generan mayor impacto acústico son la autopista AP-7, y las carreteras N-340, CV-10, CV-20, CV-222, CV-185 y CV-18, esta última externa al municipio pero con influencia sonora sobre él. No obstante, dichas infraestructuras discurren en su mayor parte por suelo rústico, lejos de zonas de uso residencial y de centros especialmente sensibles como centros docentes, sanitarios o culturales, no presentan grandes incompatibilidades respecto a los objetivos de calidad acústica.

La carretera nacional N-340 en su parte norte discurre por una zona con edificaciones residenciales sometidas a niveles sonoros superiores al O.C.A. así como el tramo próximo al p.k. 966+500 donde se ubica el Hospital de la Plana. Por tanto, la N-340 supone una fuente de ruido en el término municipal de Vila-real sobre la que habrá que actuar.

En la actualidad está publicado en la página web del Sistema de Información de Contaminación Acústica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente el Plan de Acción Contra el Ruido de 2ª fase de las Carreteras del Estado de Gestión Directa con fecha de Julio de 2016. En dicho documento se incluye como zona de actuación el entorno de la N-340 entre el p.k. 965+950 y el p.k. 969+700 y se propone la instalación de una barrera acústica de una longitud de L = 250 m y una altura de H = 3 m en ambos márgenes y pavimento fono-reductor en todo el tramo.

En el casco urbano, los mayores impactos se generan en el viario perteneciente al Sistema Primario Estructural: av. Europa, av. Francia, av. Pío XII, av. Francesc Tàrrrega, av. Michalovce, camino Travessa, c/ Sant Manuel, c/ Vicente Sanchiz, c/ Joan Baptista Llorens, av. Castellón, c/ Comte de Ribagorça, c/ Calvari, c/ Josep Ramón Batalla, c/ Sant Joaquim, av. Riu Ebre, av. del Mediterrani, camino Vell d'Onda-Castelló, camino Ermita, c/ Cordón, av. Portugal, av. Italia, av. Alemania y la carretera d'Onda en su tramo urbano.

Como otras fuentes de ruido identificadas, con menor incidencia global que el tráfico rodado, nos encontramos con las actividades industriales localizadas en los polígonos industriales existentes. La generación de los niveles sonoros en estas zonas, vuelve a ser, fundamentalmente debido al tráfico asociado que la actividad industrial mueve, especialmente el paso de vehículos pesados. También, podemos hablar, de los niveles sonoros causados por las propias industrias, que en todo caso, han de ser mitigados, en cada actividad, a través de la implantación de las mejores técnicas disponibles en el sector y analizados mediante estudios acústicos específicos.

Otra fuente de ruido identificada y a considerar es el paso de trenes por el término municipal. En este caso, la particularidad de esta fuente es su carácter discreto, es decir, se producen niveles sonoros elevados en el momento de paso de los trenes, siendo este puntual a lo largo del día, al contrario del tráfico rodado, de carácter fluido o pulsante (debido a los semáforos). Los niveles sonoros (LAeq) medios a lo largo del periodo diurno y nocturno, debido al ferrocarril, se sitúan por debajo de los O.C.A.

En total, se han analizado las zonas en las que se produce una superación en más de 10 dBA de los O.C.A. obteniendo un total de 20 zonas, en el término municipal. Cabe destacar que el total de las mediciones realizadas en suelo docente y sanitario se encuentran por encima de 10 dBA con respecto a los objetivos de calidad acústica.

Nº	ZONA DE SUPERACIÓN	CARACTERÍSTICAS DE LA ZONA	
		ZONIFICACIÓN ACÚSTICA	CENTROS SENSIBLES
1	N-340. ZONA NORTE	Residencial	-
2	CV-185 - N-340	Sanitario y Docente	Hospital de La Plana Residencia de 3ª Edad British School
3	CAMÍ DE LA ERMITA	Residencial / Sanitario / Docente	Residencia geriátrica Colegio Virgen del Carmen Centro de Formación Profesional Fundació Flors
4	CV-20 - CARRETERA DE ONDA	Residencial / Sanitario / Docente	Residencia de disminuidos psíquicos Colegio Educación Especial La Panderola Colegio Público Carlos Sarthou Carreres Centro de Investigaciones Agrarias
5	CAMÍ MIRALCAMP	Docente	Instituto Miralcamp
6	AP-7 (p.k. 437+250 - p.k. 439+000)	Residencial	-
7	AVENIDA ALEMANIA - C/ JOSEP RAMÓN BATALLA	Residencial / Docente	Colegio Público Concepción Arenal
8	AVENIDA PIO XII - AVENIDA LA MURA	Residencial / Docente / Cultural	Auditorio Municipal Colegio Público Nuestra Señora de la Consolación
9	AVENIDA FRANCISCO TÁRREGA	Residencial / Sanitario / Docente	Hospital de Día Centro de Especialidades Virgen de Gracia CEIP Angelina Abad Colegio Público de Escultor Ortells
10	AVENIDA RIU EBRE- AVENIDA DEL MEDITERRÁNEO	Residencial / Docente	Colegio Obispo Pont Colegio Público Escultor Ortells
11	AVENIDA CASTELLÓ	Residencial / Docente / Sanitario	Centro de Salud Dolores Cano Royo Colegio Público Botánico Calduch
12	C/SANT MANUEL - C/ VICENTE SANCHIZ	Residencial / Docente	Colegio Público Concepción Arenal
13	C/JOAN BAPTISTA LLORENS	Residencial	-
14	AVENIDA DE EUROPA - AVENIDA DE FRANCIA	Residencial / Docente	Colegio Público Pio XII I.E.S. Profesor Broch i Llop
15	AVENIDA DE ITALIA	Residencial	-
16	C/ DEL CORDÓ	Residencial / Docente	Centro de Formación Profesional Fundació Flors Colegio Educación Especial La Panderola
17	C/ DEL CALVARI	Residencial	-
18	C/ COMTE DE RIBAGORÇA	Residencial	-
19	C/ SANT JOAQUÍN	Residencial	-
20	AVENIDA MICHALOVCE - CAMÍ LA TRAVESSA	Residencial / Docente	CEIP Angelina Abad

Tabla 110.- Zonas de superación de los objetivos de calidad acústica en más de 10 dBA. Resumen.

EL PAM, elaborado en el año 2009, disponía de un Programa de actuaciones. En dicho programa se abordaron las propuestas para mejorar la situación acústica del municipio. Entre otras, y tal y como se describe en la Ley 7/2002 se incluyeron medidas basadas en:

- Ordenación de las actividades generadoras de ruido implantadas o a implantar en el ámbito de aplicación del Plan.
- Regulación del tráfico rodado.
- Programas de minimización de la producción y transmisión de ruidos.
- Establecimiento de sistemas de control de ruido

Concretamente el PAM definía una serie de acciones relacionadas directamente con el PMUS entre las dichas acciones destacan: **elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible**, compra de bicicletas para préstamo a los ciudadanos, creación de carriles bici, peatonalización de calles, limitaciones de velocidad permitida a 30 km/h, medidas de moderación del tráfico, controles de velocidad, desvío del tráfico a rutas menos conflictivas, utilización de pavimentos fonoabsorbentes (bajo nivel de ruido), mantenimiento de los firmes de los viales, campañas de control de velocidad, campañas de concienciación de las alternativas disponibles al vehículo privado, creación de aparcamientos de disuasión, control de cumplimiento de la sostenibilidad acústica en los instrumentos de planeamiento vigentes y en desarrollo....

En el año 2017 se lleva a cabo una **revisión del PAM**, en la que a la vista de las conclusiones obtenidas del PAM, para conseguir una la reducción de la contaminación acústica en Vila-real, se definen unas líneas estratégicas a seguir:

- PARTICIPACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN CIUDADANA
- II. ORDENACIÓN INTEGRAL DEL TRÁFICO**
- ORDENACIÓN INTEGRAL DE ACTIVIDADES
- IV. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y GESTIÓN URBANÍSTICA**
- EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO
- COORDINACIÓN Y POLÍTICA MUNICIPAL

Concretamente la revisión del PAM, realizada en 2017 definía entre las acciones a llevar a cabo las siguientes: Redacción de una Ordenanza Municipal de Protección de la Contaminación Acústica, Incrementar los controles sobre las emisiones sonoras de vehículos y motocicletas, **Elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible permitiendo una mejor integración del tráfico en el municipio**, Realizar campañas de información y sensibilización ciudadana, Reducción del impacto acústico generado por las infraestructuras viarias y ferroviarias, Incluir las capas de las isófonas del Mapa Acústico en la aplicación de SIT Vila-real, Control del ruido y mejora acústica de las tareas de limpieza viaria y recogida de residuos, Control de la emisión sonora de obras y maquinaria, Protección acústica de centros sensibles, Consideración de la variable acústica en los instrumentos de Planeamiento Urbanístico, Revisión y seguimiento del Plan Acústico Municipal, Mantenimiento y utilización de pavimentos fonoabsorbentes en los firmes de los viales, Campañas de control de actividades, Adquisición de sonómetros, Cursos de formación al personal municipal con competencia acústica.

3.10.3 CONSUMO ENERGÉTICO

El sector transporte es un gran consumidor de energía y es uno de los sectores que más contribuye a la degradación del medio ambiente ya que la energía que necesita se genera, en su gran mayoría, por combustión de productos petrolíferos. En este proceso se emite CO₂ que un gas de efecto invernadero.

De acuerdo con la publicación "La energía en España 2016" del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital el transporte es el sector de mayor consumo energético, con una participación cercana al 42 % en la demanda de la energía final. Con respecto a 2015 se incrementó un 5,1 %.

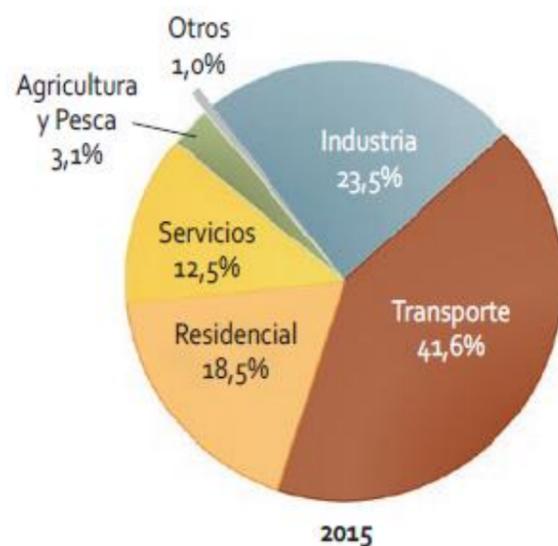


Fig. 84.- Demanda de energía final por sectores. "La Energía en España 2016", Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital.

El consumo de energía final en 2016 se muestra en el siguiente gráfico. Los productos petrolíferos son los más utilizados: 52,6 % (Fuente: "La energía en España 2016" del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital).

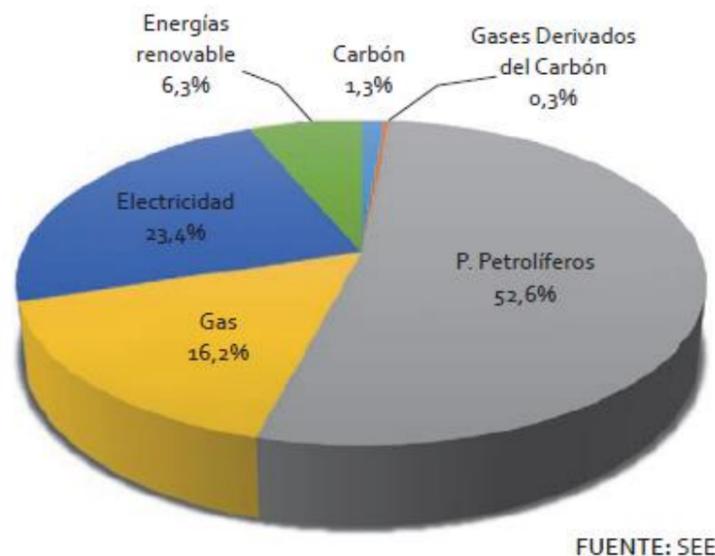


Fig. 85.- Origen de la energía en el consumo de energía final. "La Energía en España 2016", Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital.

Hay una correlación entre la demanda energética del sector de transporte con el consumo de productos petrolíferos.

De acuerdo con los datos extraídos, a través del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, del Banco de Datos Territorial (Fuente: Ministerio del Interior) el parque de vehículos automóviles de Vila-real en el año 2017 estaba formado por 36.708 vehículos de los cuales 25.710 son turismos (70 %).

PARQUE VEHÍCULOS VILA-REAL AÑO 2017	
TURISMOS	25.712
MOTOCICLETAS	2.961
FURGONETAS Y CAMIONES	4.899
AUTOBUSES	4
TRACTORES INDUSTRIALES	338
CICLOMOTORES	2.031
OTROS	765
TOTAL	36.708

Tabla 111.- Parque de vehículos Vila-real año 2017.

De acuerdo con los datos extraídos para el año 2017, a través del Portal Estadístico de la Generalitat Valenciana, del Banco de Datos Territorial (Fuente: Ministerio del Interior) en Vila-real había un total de 19.316 vehículos que consumen diésel (53 %) y un total de 16.824 vehículos que consumen gasolina (46 %).

COMBUSTIBLE DEL PARQUE DE VEHÍCULOS DE VILA-REAL AÑO 2017					
DIÉSEL	GASOLINA	ELÉCTRICO	SIN ESPECIFICAR	OTROS	TOTAL
19.316	16.824	19	536	13	36.708

Tabla 112.- Combustible del parque de vehículos Vila-real año 2017.

Según datos del Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE), publicados en su informe Datos Energéticos de la Comunidad Valenciana en 2015, el consumo de petróleo derivado del sector transporte en la provincia de Castellón fue, en 2015, de 353 ktep (miles de toneladas equivalentes de petróleo). Con los datos de población de Vila-real en ese año, podemos estimar que, debido al transporte, la huella ecológica, o impacto energético de dicho sector en Vila-real es de:

- Población provincia Castellón 2015: 582.327 habitantes (*)
- Consumo del transporte 2015: 353 ktep
- Población Vila-real 2015: 50.580 habitantes (*)
- Población Vila-real 2017: 50.334 habitantes (*)

(*) Fuente: Instituto Nacional de Estadística. Cifras Oficiales de Población de los Municipios Españoles.

Por tanto, el **consumo anual del sector transporte en Vila-real es de 30,66 ktep.**

Para estimar el consumo de combustible del sector transporte utilizaremos el poder calorífico de cada uno de ellos:

- Poder calorífico gasóleo automoción: 0,8467 tep/m³
- Poder calorífico gasolina: 0,7752 tep/m³
- % vehículos que consumen gasóleo en Vila-real: 53 %
- % vehículos que consumen gasolina en Vila-real: 46 %

Por tanto, el consumo anual de combustible en el sector transporte en Vila-real es,



PMUS

- Gasóleo: 19.191,922 m³ = 19.191.922 L
- Gasolina: 18.193,498 m³ = 18.193.498 L
- Total: 37.385,42 m³ = 37.385.420 L

En el año 2017, los precios medios de los combustibles en la provincia de Castellón según el informe "Precios de carburantes y combustibles. Comparación 2016-2017" del Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital son:

- Gasóleo automoción: 1,097 €/L
- Gasolina sin plomo 95: 1,217 €/L

Lo que supone un coste total en combustible anual para el sector transporte en Vila-real de 43.195.025,50 €.

Finalmente, con los siguientes valores calcularemos las emisiones de CO₂ del sector transporte en Vila-real:

- Emisión gasóleo automoción: 2,61 kg CO₂/L
- Emisiones gasolina: 2,38 kg CO₂/L

Las **emisiones anuales de CO₂ del sector transporte en Vila-real ascienden a 93.391,44 T CO₂**.

En España se emitieron 82.463.730 T CO₂ en 2015 debidas al transporte (Fuente: "Inventario e Inventario de emisiones de España Serie 1990-2015". Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Marzo 2017).

Las emisiones anuales de CO₂ del sector transporte en Vila-real corresponden al 0,113 % de las emisiones anuales de CO₂ del sector transporte en España.

La emisión de CO₂ per cápita en España debida a la utilización de combustibles fue de 5,5 T CO₂ (Fuente: EUROSTAT (18-12-2017)). Ello supone que en Vila-real la emisión de CO₂ debida a la utilización de combustibles fue 276.837 T CO₂.

En Vila-real, **las emisiones anuales de CO₂ del sector transporte son el 34 % de las emisiones de CO₂ debidas a la utilización de combustibles**. Este porcentaje, tras la implantación de las actuaciones previstas en el PMUS, debe disminuir.

4 DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD. DAFO

4.1 DIAGNÓSTICO SECTORIAL

El análisis sectorial de la movilidad realizado anteriormente, nos permite realizar el diagnóstico de la movilidad actual atendiendo a cada una de las variables (territorio, socio economía, urbanismo, accesibilidad, estacionamientos, red viaria, tráfico,...) para establecer los principales retos y desafíos a los que el PMUS debe dar respuesta para poder implantar un modelo de movilidad sostenible.

4.1.1 DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

Territorialmente, se dan en Vila-real las condiciones idóneas para implantar modos de movilidad sostenible, puesto que se trata de una configuración de ciudad compacta tipo Mediterránea, de pequeñas dimensiones, que aglutina en el casco urbano la mayoría de los servicios y casi la totalidad de la población, con una orografía totalmente llana y una climatología benigna.

4.1.2 DIAGNÓSTICO SOCIOECONÓMICO

Existen dos corrientes demográficas diferenciadas: en primer lugar un crecimiento experimentado durante la primera década del siglo XXI, y por otro lado, la ralentización y decrecimiento vinculado a la crisis económica. La población en la actualidad se encuentra estabilizada.

Vila-real está consolidada como: 1) un centro de prestación de servicios en el ámbito comarcal. La localización del Hospital La Plana, El Palacio de Justicia o La Agencia Tributaria, así como equipamientos educativos y otro tipo de servicios, y 2) un centro industrial por los polígonos industriales de relevancia que posee vinculados principalmente a la producción cerámica.

Estos aspectos la convierten en una ciudad que: 1) fija su población porque genera trabajo para la mayoría de sus ciudadanos, presentando una elevada tasa de autocontención y 2) atrae a población de municipios colindantes a trabajar.

4.1.3 DIAGNÓSTICO DE LA PLANIFICACIÓN URBANA

A partir del análisis de la Clasificación y Calificación del PGOU vigente, se puede dividir el municipio en tres tipos de zonas diferenciadas:

- Un casco urbano residencial intensivo compacto
- Una zona residencial de baja intensidad extensiva (Madrigal), con una urbanización que surge al margen del planeamiento urbanístico y que ha provocado que la actual red viaria de la zona fue ordenada siguiendo los caminos agrícolas. En esta área residencial será importante jerarquizar adecuadamente el viario.
- Las zonas industriales, que de igual forma que ocurre con la zona del Madrigal, no se previó una red viaria adecuada. Las medidas a aplicar deberán tener como objetivo conectar estas áreas con el casco urbano de manera que sea posible desplazarse con los distintos modos y no sólo en vehículo privado como ocurre actualmente.

En cuanto a la planificación urbanística, el análisis hace referencia a una serie de carencias del actual PGOU, de los que se puede resaltar:

- La falta de reserva suficiente en la red viaria para impulsar un nuevo modelo de movilidad.
- No existencia de reserva de suelo para equipamientos necesarios en materia de movilidad, como puede ser para los aparcamientos de residentes, disuasión o de la estación de ferrocarril.

Esto motivará la necesidad de un trabajo coordinado de la revisión del PGOU que permita integrar los criterios de movilidad sostenible que se marcan en el presente PMUS.

4.1.4 DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

La diferencia entre viajes internos y de penetración es importante, ya que Vila-real presenta una **elevada autocontención con el 69 % de los viajes internos**. Esto debe significar una mayor facilidad para potenciar la movilidad en modos blandos o transporte público.

Respecto a la movilidad a pie, actualmente hay un alto porcentaje de viajes que se realizan a pie (en torno al 58 %), así como una ratio de motorización inferior a la media del ámbito metropolitano de Castellón, que genera optimismo en relación al éxito de las medidas que proponga este PMUS. A pesar de ello, se cuenta con situaciones que deben considerarse:

- Itinerarios peatonales no definidos.
- Escasa peatonalización del centro histórico.
- Recorridos peatonales no accesibles.

En lo que se refiere a la movilidad en transporte público, los datos recogidos en el análisis modal de la movilidad recogen que un **14 % de la población es viajero cautivo del transporte público**, lo que quiere decir que no dispone de vehículo privado, ni como conductor ni como ciudadano. Por tanto, el hecho de que **el uso del transporte público sea casi nulo en los desplazamientos internos o sólo alcance un 6 % en el caso de los interurbanos**, refleja que el actual servicio no es suficiente.

Si nos centramos en la movilidad en bicicleta, destacar que:

- La movilidad en bici apenas corresponde a un 2 %, lo que representa que no se percibe como alternativa para la movilidad urbana. Asimismo, se presentan los siguientes inconvenientes:
- Escasa oferta de carriles bici o itinerarios ciclistas que permitan dotar de seguridad al usuario y favorezcan este modo de transporte.
- Número pequeño de puntos de préstamo BICIVILA'T. La existencia de pocas bases provoca que este servicio no esté totalmente desarrollado y
- Zonas industriales y equipamientos dotaciones periféricos carecen itinerarios ciclistas adecuados, siendo el vehículo privado la única alternativa para el desplazamiento hasta estas zonas.
- Están vigentes programas como Bicivila't o el proyecto de caminos escolares, que a pesar no haber resultado exitoso y no contar con una valoración positiva con sus condiciones actuales, puede servir para potenciar, junto a la mejora actual de la red ciclista, el uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo.

4.1.5 DIAGNÓSTICO DE LA ACCESIBILIDAD

De acuerdo con el *Plan Municipal Integral de Accesibilidad*, elaborado en diciembre de 2008 por la Fundación CEDAT, se puede concluir que:

1º Existe una **carencia importante de vados** para cruzar la calzada y aquellos existentes son en su mayoría convertibles al no ser accesibles.

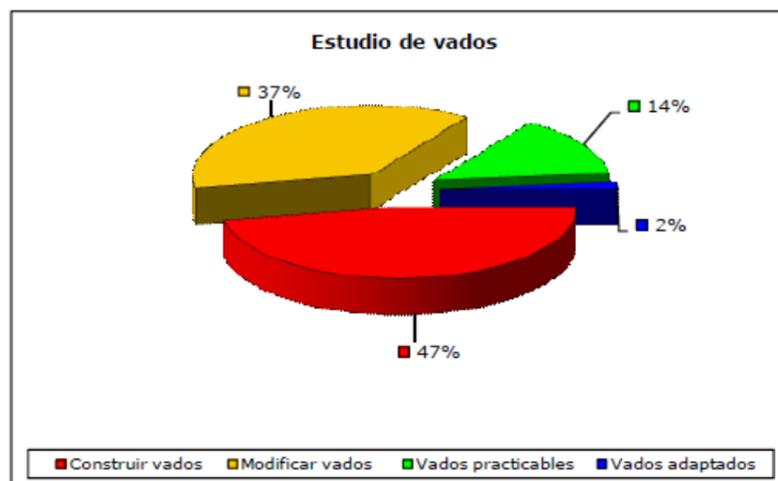


Fig. 86.- Estudio de vados del Plan Municipal Integral de Accesibilidad.

Por tanto, se deberán realizar actuaciones para aumentar el número de vados y hacer accesibles los existentes ya que estos elementos sirven para conectar las diferentes aceras. Aunque la mayoría de los itinerarios peatonales son adaptados, aquellos que se ubican en las calles céntricas bien no tienen una acera en condiciones o no tienen el ancho mínimo exigido por la normativa.

2º **Las aceras existentes**, tal y como se observa en gráfico siguiente, en muchas ocasiones **no permiten disponer de itinerarios accesibles**, por lo que será necesario:

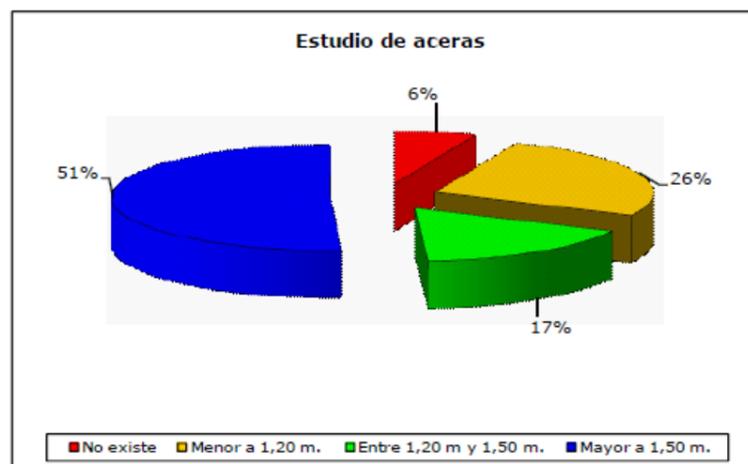


Fig. 87.- Estudio de aceras del Plan Municipal Integral de Accesibilidad.

a) Acometer obras de ampliación de los anchos de acera existentes en función de su densidad de uso y prioridades municipales.

En el caso de que la ampliación de las aceras no permita la circulación de los vehículos en los carriles necesarios, se procederá a proyectar una vía de plataforma mixta cuyo diseño contemple la coexistencia en el mismo plano de circulación rodada y peatonal con las suficientes garantías de seguridad.

b) Eliminar o modificar aquellos obstáculos presentes en los itinerarios peatonales: farolas, bolardos, semáforos o señales de tráfico, alcorques, etc.

Es necesario eliminar o modificar los citados elementos, pues suponen un riesgo para la salud y la seguridad de las personas. En particular para las personas ciegas o con deficiencias visuales.

3º Hay que dotar de un **itinerario accesible a las plazas de aparcamiento** ya que carece de sentido disponer plazas de aparcamiento accesibles que no tienen un itinerario accesible hasta ellas.

4º Hay que mejorar la **accesibilidad del mobiliario urbano**: bancos, fuentes, papeleras, buzones, contenedores, cabinas telefónicas, juegos infantiles, marquesinas.

5º Hay que adecuar **accesos a los espacios públicos y sus pavimentos**.

6º Se deben adaptar rampas y escaleras.

7º Hay que proteger con barandillas u otros elementos la acequia Major.

Para reducir los niveles de contaminación, el nivel de ruido y el consumo energético, se deben tomar medidas y acciones para reducir **disminuir el tráfico rodado de vehículos motorizados** en el casco urbano de manera que se mejore el espacio peatonal, se fomente los trayectos peatonales, se incremente tanto el atractivo como la funcionalidad de la movilidad ciclista, se mejore la movilidad laboral así como el parque de vehículos limpios en el medio municipal.

4.1.6 DIAGNÓSTICO DEL ESTACIONAMIENTO

La gestión del estacionamiento de Vila-real es uno de los retos relevantes de este PMUS que, con el resto de medidas, permitirá integrar un nuevo modelo de movilidad urbana en el municipio.

En el caso del municipio de Vila-real existe una oferta insuficiente de aparcamiento público en las zonas del casco urbano, por lo que gran parte de los estacionamientos se realizan en la vía pública. Esto se reproduce en lo que se refiere al aparcamiento de residentes en las zonas céntricas del municipio.

La puesta en marcha de las actuaciones previstas en el PMUS provocará una disminución de plazas de aparcamiento en superficie en las zonas que se restrinja el tráfico rodado, por lo que se hará necesario dotar de nuevas zonas de estacionamiento para residentes.

Actualmente no existen aparcamientos con regulación horaria, por lo que su puesta en marcha puede ser una herramienta más para la disuasión del estacionamiento en el casco urbano.

Estas políticas de alejar el tráfico rodado del centro del municipio deberán acompañarse con la puesta en marcha de los aparcamientos de disuasión que permitan en los desplazamientos de penetración a Vila-real

Por tanto, la regulación del aparcamiento será una herramienta clave para su gestión.



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

En materia de infraestructuras viarias, respecto a las internas al municipio, se presentan las siguientes condiciones:

- Mala planificación urbanística respecto a la reserva de red estructural y colectora. Salvo la Av. Alemania o la Av. Italia que poseen una capacidad suficiente como red arterial, no existe una jerarquización clara de las vías existentes.
- Las infraestructuras viarias del municipio no tienen un potencial de actuación, ya que la urbanización que se tiene y la preexistencia de edificios, haría necesaria costosas intervenciones de mejoras viarias y expropiaciones para ello.
- La mejora de la red estructural supramunicipal de carácter urbano es necesaria para dotar a Vila-real de una red adecuada de viales que circunvalen la ciudad.
- Existen problemas de accesibilidad y movilidad en la Zona del Madrigal, cuya ordenación viaria basada en caminos agrícolas resulta insuficiente actualmente.

En materia de seguridad vial, a pesar de no contar con graves problemas de seguridad vial, es necesario mejorar mediante actuaciones de remodelación viaria puntos conflictivos detectados.

4.1.8 DIAGNÓSTICO DE LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

En este apartado se destaca la no existencia de un Centro de Gestión del Tráfico que desarrolle las tareas de gestión de la movilidad urbana.

La definición de itinerarios hasta los principales centros atractores (Estadio del Villarreal CF, centros educativos, etc.) permitiría una movilidad más eficiente en estos lugares donde se localiza congestión.

Por otra parte, se deberá ampliar la zona de regulación de accesos de vehículos motorizados a las calles del centro histórico, de manera que se disminuya este tipo de tráfico y pueda hacerse exclusivo el acceso para residentes, carga y descarga y los modos de transporte blandos.

4.1.9 DIAGNÓSTICO DE LOS ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

Para reducir los niveles de contaminación, el nivel de ruido y el consumo energético, se deben tomar medidas y acciones para reducir **disminuir el tráfico rodado de vehículos motorizados** en el casco urbano de manera que se mejore el espacio peatonal, se fomente los trayectos peatonales, se incremente tanto el atractivo como la funcionalidad de la movilidad ciclista, se mejore la movilidad laboral así como el parque de vehículos limpios en el medio municipal.

4.2 ANÁLISIS DAFO

Como complemento a los diagnósticos sectoriales realizados para todas las áreas relativas a la movilidad, se propone a continuación el siguiente análisis DAFO que permita estudiar estas áreas en conjunto para que sirva en la toma de decisiones y la jerarquización de las actuaciones y prioridades.

En el DAFO se busca enfrentar las DEBILIDADES Y FORTALEZAS internas con las AMENAZAS Y OPORTUNIDADES externas, para:

- Usar las FORTALEZAS INTERNAS para el aprovechar las OPORTUNIDADES EXTERNAS.
- Superar las DEBILIDADES INTERNAS utilizando las OPORTUNIDADES EXTERNAS.
- Aprovechar las FORTALEZAS INTERNAS para evitar o paliar las AMENAZAS EXTERNAS.
- Fortalecer las DEBILIDADES INTERNAS para la minimización de las AMENAZAS EXTERNAS.

Análisis interno movilidad	Análisis externo movilidad
DEBILIDADES	AMENAZAS
<p>Respecto a las INFRAESTRUCTURAS Y RESERVAS DE SUELO para albergar modos de transporte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mala planificación urbanística respecto a la reserva de red viaria estructural y colectora. 2. Las infraestructuras internas de la ciudad no disponen de un potencial de actuación muy amplio para limitar el uso del vehículo privado y fomentar el uso del transporte público, siendo necesarias costosas intervenciones de mejoras viarias y expropiaciones para ello. 3. La adecuación del viario supramunicipal de carácter urbano implica una elevada inversión económica. 4. Problemas de accesibilidad y movilidad en zona residencial extensiva Madrigal, con ordenación viaria inadecuada basada en caminos agrícolas de anchura insuficiente. 5. Falta de espacios libres para implementar infraestructuras necesarias en PMUS: intercambiador modal, aparcamientos de residentes en casco urbano, ampliación aparcamiento estación FFCC, carriles bici... 6. Inadecuada accesibilidad y deficiente reserva de espacio en la Estación de Ferrocarril, lo que imposibilita la ejecución de la estación intermodal, debiendo buscar otra ubicación. 	<p>Respecto a condicionantes en el municipio de Vila-real:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La situación económica arcas municipales pone en riesgo la disponibilidad de suficientes recursos económicos para acometer las actuaciones del PMUS. 2. Se requiere una concienciación política y social para implementar el PMUS. 3. Se requiere una 'Oficina Municipal de Movilidad' dotada con un adecuado equipo técnico de profesionales con experiencia en movilidad.
<p>Respecto a la Movilidad EN BICI:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Escasa oferta de carriles bici y puntos de préstamo BICIVILA'T. 2. Zonas industriales y equipamientos dotaciones periféricos (deportivos, educativos,...) carecen itinerarios ciclistas adecuados. 3. Escaso hábito de los ciudadanos a usar la bici. 	<p>Respecto a condicionantes de Administraciones supramunicipales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La ejecución para resolver la falta de permeabilidad en las barreras físicas: N-340, AP-7 y FFCC previstas en el PMUS río Mijares, está condicionada a informes sectoriales de la Administración del Estado 2. Existen actuaciones necesarias para lograr el éxito total del PMUS, cuya ejecución es de competencia de administraciones supramunicipales (la ronda sur-oeste, el bulevar N-340, la variante N-340, la eliminación línea FFCC hacia el Este,...) y en la actualidad no parece que su ejecución pueda ser a corto plazo.
<p>Respecto a la Movilidad en TRANSPORTE PÚBLICO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Servicio de transporte público urbano de bus mejorable en vistas de fomentar su uso. 2. Zonas industriales y equipamientos dotaciones periféricos (deportivos, educativos,...) carecen de servicio de transporte público. 3. Escaso hábito de los ciudadanos a usar el transporte público. 	
<p>Respecto a la Movilidad PEATONAL:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Escasa peatonalización casco urbano. 2. Itinerarios peatonales no accesibles. 3. Zonas industriales y equipamientos dotaciones periféricos (deportivos, educativos,...) carecen de itinerarios peatonales adecuados. 4. Falta de aparcamientos alternativos en caso de peatonalizar/ampliar aceras de los viales céntricos 	<p>Hábito de usar vehículo propio para desplazamientos cortos.</p>
<p>Respecto al APARCAMIENTO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Escaso aparcamiento público. 2. No existe estacionamiento regulado de rotación en vía pública en centro urbano. 3. Hay déficit de aparcamiento de residentes en casco urbano antiguo para residentes con viviendas sin aparcamiento privado. 4. No hay aparcamientos de disuasión 	<p>Alto coste suelo urbano en centro urbano para ejecución aparcamientos Hábito de aparcar vehículo propio en la vía pública cerca de la vivienda habitual.</p>
<p>Respecto a la GESTIÓN del TRÁFICO:</p> <p>Inexistente sistema central de gestión del tráfico de la Policía Local</p>	

Análisis interno movilidad	Análisis externo movilidad
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES
Se dan las condiciones idóneas para implantar modos de movilidad sostenible, en bici, a pie o transporte público: <ol style="list-style-type: none"> 1. Ciudad Mediterránea compacta con casco urbano pequeño. 2. Orografía llana y climatología favorable. 3. En el casco urbano compacto (excepto Madrigal) se aglutinan la mayoría de servicios y el 98 % de la población. 4. Polígonos industriales anexos/cercanos al casco urbano residencial. 5. Elevada autocontención (69 % viajes sin internos). 	Aprovechar los fondos europeos existentes encaminados al fomento de la movilidad sostenible y disminución de emisiones de CO ₂ , para implementar las actuaciones del PMUS.
Existe un Plan de Accesibilidad que define las actuaciones necesarias a acometer para conseguir la accesibilidad urbanística.	Ayudas para fomento de la regeneración y renovación urbana y rural, mediante un procedimiento abierto y en régimen de concurrencia competitiva, para desarrollar el programa 7 del Plan Estatal de Vivienda 2018-2021.
Proyecto "BICIVILA 'T'" de servicio público de préstamo gratuito de bicicletas.	Se puede conseguir la implicación del Villarreal CF para co-financiar la ejecución de estacionamientos de disuasión.
Con la <i>revisión y aprobación pendiente de PGOU</i> se pueden planificar las reservas de suelo necesarias para implementar las infraestructuras necesarias.	Existe voluntad de la asociación de transportistas para ejecutar un estacionamiento de pesados.
Con la <i>revisión del PGOU</i> se puede implementar los criterios de movilidad sostenible del PMUS en el planeamiento urbanístico municipal.	Existe voluntad de la asociación de transportistas para ejecutar un estacionamiento de pesados.
Ratio de motorización inferior a la media provincial. Alto porcentaje de viajes a pie en la actualidad.	La situación de mejora económica que afecta favorablemente a la industria azulejera predominante en Vila-real, puede aportar recursos para implantación de actuaciones necesarias del PMUS.

Tabla 113. Análisis DAFO del PMUS.

5 OBJETIVOS

Un Plan municipal de Movilidad Urbana Sostenible, de acuerdo con la definición dada en el portal ELTIS de movilidad urbana europea, es un “*plan estratégico diseñado para satisfacer las necesidades de movilidad de las personas y la economía en las ciudades y sus áreas circundantes, con el objetivo de conseguir una mejor calidad de vida*”.

Para lograr su fin último de implantar en la ciudad un modelo de movilidad urbana sostenible, en el presente PMUS de Vila-real, se fijan **12 OBJETIVOS GENERALES** y **14 OBJETIVOS ESPECÍFICOS**, que logrará alcanzar con la implantación de las medidas propuestas (actuaciones) en el PMUS, que se estructuran en 10 programas.

5.1 OBJETIVOS GENERALES

Los **OBJETIVOS GENERALES** que persigue el PMUS son los siguientes:

- OG.1. ASEGURAR QUE EL PEATÓN SIGA SIENDO EL PRINCIPAL PROTAGONISTA DE LA MOVILIDAD** en la ciudad, habilitando itinerarios y espacios urbanos de calidad, cómodos, funcionales y accesibles para la movilidad a pie.
- OG.2. FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA como modo de transporte habitual** de los ciudadanos, disponiendo una red urbana de vías ciclistas segura, continua y cómoda.
- OG.3. CONSEGUIR UNA MAYOR CUOTA DE PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO**, público o privado, en los desplazamientos urbanos.
- OG.4. REVISAR Y REDEFINIR UNA JERARQUÍA VIARIA en la ciudad**, que permita una mejor ordenación de los flujos de tráfico por la misma y que recupere el **centro histórico** como **punto de encuentro esencial de la ciudad y los ciudadanos**.
- OG.5. CONSEGUIR UNA CIUDAD ACCESIBLE** para todos los ciudadanos.
- OG.6. REALIZAR UNA ADECUADA GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO**, dotando de aparcamiento a residentes y reordenando el espacio urbano viario ocupado por el estacionamiento en superficie, como herramienta de cambio a otros modos de transporte más sostenibles.
- OG.7. CONSEGUIR UNA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS ÁGIL Y ORDENADA.**
- OG.8. IMPLEMENTAR EN LA NORMATIVA URBANÍSTICA LOS NUEVOS CRITERIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**, para que las futuras actuaciones urbanísticas garanticen una movilidad sostenible.
- OG.9. FAVORECER LA DESCARBONIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE.**
- OG.10. MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL Y LA CONVIVENCIA PACÍFICA** entre todos los usuarios de la vía.
- OG.11. INFORMAR, FORMAR Y EDUCAR** en los principios y objetivos que se formulan en el PMUS, promoviendo el **uso racional del vehículo privado**.
- OG.12. MEJORAR LA GESTIÓN MUNICIPAL DE LA MOVILIDAD.**

5.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los **OBJETIVOS ESPECÍFICOS** que se marca el PMUS para alcanzar los generales son los siguientes:

OE.1. SUPRESIÓN DE LAS BARRERAS FÍSICAS DE LA CIUDAD FRENTE A LA MOVILIDAD.

El PMUS se marca el objetivo de mejorar la permeabilidad peatonal y ciclista en las cuatro barreras físicas más importantes de la ciudad: N-340, FFCC, AP-7 y, acequia Major.

OE.2. MEJORAR LA MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.

El PMUS se marca los objetivos de:

- **OE.2.1.-** Mejorar los itinerarios peatonales.
- **OE.2.2.-** Lograr la accesibilidad universal del entorno urbano.

OE.3. MEJORAR LA MOVILIDAD CICLISTA.

- **OE.3.1.-** Crear una **red de vías ciclistas** continua, segura y cómoda, dotada de aparcamientos seguros para bicicletas en vía pública.
- **OE.3.2.-** Impulsar el proyecto de **Bicivila't**.

OE.4. POTENCIAR EL TRANSPORTE COLECTIVO, PÚBLICO Y PRIVADO.

El PMUS se marca los objetivos de:

- **OE.4.1.-** Implantar un servicio de **transporte público de autobús urbano de calidad**.
- **OE.4.2.-** Fomentar **líneas lanzaderas de bus a polígonos industriales**

OE.5. MEJORAR LA RED VIARIA URBANA.

El PMUS se marca los objetivos de:

- **OE.5.1.- Remodelar la red viaria** con las características funcionales que la jerarquía viaria del PMUS les asigna.
- **OE.4.2.- Mejorar los puntos críticos de seguridad vial.**

OE.6. IMPLANTAR UN PLAN DE GESTIÓN EFICIENTE DEL ESTACIONAMIENTO:

El PMUS se marca los objetivos de:

- **OE.6.1.- Recuperar el espacio** del aparcamiento en superficie en red viaria
- **OE.6.2.-** Crear la **dotación suficiente** de aparcamientos en casco urbano **para residentes**
- **OE.6.3.-** Establecer **aparcamientos de disuasión y de pesados** en la periferia

OE.7. IMPLANTAR UNA GESTIÓN EFICIENTE DEL TRÁFICO.

El PMUS se marca los objetivos de:

- **OE.7.1.-** Implantar un centro de control del tráfico
- **OE.7.2.-** Implantar una gestión eficiente de la carga y descarga de mercancías
- **OE.7.3.-** Regular adecuadamente las velocidades de circulación



- **OE.7.4.-** Regular el control de acceso al centro urbano

OE.8. LOGRAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LOS CENTROS ATRACTORES: deportivos, educativos, sanitarios, comerciales, industriales,...

OE.9. INTEGRAR LOS CRITERIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA

OE.10. LOGRAR ESPACIOS URBANOS DE CALIDAD PARA EL CIUDADANO.

OE.11. REDUCIR LAS EMISIONES CONTAMINANTES DEL TRANSPORTE.

OE.12. INFORMAR Y EDUCAR A LA POBLACIÓN de las ventajas de desarrollar hábitos de movilidad sostenibles.

OE.13. MEJORAR LA SEGURIDAD DE LOS DESPLAZAMIENTOS.

OE.14. MEJORAR LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD. El PMUS se marca los objetivos de:

- **OE.14.1.-** Crear la Oficina Municipal de Movilidad
- **OE.14.2.-** Crear las Mesas de Movilidad de Polígonos industriales.
- **OE.7.3.-** Crear el Observatorio Municipal de la Movilidad

OBJETIVOS GENERALES	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	PROGRAMAS
OG.1. ASEGURAR QUE EL PEATÓN SIGA SIENDO EL PRINCIPAL PROTAGONISTA DE LA MOVILIDAD OG.2. FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA	OE.1. SUPRESIÓN DE LAS BARRERAS FÍSICAS DE LA CIUDAD FRENTE A LA MOVILIDAD OE.2. MEJORAR LA MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL OE.3. MEJORAR LA MOVILIDAD CICLISTA	PROGRAMA 1: MEJORA PERMEABILIDAD EN BARRERAS FÍSICAS A LA MOVILIDAD PROGRAMA 2: MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PROGRAMA 3: MOVILIDAD CICLISTA
OG.3. CONSEGUIR UNA MAYOR CUOTA DE PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO	OE.4. POTENCIAR EL TRANSPORTE COLECTIVO, PÚBLICO Y PRIVADO	PROGRAMA 4: MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO
OG.4. REVISAR Y REDEFINIR UNA JERARQUÍA VIARIA	OE.5. MEJORAR LA RED VIARIA URBANA	
OG.6. REALIZAR UNA ADECUADA GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	OE.6. IMPLANTAR UN PLAN DE GESTIÓN EFICIENTE DEL ESTACIONAMIENTO	PROGRAMA 5: MEJORA VIARIA Y APARCAMIENTO
OG.7. CONSEGUIR UNA DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS ÁGIL Y ORDENADA OG.10. MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL Y LA CONVIVENCIA PACÍFICA OG.12. MEJORAR LA GESTIÓN MUNICIPAL DE LA MOVILIDAD	OE.7. IMPLANTAR UNA GESTIÓN EFICIENTE DEL TRÁFICO OE.13. MEJORAR LA SEGURIDAD DE LOS DESPLAZAMIENTOS	PROGRAMA 6: MEJORA DE LA GESTIÓN DEL TRÁFICO
	OE.8. LOGRAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LOS CENTROS ATRACTORES	PROGRAMA 7: MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES
OG.8. IMPLEMENTAR EN LA NORMATIVA URBANÍSTICA LOS NUEVOS CRITERIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE	OE.9. INTEGRAR LOS CRITERIOS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LA PLANIFICACIÓN URBANÍSTICA	PROGRAMA 8: INTEGRACIÓN MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL URBANISMO
OG.9. FAVORECER LA DESCARBONIZACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE	OE.10. LOGRAR ESPACIOS URBANOS DE CALIDAD PARA EL CIUDADANO OE.11. REDUCIR LAS EMISIONES CONTAMINANTES DEL TRANSPORTE	PROGRAMA 9: INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO
OG.11. INFORMAR, FORMAR Y EDUCAR OE.14. MEJORAR LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	OE.14. MEJORAR LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD OE.12. INFORMAR, FORMAR Y EDUCAR	PROGRAMA 10: IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PMUS

Tabla 114.- Objetivos generales y específicos y programas del PMUS.

6 ESCENARIOS FUTUROS DE LA MOVILIDAD

Para ser conscientes de los **posibles escenarios futuros** que pueden darse en cuanto a la movilidad en la ciudad, estos deben definirse en función de las hipótesis diferenciadas en la utilización de las distintas variables que intervienen en la movilidad de un municipio que podemos adoptar.

Las **variables** que consideramos intervienen en la definición de los posibles escenarios futuros de la movilidad son:

- Estructura de la población.
- Reparto modal de la movilidad.
- Distribución territorial de la movilidad.
- Índice de motorización.
- Espacio destinado al estacionamiento.
- Los consumos energéticos derivados del transporte.
- Las emisiones contaminantes derivadas de la movilidad.

Una vez seleccionadas las variables, se establecen las **hipótesis** para determinar los posibles escenarios de futuro de la movilidad. En el PMUS se consideran las siguientes hipótesis:

- No hacer nada respecto a la movilidad y continuar las pautas actuales.
- Intentar resolver los problemas de incremento de demanda de desplazamientos en la ciudad aplicando técnicas de "Estudios de tráfico", es decir, incrementando la capacidad y número de infraestructuras para dar cabida al creciente número de vehículos.
- Apostar por implantar modos de desplazamiento más sostenibles en la ciudad (a pie, bicicleta o transporte público) en detrimento del vehículo privado.

Así pues, aplicando las 3 hipótesis anteriores sobre las variables que regulan la movilidad, podemos plantear 3 posibles escenarios futuros de la movilidad en la ciudad:

- ESCENARIO 0: MODELO DE MOVILIDAD TENDENCIAL O "DO NOTHING"**. Este primer escenario se basa en no hacer nada, es decir, continuar con las pautas actuales de movilidad.
- ESCENARIO 1: MODELO DE MOVILIDAD TRADICIONAL**. En este segundo escenario se satisfacen los incrementos de demanda de desplazamientos ampliando las infraestructuras para albergar mayor número de vehículos, tal y como se afrontan los estudios de ingeniería de tráfico, pero sin la búsqueda de una reducción del uso del vehículo privado.
- ESCENARIO 2: MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**. Con este tercer escenario, se pretende cambiar el modelo tendencial y tradicional de la movilidad, para implantar un modelo de movilidad urbana con criterios de sostenibilidad, priorizando los modos de transporte blandos (peatón y bicicleta) y colectivos (bus, ferrocarril,...), frente al vehículo privado.

A continuación, vamos a analizar cómo se modificará la movilidad actual en cada uno de los 3 escenarios planteados, para poder seleccionar el que ajusta a los objetivos del PMUS.

Indicar que la situación del reparto modal del transporte en la actualidad es el siguiente:

ESCENARIO ACTUAL (2018) S/ PMOME		
Modo de transporte	Movilidad INTERURBANA	Movilidad URBANA
Vehículo privado	86 %	40 %
Transporte público	8 %	0 %
A pie	6 %	58 %
Bicicleta	0 %	2 %
Total	100 %	100 %

Tabla 115.- ESCENARIO ACTUAL (2018) según PMoMe.

6.1 ESCENARIO 0: MODELO DE MOVILIDAD TENDENCIAL O "DO NOTHING"

En este escenario de no modificar las políticas actuales en materia de movilidad por parte del Ayuntamiento, la repercusión sobre las variables que intervienen en el escenario de movilidad será la siguiente:

- Estructura de la población:** al no modificar las políticas del modelo actual de movilidad, la tendencia de la estructura poblacional será similar a la actual, puesto que no se darán atractivos para que atraer nueva población, seguirá el crecimiento vegetativo natural de los residentes asentados en Vila-real.
- Reparto modal de la movilidad:** al no adoptar nuevas medidas, el reparto modal será similar al actual, si bien como la población crecerá, empeorarán las condiciones del tráfico y de aparcamiento, con lo que un pequeño porcentaje de la población, para los viajes internos, puede que adopte cambiar en vehículo privado por desplazamientos a pie o en bicicleta, pero el transporte público se mantendrá porque no se mejora el servicio o subirá un 1 % por el envejecimiento de la población y con ello los cautivos del transporte público. Con ello, se tendrá la siguiente distribución modal:

ESCENARIO 0.- TENDENCIAL - "DO NOTHING" (2033)		
Modo de transporte	Movilidad INTERURBANA	Movilidad URBANA
Vehículo privado	88 %	37 %
Transporte público	10 %	1 %
A pie	0 %	58 %
Bicicleta	2 %	4 %
Total	100 %	100 %

Tabla 116.- ESCENARIO TENDENCIAL - "DO NOTHING" (2033).

- Distribución territorial de la movilidad:** Dado que no se adoptan nuevas políticas, nada variará.

- d) **Índice de motorización:** básicamente se mantendrá, descendiendo en todo caso 1 -2 %
- e) **Espacio destinado al estacionamiento:** al no adoptar políticas de gestión del estacionamiento, en las zonas con déficit del casco urbano se agravará la situación, y al mantener los estándares dotacionales urbanísticos de plazas de aparcamiento, en lo nuevos desarrollos urbanísticos, se generarán excesos de plazas en vía pública, que implicarán aumento del tráfico del vehículo privado, como históricamente ha ido ocurriendo.
- f) **Los consumos energéticos derivados del transporte:** si bien el reparto modal básicamente se mantiene en porcentaje, con el crecimiento vegetativo de la población de Vila-real, incrementarán el número de vehículos y por lo tanto, los consumos energéticos derivados del transporte.
- g) **Las emisiones contaminantes derivadas de la movilidad:** ocurría lo mismo que con lo indicado para los consumos energéticos.

- e) **Espacio destinado al estacionamiento:** al aumentar el número de vehículos, será necesario aumentar la superficie de estacionamiento, siguiendo con las políticas de mayores infraestructuras. Con ello, en las zonas con déficit de estacionamiento del casco urbano, donde no hay espacios para nuevos aparcamientos sin medidas inteligentes de gestión, se agravará la situación. Además, al mantener los estándares dotacionales urbanísticos de plazas de aparcamiento, en lo nuevos desarrollos urbanísticos, se generarán excesos de plazas en vía pública, que implicarán aumento del tráfico del vehículo privado, como históricamente ha ido ocurriendo.
- f) **Los consumos energéticos derivados del transporte:** al incrementarse el porcentaje y el número de vehículos privados, así como la longitud de los trayectos cotidianos (trabajo y estudios), se incrementará con ello los consumos energéticos derivados del transporte.
- g) **Las emisiones contaminantes derivadas de la movilidad:** ocurría lo mismo que con lo indicado para los consumos energéticos.

6.2 ESCENARIO 1: MODELO DE MOVILIDAD TRADICIONAL

En este escenario se aplican políticas de ingeniería del tráfico para resolver las crecientes demandas de desplazamientos, es decir, se crean nuevas y/o se amplían las infraestructuras viarias para dar solución al aumento de la demanda del desplazamiento, con lo que la repercusión sobre las variables que intervienen en el escenario de movilidad será la siguiente:

- a) **Estructura de la población:** las políticas de incrementar infraestructuras para satisfacer el incremento de demanda de movilidad, no mejoran las condiciones de calidad de vida ni del espacio urbano, por lo que no hay atractivo para favorecer la inmigración de personas que buscan mejora calidad de vida, por lo que la estructura poblacional será similar a la actual.
- b) **Reparto modal de la movilidad:** las políticas de incrementar infraestructuras para satisfacer el incremento de demanda de movilidad, históricamente ha demostrado que incrementa el uso de vehículo privado, por lo que disminuirán los desplazamientos en el resto de modos. Con ello, se tendrá la siguiente distribución modal:

ESCENARIO 1.- MODELO TRADICIONAL (2033)		
Modo de transporte	Movilidad INTERURBANA	Movilidad URBANA
Vehículo privado	94 %	45 %
Transporte público	6 %	0 %
A pie	0 %	54 %
Bicicleta	0 %	1 %
Total	100 %	100 %

Tabla 117.- ESCENARIO TRADICIONAL (2033).

- c) **Distribución territorial de la movilidad:** En todo caso, lo que se conseguirá es incrementar la longitud de los desplazamientos cotidianos (trabajo y estudios), por la existencia de mejores infraestructuras, provocando mayor consumo energético y mayores contaminaciones.
- d) **Índice de motorización:** se incrementará posiblemente en un 2-4 %.

6.3 ESCENARIO 2: MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

En este escenario, se pretende cambiar los modelos tendencial y tradicional de la movilidad, para implantar un modelo de movilidad urbana con criterios de sostenibilidad, priorizando los modos de transporte blandos (peatón y bicicleta) y colectivos (bus, ferrocarril,...), frente al vehículo privado, con lo que la repercusión sobre las variables que intervienen en el escenario de movilidad será la siguiente:

- a) **Estructura de la población:** las políticas de implementar un modelo de movilidad sostenible, consiguen una mejora de las condiciones de calidad de vida y del espacio urbano, lo que constituye un importante atractivo para favorecer la inmigración de personas que buscan mejora calidad de vida, por lo que previsiblemente se incremente más la población y la estructura poblacional cambie, dado que la tipología de familias o personas que acuden, son de perfil joven que valoran formas de vida sostenibles y mejor calidad de vida, lo que es positivo para: 1) la economía de la ciudad, dado que son personas en edad de trabajar y con niños pequeños, de modo que rejuvenecen la pirámide poblacional, y 2) el incremento del uso de modos de desplazamiento sostenibles.
- b) **Reparto modal de la movilidad:** al mejorar las condiciones del espacio urbano, los itinerarios peatonales y ciclistas, así como el servicio de transporte público, haciendo más amigable y confortable la ciudad, se incrementarán notablemente los modos de transporte blandos a pie y en bicicleta y el transporte público, en detrimento del vehículo privado. A todo ello, también ayuda el cambio en la estructura poblacional anteriormente comentado. Con ello, se tendrá la siguiente distribución modal:

ESCENARIO 2.- MODELO SOSTENIBLE (2033)		
Modo de transporte	Movilidad INTERURBANA	Movilidad URBANA
Vehículo privado	84 %	30 %
Transporte público	12 %	4 %
A pie	0 %	60 %
Bicicleta	4 %	6 %
Total	100 %	100 %

Tabla 118.- ESCENARIO SOSTENIBLE (2033).

- c) **Distribución territorial de la movilidad:** Dado que las condiciones de vida en el casco urbano mejoran, y las conexiones pie y en bicicleta con los polígonos industriales también, la población trabajadora y estudiantil de la ciudad, preferirá trabajar o estudiar en Vila-real, lo que provocará un aumento de la autocontención de los viajes, es decir, aumentarán los viajes internos y disminuirán los externos.
- d) **Índice de motorización:** obviamente, al aumentar los modos de transporte blandos y el público, y al reducirse las distancias de los viajes por aumentar los internos frente a los externos, las necesidades familiares de disponer vehículo propio bajarán, y con ello el índice de motorización.
- e) **Espacio destinado al estacionamiento:** al adoptar políticas de gestión del estacionamiento inteligentes y al aumentar los modos de transporte blandos y el público, y al reducirse las distancias de los viajes, disminuirán los vehículos en el casco urbano, con lo que el espacio actual destinado al estacionamiento podrá recuperarse para la ciudad y el ciudadano, pudiéndose mejorar las necesidades de aparcamiento para residentes en las zonas con déficit del casco urbano.
- f) **Los consumos energéticos derivados del transporte:** con todo lo indicado anteriormente, al aumentar los modos de transporte blandos y el público, y al reducirse las distancias de los viajes, es obvio que los consumos energéticos derivados del transporte disminuirán notablemente.
- g) **Las emisiones contaminantes derivadas de la movilidad:** ocurría lo mismo que con lo indicado para los consumos energéticos.

6.4 SELECCIÓN DEL ESCENARIO ADECUADO Y COMPATIBLE CON LOS OBJETIVOS DEL PMUS

Una vez analizadas las diferentes variables de control de la movilidad en cada uno de los tres posibles escenarios futuros, se procede a la selección del escenario que mayores ventajas ofrece para modelar la movilidad actual hacia pautas de una mayor sostenibilidad, compatible con los objetivos del PMUS, es decir, una movilidad más equilibrada, donde el vehículo privado pierde el protagonismo que tiene en la actualidad, el transporte público gana presencia, tanto en los desplazamientos internos como externos, lo que le permite crecer los modos de desplazamiento blandos a pie y en bicicleta.

Según lo anterior, a todas luces, el Escenario 2 – “Modelo de Movilidad Sostenible”, es el que cumple los objetivos previstos en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vila-real, no solo por los claros ahorros energéticos que ofrece y disminución de los gases de efecto invernadero, sino por la mayor calidad de vida que ofrece al conjunto de los ciudadanos de Vila-real en un futuro.

Pero este nuevo escenario también permite que se mejoren los niveles de otras variables de control relacionadas con la movilidad sostenible del municipio. Este es el caso de la reducción del número de coches y la necesidad de espacio de estacionamiento, pudiendo destinarse a otros usos urbanos necesarios, como equipamientos, vías ciclistas, espacios peatonales, etc. Un modelo de transporte más calmado con barrios tranquilos producirá un mayor bienestar a los vecinos que tendrán una mayor calidad del aire y al mismo tiempo menores niveles de ruidos ocasionados por el tráfico.

Así pues, **se selecciona el Escenario 2 – “Modelo de Movilidad Sostenible”, como el adecuado y compatible con el PMUS de Vila-real, y como deseable a alcanzar en el futuro (2033) para conseguir una movilidad sostenible en Vila-real.**

7 LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE ACTUACIÓN

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Vila-real, es el gran documento de planificación estratégica que debe sentar las bases para hacer de Vila-real una ciudad cada vez más sostenible, conectada y competitiva económicamente en nuestro entorno, aprovechando las ventajas de la promoción de la movilidad eficiente, a la vez que innovadora, con el fin de mejorar la accesibilidad, la habitabilidad y las condiciones de vida de los ciudadanos en un espacio público y entorno urbano de calidad.

Para ello, el PMUS debe establecer las **líneas estratégicas de actuación** que servirán de punto de partida para el desarrollo de las medidas definidas en el PMUS, encaminadas a cubrir las necesidades de movilidad y accesibilidad mediante la implantación de modos de desplazamiento más sostenibles que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, por lo tanto, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

Una vez ya establecidos los "objetivos" del PMUS, en el apartado 5 de este documento, y para la consecución de los mismos, es preciso determinar las líneas estratégicas de actuación en materia de movilidad que deben orientar las actuaciones del PMUS, que definiremos en el apartado 7 del documento.

Dichas líneas estratégicas de actuación, engloban, pues, los grandes grupos de acciones que son necesarias para conseguir los objetivos marcados; se orientan básicamente hacia cada modo de transporte principal, aunque, dada la complejidad de fenómeno de la movilidad, algunas se entrelazan entre sí erigiéndose en elementos horizontales estructurales del conjunto de propuestas.

Así pues, definimos las siguientes CUATRO grandes **LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE ACTUACIÓN DEL PMUS**:

- L.E. 1.-** LÍNEA ESTRATÉGICA PARA LOS **MODOS DE TRANSPORTES BLANDOS** (PEATÓN Y BICICLETA).
- L.E. 2.-** LÍNEA ESTRATÉGICA DEL **TRANSPORTE COLECTIVO**, PÚBLICO Y PRIVADO.
- L.E. 3.-** LÍNEA ESTRATÉGICA CON EL **VEHÍCULO MOTORIZADO**.
- L.E. 4.-** LÍNEA DE **ESTRATÉGIAS TRANSVERSALES** DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

7.1 ESTRATEGIAS PARA LOS MODOS DE TRANSPORTES BLANDOS: PEATONES Y CICLISTAS

Las estrategias para potenciar los modos de transporte blandos, peatones y ciclistas, con las actuaciones a proponer en el PMUS:

- ESTRATEGIA 1.-** **Lograr la permeabilidad peatonal y ciclista en las principales barreras físicas de la ciudad:** la línea de ferrocarril, las carreteras N-340 y AP-7, y la acequia Major.
- ESTRATEGIA 2.-** **Potenciar y mejorar los principales itinerarios peatonales de la ciudad,** revalorizando su espacio urbano: Termet, balcón del Mijares, polígonos, Hospital de la Plana, centros deportivos, acequia Major.
- ESTRATEGIA 3.-** **Hacer accesibles los itinerarios peatonales y espacios urbanos** de la ciudad.
- ESTRATEGIA 4.-** **Fomentar y potenciar el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual,** creando una red de vías ciclistas cómodas, continuas, seguras e interconectadas y potenciando el sistema público Bicivila't.

7.2 ESTRATEGIAS PARA EL TRANSPORTE COLECTIVO: PÚBLICO Y PRIVADO

Las estrategias para potenciar el transporte colectivo, con las actuaciones a proponer en el PMUS:

- ESTRATEGIA 5.-** **Implantar un servicio de transporte público municipal de bus urbano competitivo y eficiente.**
- ESTRATEGIA 6.-** **Potenciar que las empresas de los polígonos industriales habiliten líneas lanzaderas de bus para trabajadores.**
- ESTRATEGIA 7.-** **Potenciar la coordinación de horarios y paradas, así como la intermodalidad de los diferentes medios de transporte público (bus, tren, Bicivila't), urbano e interurbano, entre sí, y con el vehículo privado y habilitar tarifas integradas de billete único.**

7.3 ESTRATEGIAS PARA EL VEHÍCULO MOTORIZADO

Las estrategias para racionalizar el uso de vehículo privado, con las actuaciones a proponer en el PMUS:

- ESTRATEGIA 8.-** **Jerarquizar el viario de la ciudad bajo criterios de movilidad más sostenible y de las necesidades funcionales de cada vía.**
- ESTRATEGIA 9.-** **Implementar medidas de calmado del tráfico.**
- ESTRATEGIA 10.-** **Reorganizar y gestionar el espacio dedicado al estacionamiento, tanto público como para residentes, y habilitar estacionamientos de disuasión y de pesados en la periferia.**
- ESTRATEGIA 11.-** **Mejorar las operaciones de carga y descarga de mercancías en la ciudad**

7.4 ESTRATEGIAS TRANSVERSALES PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

En esta línea estratégica, se incluyen todas aquellas estrategias de actuación que afectan transversalmente a todos los actores y factores que influyen en la movilidad urbana, y que son las siguientes:

- ESTRATEGIA 12.-** **Mejorar la gestión del tráfico y de la movilidad:**
 - a. implementando las nuevas tecnologías de la información y de "smart city",
 - b. centralizando la información en el Centro de Control del tráfico y movilidad.
 - c. creando la Oficina Municipal de Movilidad, el Observatorio Municipal de la Movilidad y las Mesas de Movilidad de las áreas industriales.
 - d. Habilitando planes de regulación de velocidades, control de tráfico, seguridad vial, reparto de mercancías y de acceso del tráfico al centro urbano.
- ESTRATEGIA 13.-** **Integrar los criterios de movilidad sostenible en el diseño de los espacios urbanos y en el urbanismo.**



ESTRATEGIA 14.- Mejorar la movilidad en todos los centros atractores de movilidad: polígonos industriales, centros deportivos y de ocio, centros educativos, sanitarios, administrativos y comerciales.

ESTRATEGIA 15.- Minimizar los impactos ambientales generados por la movilidad, persiguiendo la descarbonización del sistema de transportes y disminuyendo la contaminación acústica que genera.



8 PROGRAMAS, PLANES Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN DEL PMUS

Tras definir los "OBJETIVOS" del PMUS, seleccionar el "ESCENARIO" deseable para alcanzar dichos objetivos, establecer las "ESTRATEGIAS" a seguir para desarrollar el PMUS, estamos ya en condición de los "PROGRAMAS SECTORIALES DE ACTUACIONES" que debe implantar el PMUS para lograr el modelo de movilidad sostenible deseado en Vila-real.

En el PMUS de Vila-real, se definen **10 PROGRAMAS SECTORIALES DE ACTUACIONES**, cada uno de los cuales tienen **PLANES de actuaciones**, en los que se definen ya las **PROPUESTAS CONCRETAS DE ACTUACIONES** a desarrollar para lograr los objetivos y el escenario deseado del PMUS.

Los programas definidos son los siguientes:

- PROGRAMA 1.** SUPRESIÓN BARRERAS FÍSICAS A LA MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA.
- PROGRAMA 2.** MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD.
- PROGRAMA 3.** MOVILIDAD CICLISTA.
- PROGRAMA 4.** MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO.
- PROGRAMA 5.** MEJORAS SOBRE EN EL VIARIO Y ESTACIONAMIENTO.
- PROGRAMA 6.** GESTIÓN DEL TRÁFICO.
- PROGRAMA 7.** MEJORA MOVILIDAD EN CENTROS ATRACTORES.
- PROGRAMA 8.** INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL URBANISMO.
- PROGRAMA 9.** INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL MEDIOAMBIENTE URBANO.
- PROGRAMA 10.** IMPLANTACIÓN, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PMUS.

Para cada PROPUESTA de ACTUACIÓN, se elabora una "**FICHA DE PROPUESTA DE ACTUACIÓN**" que incluye la siguiente información:

1. **Objeto** de la propuesta.
2. **Descripción** de la propuesta.
3. **Mapa**, croquis o plano.
4. **Responsable** de la implantación.
5. **Presupuesto** de la propuesta.
6. **Indicadores de seguimiento**.
7. **Prioridad Temporal**.

A continuación, se describe cada uno de los programas.

8.1 PROGRAMA 1.- SUPRESIÓN BARRERAS FÍSICAS A LA MOVILIDAD

El objeto de este programa es mejorar la permeabilidad peatonal y ciclista en las cuatro barreras físicas más importantes de la ciudad: N-340, FFCC, AP-7 y acequia Major.

Este programa se estructurará del siguiente modo:

PROGRAMA	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 1: SUPRESIÓN BARRERAS FÍSICAS A LA MOVILIDAD	1	MEJORA PERMEABILIDAD EN FFCC
	2	MEJORA PERMEABILIDAD EN N-340
	3	MEJORA PERMEABILIDAD EN PARAJE NATURAL DEL TERMET
	4	MEJORA PERMEABILIDAD EN AP-7
	5	MEJORA PERMEABILIDAD EN ACEQUIA MAJOR

Tabla 119.- Programa 1: Supresión de barreras físicas a la movilidad.

ACTUACIÓN	1.- MEJORA DE LA PERMEABILIDAD EN LA LÍNEA DE FERROCARRIL VALENCIA - BARCELONA				
PLAN		PROGRAMA	PROGRAMA 1.- SUPRESIÓN DE BARRERAS FÍSICAS A LA MOVILIDAD.		
OBJETIVO	POSIBILITAR ATRAVESAR ADECUADAMENTE LA LÍNEA DEL FERROCARRIL A PIE Y EN BICI	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD)		
INDICADORES	Nº DE ACTUACIONES EJECUTADAS / AÑO	PRESUPUESTO	Ampliación Pont Gallega: 275.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL	LARGA
			Paso Inferior Camí Vell Burriana: 300.000 €		CORTA
			Paso Inferior av. Cedre: 1.400.000 €		MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS					

La línea de ferrocarril València – Barcelona, situada al este del núcleo urbano, dificulta la movilidad de los desplazamientos hacia esta zona. El ferrocarril ha cortado los antiguos caminos agrícolas y además ADIF ha eliminado los pasos a nivel que existían en la c/ Burriana, av. Cedre y camino Na Boneta.

En la actualidad sólo hay tres puntos en los cuales es posible atravesarla, en concreto:

- 1) **Paso elevado en el camino Almassora**, denominado como Pont de la Gallega, de tan solo unos 4,5 m de ancho, que impide la existencia de una acera y la prolongación del carril bici que viene desde el casco urbano.
- 2) **Paso peatonal elevado en zona de la estación**, ejecutado por ADIF, que más que un paso, es un impedimento físico a la movilidad peatonal, dado que el peatón debe subir las escaleras de 3 plantas de viviendas y además carece de paso para bicicletas.
- 3) **Paso inferior camí Vell de Burriana** que alberga una calzada de doble sentido circulación, un paso peatonal al norte a través de escaleras que dificultan la accesibilidad y un carril bici al sur con rampa del 40 %. Este último paso es el único que garantiza mínimamente la permeabilidad peatonal y ciclista del casco urbano hacia el este y con el Hospital de la Plana.

Así pues, tal y como se observa en las figuras siguientes, en los pasos anteriores **la permeabilidad del ferrocarril sólo está permitida para los desplazamientos motorizados en vehículo, y sólo en el paso inferior del camí Vell de Burriana hay permeabilidad a pie y en bicicleta, si bien no se cumplen las condiciones de accesibilidad legales.**



Fig. 88.- Paso Pont de la Gallega en camino Almassora.



Fig. 89.- Paso Peatonal en andenes estación ferrocarril.

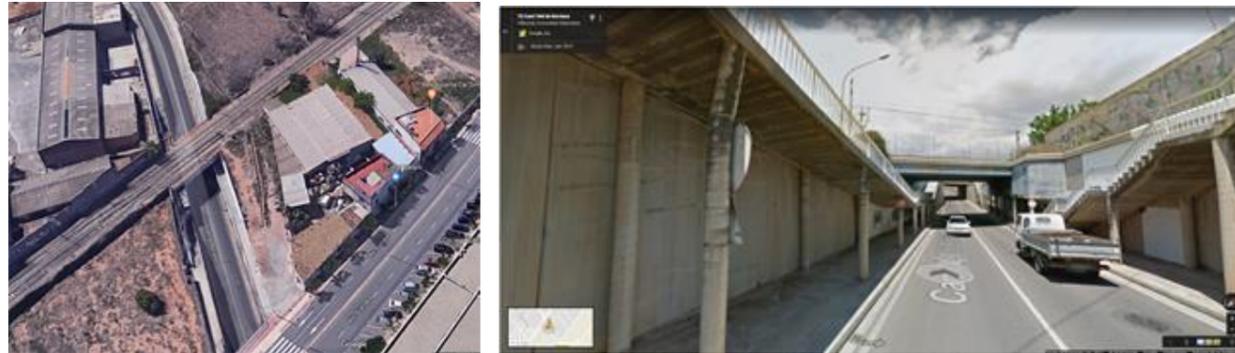


Fig. 90.- Paso inferior camí Vell de Burriana.

Por ello, para mejorar la movilidad sostenible con medios no motorizados a pie y en bicicleta para atravesar línea de ferrocarril, **se proponen las siguientes actuaciones:**

- 1º **Ampliar el tablero del paso elevado del Pont de la Gallega** en el camí d'Almassora, para implantar un itinerario peatonal accesible de al menos 2 m de anchura y un carril bici de al menos 2,5. Luego sería necesario una ampliación de tablero de unos 5 m. Además también deberían aumentarse en esta anchura los terraplenes del puente existentes al este y oeste.
- 2º **Mejorar las condiciones de accesibilidad de los pasos a pie y en bici del paso inferior del camí Vell de Burriana.**
- 3º Dado que la pasarela peatonal elevada no soluciona la permeabilidad a pie y bici en la línea de ferrocarril entre el casco urbano y la zona de almacenes de naranjas de Solades al Este, se propone la **ejecución de un PASO INFERIOR BAJO EL FERROCARRIL, para peatones y bicicletas, que dé continuidad a la Av del Cedre**, según croquis de la figura 4. Se pretende restituir el paso a nivel que existía y fue eliminado por ADIF, por dicho paso inferior, que serviría para: 1) los usuarios de la estación del ferrocarril, 2) los trabajadores de los almacenes de Solas y 3) para los que vayan al Hospital de la Plana o a la Ciudad Deportiva del Pamesa.

Se tienen las siguientes condiciones de contorno que limitan la solución del paso inferior:

- 1) desde la Avda. Francia hasta el muro de las vías del ferrocarril, sólo disponemos de unos 30 m de longitud del tramo final de la Av. El Cedre,
- 2) recubrimiento mínimo que exija ADIF sobre tablero obra paso inferior, que se estima será de 1 m.
- 3) en el tramo de la Av Cedre entre la Av Francia y vías FFCC tiene un ancho de 16,85 m que marca el PGOU. Hay que mantener aceras de 1,5 m y carril de acceso lateral a vados vehículos de 3,25 m en ambos lados del vial, lo que deja libre unos 7 m para la sección del paso inferior.
- 4) En Camí del Cedre al Este FFCC, el PGOU marca ancho 18 m, pero el ancho disponible porque existen naves, sólo es de 6,80-7 m.
- 5) Hay que cumplir las condiciones de accesibilidad a medio urbano, 'ORDEN de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano'. Las condiciones más significativas que marcan el diseño del paso inferior son:

- i. Art 3 → gálibo libre mínimo 3 m (adaptado) o 2,2 m (practicable)

- ii. Art 9 → rampas itinerario peatonal pendiente longitudinal $\leq 8\%$ (adaptado) u 10% (practicable)
- iii. Art 9 → rampas: banda libre peatonal mínima: 1,8 m (adaptado) o 1,2 m (practicable)
- iv. Art 9 → rampas: longitud máxima sin rellano 9 m. Rellanos longitud 1,5 m
- v. Art 8 → Escaleras: deben ir acompañada de una rampa o sistema elevador (art 11). Dimensiones escaleras. Nº máximo peldaños seguidos 10uds. Rellanos de 1,5 m.
- vi. Art 11 → Plataformas embarque dimensiones 1,20x0,8 m. Embarque 1,5 m.

Con las condiciones anteriores, se tiene que:

- Con una longitud de 30 m para ejecutar rampa entrada paso inferior, si dejamos 1 m recubrimiento obra vías, espesor losa superior obra paso de 50cm y gálibo de 3 m, nos queda una pendiente longitudinal de: $(1+0.5+3)/30 = 15\%$ → Imposible poner rampa → poner escaleras + aparato elevador salva escaleras. Dado que la longitud de 30 m es corta podemos admitirla para el carril bici, si bien en el proyecto hay que optimizar espesores para que pendiente longitudinal no pase del 12%
- Con el ancho disponible de unos 7 m, en el paso inferior podemos disponer de: un carril bici de 3 m, una escalera de 2-2,5 m de ancho y un elevador salva escaleras de 1,5 m
- Con el gálibo de 3 m y ancho de carril bici de 3 m, se puede habilitar el paso para vehículos de emergencia ligeros.

La longitud de la obra de paso inferior bajo plataforma vías es de unos 39 m.



Fig. 91.- Paso Inferior FFCC en Av Cedre (línea azul).

ACTUACIÓN	2.- MEJORA DE LA PERMEABILIDAD EN LA CARRETERA N-340			
PLAN		PROGRAMA	PROGRAMA 1.- SUPRESIÓN DE BARRERAS FÍSICAS A LA MOVILIDAD.	
OBJETIVO	POSIBILITAR ATRAVESAR ADECUADAMENTE LA CARRETERA N-340 A PIE Y EN BICI	RESPONSABLE	- GVA en paso elevado de la CV-185 - AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD) en resto de actuaciones	
INDICADORES	Nº DE ACTUACIONES EJECUTADAS / AÑO	PRESUPUESTO		PRIORIDAD TEMPORAL
		Paso Av. Francia: 100.000		MEDIA
		Paso camí Almassora: 100.000 €		MEDIA
		Paso camí Cedre: 135.000 €		MEDIA
		Paso CV-185 + itinerario: 325.000 + 276.000 €		CORTA
		Paso ramal enlace sur: 36.000 €		MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

La carretera nacional N-340, situada al Este del núcleo urbano, dificulta la movilidad de los desplazamientos hacia el Este, pues ha cortado algunos de los antiguos caminos agrícolas y en la actualidad sólo hay seis puntos en los cuales es posible atravesarla, que de norte a sur son:

- 1) **Carretera N-340a** desde la glorieta al norte, sin continuidad para peatones ni ciclistas desde el casco urbano cruzando la N-340. Está prevista la transformación de la N-340a en un **bulevar urbano**, concretamente desarrollando la actuación del denominado '**bulevar de la Plana**' propuesto por la Conselleria, y que ya se ha empezado a ejecutar en Castelló de la Plana, permitiendo con la misma la **conexión del itinerario peatonal y ciclista del casco urbano con Almassora y Castelló de la Plana**.
- 2) **Paso inferior de la Avda. Francia hacia Castellón**, con calzada de doble sentido sin carril bici ni aceras peatonales, confinado al este por acequia Major y línea ferrocarril.
- 3) **Paso inferior en el Camí Almassora** de sólo 4,5 m de ancho, sin acera ni carril bici.
- 4) **Paso elevado en el Camí del Cedre** de sólo unos 4,5 m de ancho, sin acera ni carril bici y sin continuidad hacia el casco urbano porque es cortado por la línea de ferrocarril Valencia – Barcelona, dado que se ha eliminado el paso a nivel que existía, y que debiera ser sustituido por un paso inferior bajo el ferrocarril, para dar continuidad a la avenida del Cedre.
- 5) **Paso elevado de la carretera CV-185** de anchura insuficiente, pues sólo permite albergar una calzada de doble sentido circulación y una acera de escasos 1,5 m, pero imposibilita la continuación del carril bici desde el casco urbano hasta el Hospital de la Plana. La carretera CV-185 es titularidad de la Generalitat Valenciana, por lo que le corresponde a esta la ejecución de la actuación.
- 6) **Paso inferior en prolongación calle Matilde Salvador en ramal enlace sur N-340**, que dispone de calzada de doble sentido, pero sin continuidad de aceras ni de carril bici.

A pesar de que se han valorado económicamente las actuaciones, hay que tener en cuenta que **el titular de la infraestructura que constituye la barrera de permeabilidad debería ser el responsable de su solución**. Así pues, tal y como se observa en las figuras siguientes, **la permeabilidad de la N-340, sólo está permitida para los desplazamientos motorizados en vehículo, pero no a pie ni en bicicleta**.



Fig. 92.- N-340a a reconvertir en bulevar, a su llegada a Vila-real (glorieta con la N-340 y av. Castellón).



Fig. 93.- Tramo de la N-340a a su llegada a la glorieta de la N-340, después del puente sobre el río Mijares.



Fig. 94.- Vista de la calzada actual de la N-340a, a transformar en bulevar urbano.



Fig. 97.- Izqda. Ubicación Paso superior camí Cedre N-340. Dcha.- Sección paso superior.

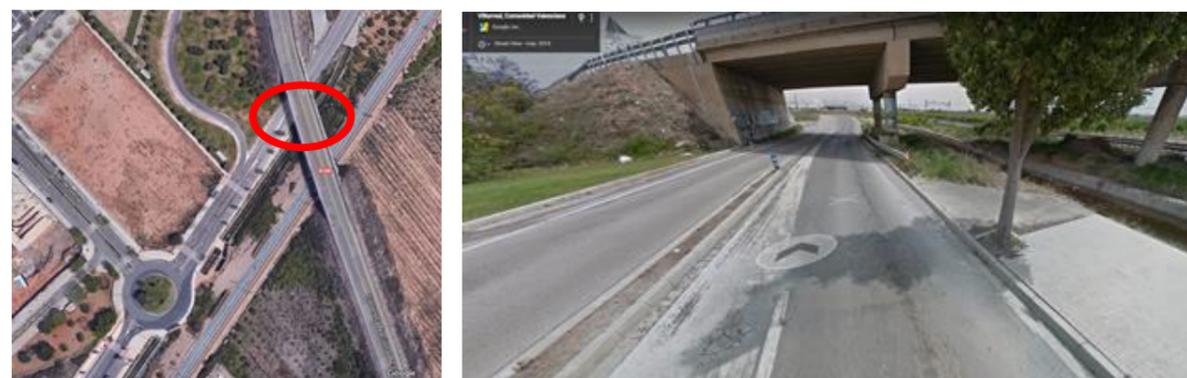


Fig. 95.- Izqda. Vista aérea Paso Inferior Av. Francia bajo N-340. Dcha.- Sección Paso Inferior Av. Francia bajo N-340.



Fig. 98.- Izqda.- Paso elevado CV-185 sobre N-340. Dcha Sección paso elevado CV-185 con insuficiente carril bici.



Fig. 96.- Izqda. Ubicación Paso Inferior camí Almassora bajo N-340. Dcha.- Sección paso inferior.



Fig. 99.- Paso inferior en prolongación calle Matilde Salvador en ramal enlace sur N-340.

Por ello, para mejorar la movilidad sostenible con medios no motorizados a pie y en bicicleta para atravesar la carretera N-340, se **propone ampliar los pasos inferiores o superiores anteriores para implantar un itinerario peatonal accesible de al menos 2 m de anchura y un carril bici de al menos 2,5 m.**

Al caso del **itinerario hacia el Hospital Universitario de la Plana**, en el que se ha considerado en la presente actuación el paso sobre la carretera CV-185 para salvar la barrera física que supone la N-340 y también el paso superior para salvar las vías del FFCC (Actuación 1), también es preciso tener en

cuenta la necesidad de poder dar conexión peatonal y ciclista desde el casco urbano a lo largo de la totalidad del recorrido hasta el hospital, no solamente en los pasos superiores.

Con todo ello, se persigue mejorar la movilidad peatonal para los usuarios de los centros SANITARIOS que son centros atractores de movilidad. Como se ha indicado en el "Análisis y Diagnóstico" del PMUS, el único centro sanitario atractor de relevancia en cuanto a la generación de movilidad es del Hospital Universitario de la Plana.

En aplicación de los artículos 12 y 13 de la 'Ley 6/2011 de la Generalitat de Movilidad de la Comunidad Valenciana', el Hospital Universitario de la Plana debería disponer de su '**Plan de Movilidad del Hospital de la Plana**' específico, que señale las medidas necesarias para favorecer los desplazamientos no motorizados y en transporte público.

La presente actuación contempla la creación de un itinerario peatonal accesible desde el casco urbano de Vila-real, desde la avenida Pío XII hasta el hospital. Las dos actuaciones más significativas para habilitar dicho itinerario peatonal como accesible son: 1ª) la mejora del paso inferior del camí Vell de Burriana bajo el FFCC (**paso 2**) y 2ª) la ampliación del paso superior de la carretera CV-185 sobre la N-340 (**paso 1**), que ya se han contemplado en las actuación 1 y la presente actuación 2, respectivamente.

Se incluyen en esta actuación el resto de adecuaciones (adecuar vados peatonales, ampliar aceras...) a realizar en el resto del itinerario peatonal, grafado en azul en la figura siguiente, para que cumpla las condiciones de accesibilidad.

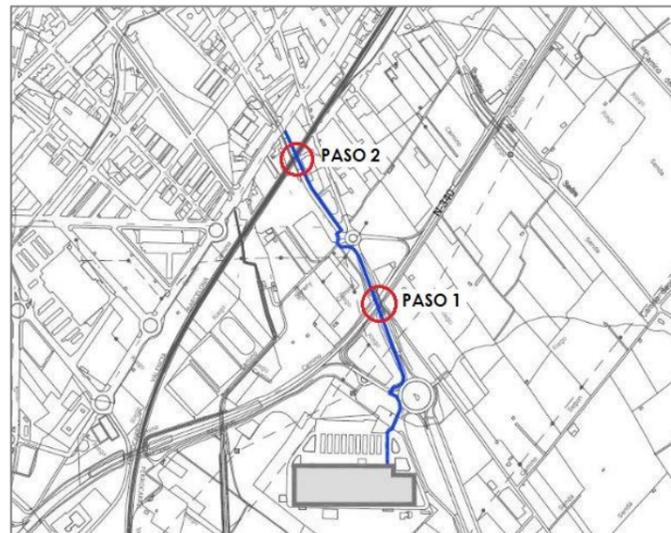


Fig. 100.- Itinerario peatonal a adecuar al HOSPITAL DE LA PLANA.



Fig. 101.- Vista actual PASO SUPERIOR CV-185 sobre la N-340.



Fig. 102.- Vista actual PASO INFERIOR del camí Vell de Burriana bajo FFCC.

ACTUACIÓN	3.- MEJORA DE LA PERMEABILIDAD EN EL PARAJE NATURAL DEL TERMET		
PLAN		PROGRAMA	PROGRAMA 1.- SUPRESIÓN DE BARRERAS FÍSICAS A LA MOVILIDAD.
OBJETIVO	MEJORAR LOS ITINERARIOS PEATONALES Y CICLISTAS Y SALVAR LAS BARRERAS FÍSICAS	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA)
INDICADORES	ML DE ITINERARIO PEATONAL Y CICLISTA EJECUTADO	PRESUPUESTO	30.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

Se pretende mejorar la permeabilidad peatonal y ciclista en la zona del paraje natural del Termet, así como definir itinerarios peatonales por considerarse insuficientes en algunos puntos de dicho enclave. Así pues, se proponen las siguientes actuaciones:

1. **Itinerario peatonal y ciclista para conectar el parking principal con la piscina del Termet.** Se considera que los desplazamientos en bicicleta se pueden realizar por el vial existente dado su corta longitud, por lo que se propone disponer señalización horizontal y vertical de ciclocalle.



Fig. 103.- Vial que conecta el parking principal con la piscina del Termet, sin itinerario peatonal.

2. **Itinerario peatonal y ciclista desde la escalera de acceso a la capilla para poder cruzar la calzada del vial que accede al parking (barrera física) hasta el paso inferior del camino de la Ermita,** que da acceso a la zona del Pinar Mare de Déu de Gràcia.



Fig. 104.- Inexistencia de itinerario peatonal para cruzar el vial junto al acceso a la capilla.



Fig. 105.- Paso inferior bajo el camino de la Ermita.

Se propone disponer un paso de peatones con barbacanas accesibles entre el acceso a la capilla (escaleras) y la zona ajardinada situada enfrente, y delimitar un paso peatonal y ciclista desde ese punto hasta el paso inferior (figura anterior), eliminando las escaleras que suponen una barrera física y sustituyéndolas por una rampa con una pendiente adecuada según la normativa de accesibilidad vigente. Al mismo tiempo, se dispondría la señalización vertical y horizontal necesaria.

ACTUACIÓN	4.- MEJORA DE LA PERMEABILIDAD EN LA CARRETERA AP-7		
PLAN		PROGRAMA	PROGRAMA 1.- SUPRESIÓN DE BARRERAS FÍSICAS A LA MOVILIDAD.
OBJETIVO	POSIBILITAR ATRAVESAR ADECUADAMENTE LA CARRETERA AP-7 A PIE Y EN BICI	RESPONSABLE	GENERALITAT VALENCIANA
INDICADORES	Nº DE ACTUACIONES EJECUTADAS	PRESUPUESTO	680.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS			

La autopista AP-7, situada al oeste del casco urbano, atraviesa de norte a sur el término municipal, y sobretodo representa una barrera al tráfico entre el casco urbano y la zona industrial de la CV-20.

La AP-7 sólo es permeable por los pasos elevados que existen sobre la misma en los caminos agrícolas siguientes: la vía Pista, camí Vell de Vila-real a Onda, camí de Betxí y camí d'Artana, y por el de la carretera CV-20, que es el único paso que canaliza el tráfico industrial, y que con su calzada única de 2 carriles representa un estrangulamiento respecto a la sección de calzada duplicada de la CV-20 al oeste de la AP-7 (ver figura siguiente).

En ninguno de los pasos anteriores hay espacios reservados para la movilidad a pie y en bici.

De todos los pasos anteriores, es de relevancia por su afección a la movilidad, el de la carretera CV-20, debido al tráfico que soporta, pues el resto son caminos agrícolas que no tienen relevancia en lo que respecta a la movilidad a pie o bici dentro del casco urbano. Por lo tanto, en esta actuación se propone la ampliación del puente la carretera CV-20 de titularidad de la Generalitat Valenciana sobre la autopista AP-7 que es de titularidad del Ministerio de Fomento.

La ampliación del paso de la CV-20 sobre la AP-7 (ver figuras siguientes) debe ser suficiente para implantar al menos **un itinerario peatonal accesible de al menos 2 m de anchura y un carril bici de al menos 2,5 m**, requiriendo por lo tanto un ancho total de tablero de unos 6 m.

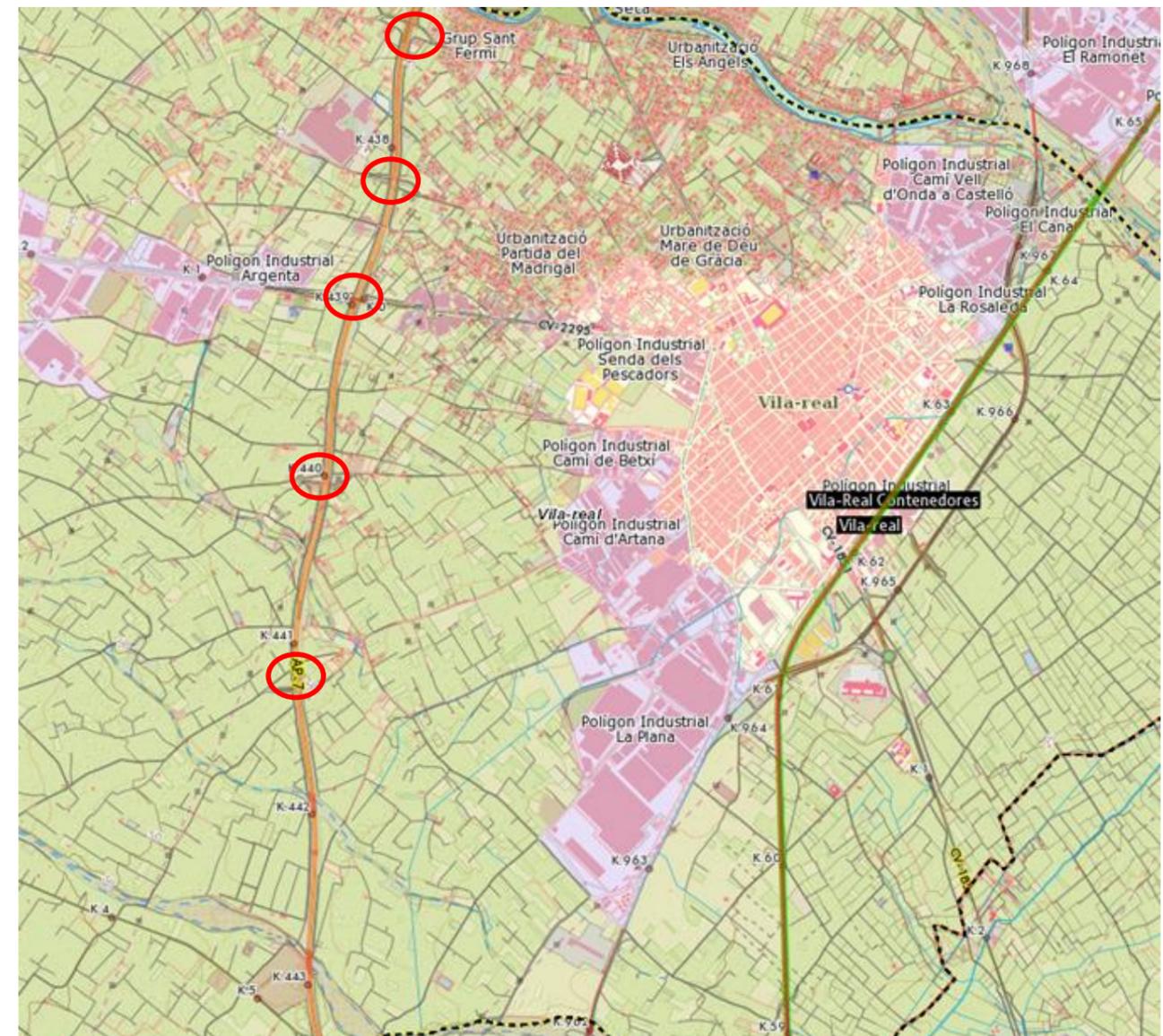


Fig. 106.- Pasos existentes sobre la AP-7.



Fig. 107.- Planta del paso superior de la CV-20 sobre la AP-7.



Fig. 108.- Sección actual paso superior CV-20 sobre AP-7.

ACTUACIÓN	5.- MEJORA DE LA PERMEABILIDAD EN LA ACEQUIA MAJOR		
PLAN		PROGRAMA	PROGRAMA 1.- SUPRESIÓN DE BARRERAS FÍSICAS A LA MOVILIDAD.
OBJETIVO	EVITAR QUE LA ACEQUIA FRAGMENTE LA MOVILIDAD URBANA	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA)
INDICADORES	Nº DE BARRERAS A LA PERMEABILIDAD ELIMINADAS	PRESUPUESTO	100.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS			

La acequia Major es un elemento del Patrimonio Etnológico municipal, que discurre por el interior del casco urbano Vila-real, desde la avenida Portugal hasta la avenida Francia, atravesándolo de noroeste a sudoeste.

La Concejalía de Territorio y Movilidad Urbana, y la Concejalía de Participación Ciudadana, han puesto en marcha la redacción del '**Plan Estratégico de la acequia Major y sus alrededores (PESM)**', cuyo objetivo es diseñar una hoja de ruta de actuaciones sobre la acequia Major y el espacio público que la acompaña. Actualmente, el PESM está en fase de elaboración.

El PESM trata de aprovechar el trazado de la acequia Major para crear un eje de movilidad peatonal y ciclista, totalmente accesible y uso compartido, que permitiera una permeabilidad tanto transversal como longitudinal para los tránsitos peatonales y ciclistas en el interior del casco urbano de Vila-real.

El '**Plan Estratégico de la acequia Major y sus alrededores (PESM)**' **definirá las actuaciones a ejecutar para que acequia no sea un elemento que fragmente el territorio ni una barrera que impida la permeabilidad transversal entre ambas orillas.**

Con las transformaciones necesarias se conseguirá un **entorno más permeable** el cual permitirá a los ciudadanos de Vila-real **reducir las dificultades para alcanzar sus destinos a ambos lados de la acequia, evitando rodeos innecesarios.**



Fig. 109.- Cartel del Plan de Participación del Pla estratègic de la séquia Major i encontorns de Vila-real.



Fig. 110.- Trazado de la acequia Major en el interior del casco urbano.

8.2 PROGRAMA 2.- MOVILIDAD PEATONAL Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

El presente Programa se subdivide en dos planes de actuaciones: un Plan de mejora de itinerarios peatonales y un Plan de mejora de la accesibilidad urbana.

PROGRAMA 2	MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	PLAN DE MEJORA RECORRIDOS / ITINERARIOS PEATONALES
		PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA

Tabla 120.- Programa 2: Movilidad peatonal y la accesibilidad universal.

8.2.1 PLAN DE MEJORA DE ITINERARIOS PEATONALES

Para potenciar los desplazamientos peatonales se propone la creación de recorridos que conecten el casco urbano con los principales centros de atracción de la movilidad en el municipio, permitiendo un incremento de este modo como alternativa al vehículo privado.

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 2: MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	PLAN DE MEJORA RECORRIDOS / ITINERARIOS PEATONALES	6	ITINERARIO AL TERMET
		7	ITINERARIO AL BALCÓN DEL RÍO MIJARES
		8	ITINERARIO CV-20
		9	ITINERARIOS A CENTROS DEPORTIVOS
		10	ITINERARIO PEATONAL ESTACIÓN FFCC
		11	ITINERARIOS URBANIZACIÓN MADRIGAL

Tabla 121.- Plan de mejora de itinerarios peatonales..

ACTUACIÓN	6.- ITINERARIO AL TERMET		
PLAN	2.1.- PLAN DE MEJORA RECORRIDOS / ITINERARIOS PEATONALES	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.
OBJETIVO	RECONVERTIR LA SECCIÓN ACTUAL DE VIARIO TIPO "CALLE" A SECCIÓN "PASEO"	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD)
INDICADORES	ML DE PASEO EJECUTADOS	PRESUPUESTO	2.600.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

La calle de la Ermita representa unos de los viales más importantes de la ciudad, ya que comunica de forma directa el centro de la ciudad, pasando por el cementerio, con el paraje natural el TERMET, considerado el pulmón verde de Vila-real.

En la actualidad este vial presenta una sección en la que el uso predominante es el vehículo motorizado.



Fig. 111.- Sección actual de la CALLE DE LA ERMITA.

Con esta actuación, se busca **potenciar el uso de esta vía como recorrido ciclo-peatonal saludable**, que sirva de itinerario entre el núcleo urbano de ciudad y el paraje natural del TERMET, conectado con la Senda Botánica Calduch situada en el balcón del río Mijares y que se inicia en el Termet y finaliza en el puente medieval de Santa Quiteria, donde se comunicará con el nuevo recorrido peatonal descrito en la Actuación 7, del plan de Itinerarios Peatonales del PMUS, ITINERARIO AL Balcón del Río Mijares.

Se propone **modificar la configuración actual de CALLE a una configuración con tipología de PASEO**. El ancho medio disponible del vial es de unos 19 m, el cual se debe distribuir para dar cabida a los siguientes elementos:

- Acera de 1,80 m.
- Carril de calzada de 2,75 m.

- Carril bici de doble circulación de 2,50 m.
- Paseo peatonal de 5,20 m, que al mismo tiempo puede dar servicio al paso de romerías en las fiestas de la ciudad. Esta banda central quedará protegida del tráfico rodado por una hilera de árboles a cada lado de dicho de dicha banda.
- Carril de calzada de 2,75 m.
- Banda de aparcamiento en cordón de 2,20 m ancho, incorporando plantación de arbolado cada 2 plazas.
- Acera de 1,80 m.

Así pues, la parte central de la vía estaría compuesta por una zona peatonal de 5,20 m de ancho y un carril bici de doble sentido de circulación de 2,50 m de ancho.



Fig. 112.- Trazado de la CALLE DE LA ERMITA.

ACTUACIÓN	7.- ITINERARIO AL BalcÓN DEL RÍO MIJARES		
PLAN	2.1.- PLAN DE MEJORA RECORRIDOS / ITINERARIOS PEATONALES	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.
OBJETIVO	POTENCIAR EL DESPLAZAMIENTO PEATONAL ENTRE EL CASCO URBANO Y LOS BARRIOS PERIFÉRICOS DE LA ZONA NORTE (BARRIO DEL PILAR, RÍO MIJARES, POLÍGONO INDUSTRIA MOLÍ NOU)	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD)
INDICADORES	ML DE ITINERARIO PEATONAL EJECUTADOS	PRESUPUESTO	336.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

El itinerario al **BALCÓN DEL RÍO MIJARES** está comprendido entre la Basílica de San Pascual hasta el puente medieval sobre el Río Mijares, que cruza a la Ermita de Santa Quiteria.

El objetivo de esta actuación es fomentar y potenciar los desplazamientos a pie, tanto como para ir al centro de la ciudad como para llegar a los barrios periféricos y zona industrial de Molí Nou de la zona norte de la ciudad junto al Río Mijares.

Al mismo tiempo se pretende comunicar este nuevo recorrido peatonal a la Senda Botánica Calduch que, a su vez, se comunica con el nuevo PASEO DE LA ERMITA (Actuación 6, prevista dentro del Plan de Itinerarios Peatonales del PMUS), logrando así un anillo peatonal saludable y seguro.

Para lograr este objetivo se propone modificar la configuración actual de los viales que componen este trayecto: calle Pérez Bayer, calle Camí Real, calle Borriol y calle Encarnación (ver figura siguiente).



Fig. 113.- Itinerario al BalcÓN DEL RÍO MIJARES.

	<p>CALLE PÉREZ BAYER: Ancho total variable → empieza con 11,60 m y acaba con 12,70 m.</p> <p>Sección propuesta: aceras ancho variable (de 2,40 m a 2,95 m), carril bici de 2,80 m, carril de calzada de 4,00 m. Existen dos casas fuera ordenación (nº 7 y 9) que deben ser retranqueadas 1,75 m para dar continuidad vial.</p>
	<p>CALLE CAMÍ REAL: Ancho total variable → empieza con 13 m y acaba con 17 m.</p> <p>Sección propuesta: aceras ancho variable (se mantienen existentes), se mantiene aparcamiento cordón y batería margen Este, se mantiene carril calzada actual, y se convierte en carril bici aparcamiento en cordón margen Oeste.</p>
	<p>1er tramo CALLE BORRIOL: Ancho total variable → empieza con 7,50 m y acaba con 8 m.</p> <p>Sección propuesta: aceras ancho variable (de 1,75 m a 2,00 m), carril ciclo-calle único de calzada de 4,00 m.</p>
	<p>2º tramo CALLE BORRIOL: Ancho total → 12,00 m.</p> <p>Sección propuesta: acera de 2,60 m, calzada de 4,00 m, carril bici de 2,80 y acera de 2,60 m.</p>
	<p>CALLE ENCARNACIÓN: Ancho total → 12,00 m.</p> <p>Sección propuesta: acera de 2,60 m, calzada de 4,00 m, carril bici de 2,80 m y acera de 2,60 m.</p>

ACTUACIÓN	8.- ITINERARIO PEATONAL CV-20			
PLAN	2.1.- PLAN DE MEJORA RECORRIDOS / ITINERARIOS PEATONALES	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.	
OBJETIVO	DAR CONTINUIDAD AL ITINERARIO PEATONAL PROCEDENTE DEL CASCO URBANO A LA ZONA OESTE DE LA CIUDAD (POLÍGONO INDUSTRIAL CARRETERA ONDA)	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD)	
INDICADORES	ML DE ITINERARIO PEATONAL EJECUTADOS	PRESUPUESTO	275.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS				

La carretera de Vila-real - Onda (CV-20), representa un eje vital para las comunicaciones entre la ciudad de Vila-real y el exterior, pues da acceso a la A-7, a los municipios situados al Oeste y al polígono industrial denominado Carretera Onda.

En la actualidad, el tramo de la carretera anterior al paso superior de la AP-7 (tramo azul de la figura siguiente), desde la Avda. Alemania hasta la glorieta en la cual confluyen las calles Blas Infante y Senda Pescadores, presenta unas condiciones en las permite que el peatón circule con comodidad y seguridad. **La propuesta de esta actuación es dar continuidad al itinerario peatonal hasta la autopista del mediterráneo AP-7.**

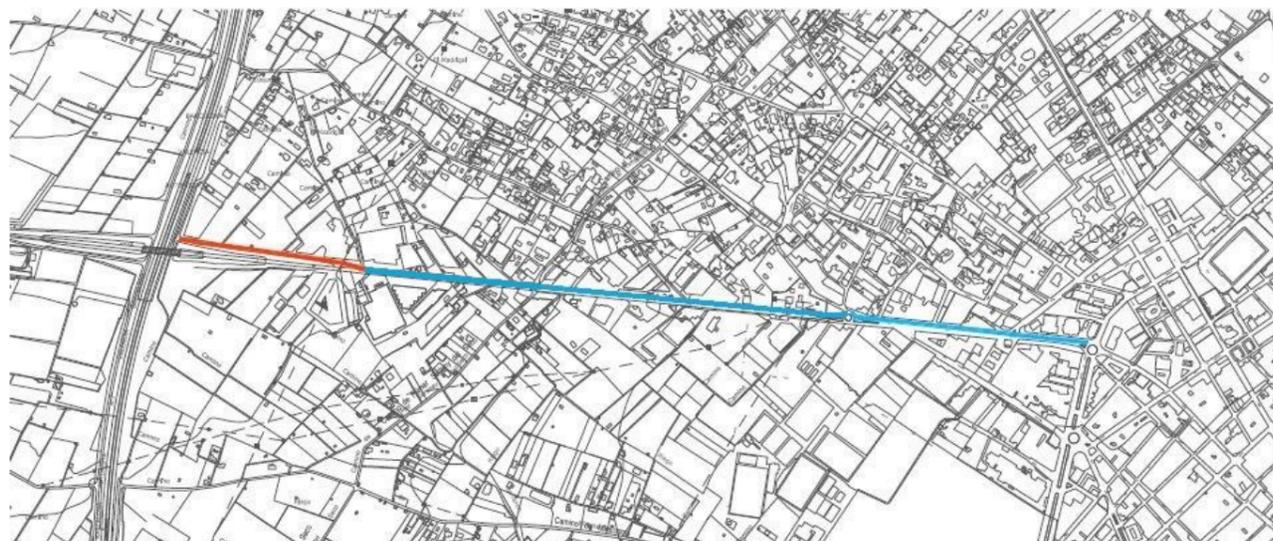


Fig. 114.- Itinerario de la CV-20, destacando en color rojo el ámbito de actuación del PMUS.

El tramo en el que se propone la actuación (tramo rojo de la figura anterior) actualmente aun no reúne las condiciones para que los peatones lo usen para sus desplazamientos de forma segura, pues carece de aceras y de iluminación.

Cabe indicar que en esta actuación, el tramo de vial de servicio junto al paso superior de la AP-7 estaría dentro de la zona de servidumbre de la CV-20, por lo que la actuación en esta zona deberá ser autorizada por el Servicio Territorial de Obras Públicas de Castellón.



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).

Para llevar a cabo esta propuesta, se toma como punto de partida el **PROYECTO DE MEJORA, MODERNIZACIÓN Y DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS EN POLÍGONOS, ÁREAS INDUSTRIALES Y ENCLAVES TECNOLÓGICOS EJERCICIOS 2018 Y 2019**, en las que se aprobó la ejecución la remodelación de este vial, junto con otras medidas de mejora, con Ayudas del IVACE, actualmente en desarrollo.

Con la ejecución de las obras de este proyecto, se han definido aceras en ambos márgenes de la CV-20 y un carril bici en el margen norte. Esta modificación dará la posibilidad de acceder a esta zona industrial a pie o en bicicleta, lo que se traducirá en el fomento de la utilización de estos medios de transporte por parte de las personas que trabajan en esta zona.

La propuesta del PMUS es **dar continuidad al itinerario peatonal** ejecutado con la obras del proyecto mencionado, para que, como se ha indicado, puedan ser utilizados por los usuarios y clientes del área industrial.

Así pues, se propone delimitar las zonas destinadas a la circulación de peatones y vehículos, mediante la mejora y creación de aceras. Concretamente, se plantea ejecutar un **itinerario peatonal de 2 m de anchura en el vial de servicio**, que dé continuidad a la acera existente en la CV-20. Con ello, se consigue el acceso peatonal a la totalidad del polígono industrial desde el núcleo urbano, de forma segura y cómoda para los viandantes.

ACTUACIÓN	9.- MEJORA ITINERARIOS PEATONALES A CENTROS DEPORTIVOS		
PLAN	2.1.- PLAN DE MEJORA RECORRIDOS / ITINERARIOS PEATONALES	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.
OBJETIVO	MEJORAR LOS ACCESOS PEATONALES A CENTROS DEPORTIVOS	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA URBANISMO Y MOVILIDAD)
INDICADORES	ML DE ITINERARIO PEATONAL EJECUTADOS	PRESUPUESTO	250.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA/MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

La mayoría de los centros deportivos de la ciudad presentan accesos peatonales deficientes, el propósito de esta actuación es generar recorridos cómodos, seguros y accesibles, para que los usuarios puedan llegar a pie a realizar la práctica deportiva.

Para cada centro, en fase de implantación del PMUS, se deberá llevar a cabo la elaboración de un **estudio detallado** de las actuaciones a realizar para adecuar el itinerario peatonal, ya que cada uno presenta unas condiciones diferentes. La presente actuación está ligada con las previstas en el Plan de Accesibilidad Municipal, existiendo superposición.

Los centros deportivos existentes en la ciudad se enumeran a continuación y se indica su ubicación en la figura siguiente.

1. PISCINA ERMITORIO VIRGEN DE GRACIA.
2. CIRCUITO RUNNING DEL TERMET.
3. PABELLÓN CAMPEÓN LLORENS (CARMELITAS).
4. PABELLÓN DEPORTIVO SEBASTIAN MORA.
5. CAMPO DE FUTBOL FUNDACIÓN FLORS.
6. PABELLÓN MELILLA.
7. ESTADIO DE LA CERÁMICA.
8. CIUDAD DEPORTIVA DEL VILLARREAL CF.
9. CIUTAT ESPORTIVA MUNICIPAL (CEM).
10. PISCINA CUBIERTA YUREMA REQUENA JUÁREZ.
11. PABELLÓN MUNICIPAL BANCAIXA.
12. CENTRO TECNIFICACIÓN DEPORTIVA.
13. CIUDAD DEPORTIVA PAMESA CERÁMICA.
14. CLUB DE TENIS.
15. SKATE (en acceso sur).
16. INSTALACIONES EN JARDÍN MAYORAZGA.
17. CIRCUITO CICLISTA EN POLÍGONO INDUSTRIAL LES VOLTES.

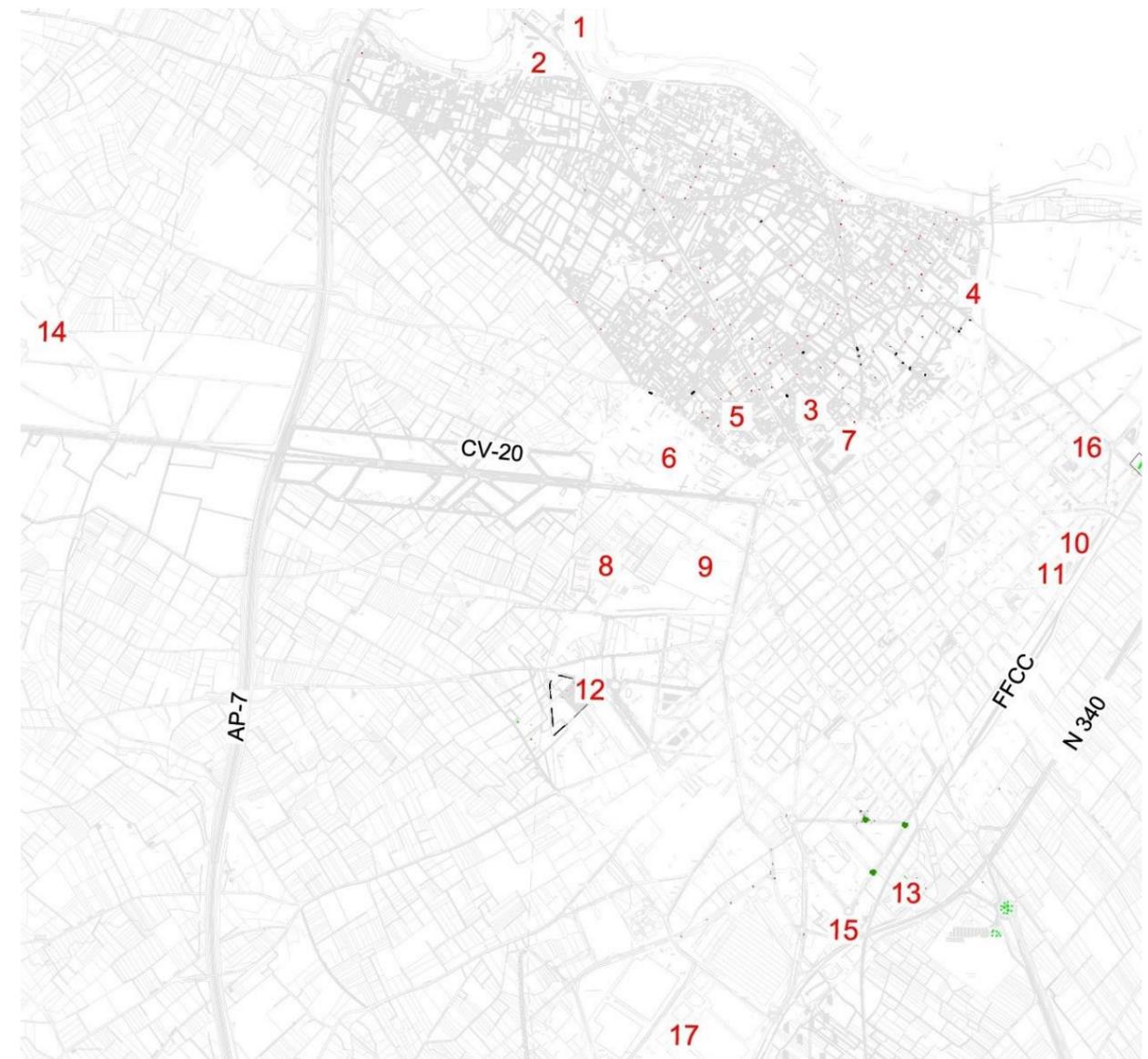


Fig. 116.- Ubicación de CENTROS DEPORTIVOS.

ACTUACIÓN	10.- ITINERARIO PEATONAL ESTACIÓN FERROCARRIL		
PLAN	2.1.- PLAN DE MEJORA RECORRIDOS / ITINERARIOS PEATONALES	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.
OBJETIVO	DAR CONTINUIDAD AL PASEO DE LA ESTACIÓN	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA URBANISMO Y MOVILIDAD)
INDICADORES	ML DE ITINERARIO PEATONAL EJECUTADOS	PRESUPUESTO	30.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

El objeto de esta actuación es unir el núcleo urbano de la ciudad con la estación de Renfe, situada al sudeste, a través de un recorrido peatonal seguro.

En la actualidad, casi la totalidad de este recorrido ("Paseo de la Estación" desde la avenida Francia hasta su encuentro con la calle Ramón y Cajal) presenta una tipología adecuada (tramo verde figura siguiente), con amplias aceras y una ciclo-calle en su banda central. Ver figuras siguientes.

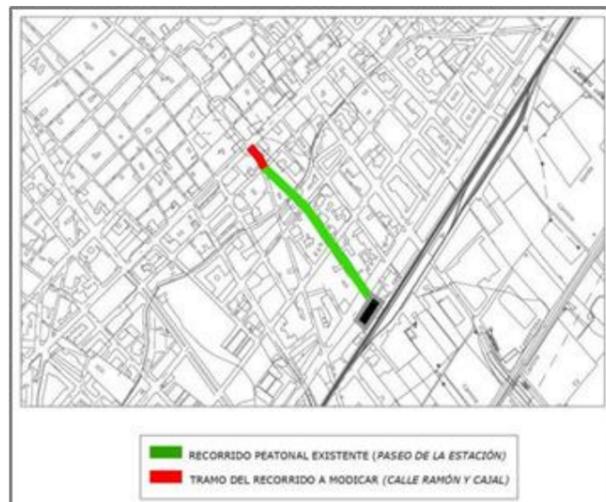


Fig. 117.- Itinerario peatonal ESTACIÓN FFCC.



Fig. 118.- Vista actual del PASEO DE LA ESTACIÓN (tramo verde figura anterior).

En esta actuación se propone **completar este recorrido peatonal desde hasta la calle Ramón y Cajal hasta la avenida de la Murà** (tramo rojo de la figura anterior). Se propone:

- 1º **Eliminar las 3 plazas aparcamiento** (ver imagen siguiente) en el tramo final paseo estación, para dar continuidad a la acera sur.



Fig. 119.- Vista actual del encuentro del Paseo de la Estación y la calle Ramón y Cajal.

- 2º **Modificar la sección del tramo de la calle Ramón y Cajal**, entre el Paseo de la Estación y la avenida de la Murà, actualmente compuesta por dos carriles para el tráfico rodado y una de sus aceras con un ancho insuficiente, para dar continuidad a la sección que tiene el Paseo de la Estación, con dos amplias aceras arboladas a cada lado y un carril ciclo-calle en la banda central.



Fig. 120.- Vista actual de la calle Ramón y Cajal al llegar a la avenida de la Murà.

ACTUACIÓN	11.- ITINERARIOS URBANIZACIÓN MADRIGAL			
PLAN	PLAN DE MEJORA RECORRIDOS / ITINERARIOS PEATONALES	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.	
OBJETIVO	MEJORAR LA MOVILIDAD PEATONAL EN ÁREA RESIDENCIAL DEL MADRIGAL	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA URBANISMO Y MOVILIDAD)	
INDICADORES	ML DE ITINERARIO PEATONAL EJECUTADOS	PRESUPUESTO	750.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS				

La zona Madrigal, situada al oeste del casco urbano de Vila-real, es un un área residencial extensiva surgida inicialmente al margen del planeamiento urbanístico. Las construcciones aparecen en su momento como viviendas de segunda residencia en terrenos destinados a la agricultura, todas ellas apoyadas en la trama existente de caminos agrícolas, de muy escasa entidad.

En los planes urbanísticos que se han tramitado para regularizar la situación de ilegalidad urbanística, no fue definida una trama adecuada de viarios, de manera que se ordenó aprovechando la trama de caminos agrícolas buscando no afectar a las construcciones existentes. Esto ha provocado un grave perjuicio urbanístico, al tener vías urbanas si capacidad suficiente, sin itinerarios peatonales accesibles, sin vías ciclistas y con trazados y anchos que en la mayoría de ocasiones imposibilitan la circulación de vehículos de mayor tamaño, como autobuses.

La siguiente imagen caracteriza un viario del área residencial del Madrigal en la que se puede observar las dimensiones inadecuadas de las aceras o los vados peatonales no accesibles.



Fig. 121.- Vista actual de la calle Melilla.

En esta actuación se incluye la adecuación de vados peatonales y la ampliación de las aceras de manera que permita la creación de un itinerario peatonal accesible que conecte el casco urbano de Vila-real con el área residencial del Madrigal.

Se propone llevar a cabo esta actuación en los viales principales de esta área residencial, tal y como se refleja en el siguiente plano:



Fig. 122.- Itineraris peatonals del àrea residencial del Madrigal.

8.2.2 PLAN DE MEJORA DE ACCESIBILIDAD

En este plan se pretende dar cumplimiento a la normativa de accesibilidad en medio urbano, atendiendo a lo dispuesto en el Plan Integral de Accesibilidad municipal.

En este plan se incluyen las siguientes actuaciones:

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 2: MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL	PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA	12	AMPLIACIÓN ESPACIO PEATONAL Y ADECUACIÓN ITINERARIOS PEATONALES PARA CUMPLIR CON NORMATIVA ACCESIBILIDAD MEDIO URBANO
		13	RETIRADA OBSTÁCULOS EN BANDA LIBRE PEATONAL
		14	REMODELACIÓN VADOS Y PASOS PEATONALES
		15	SEMÁFOROS ACCESIBLES
		16	PLAZAS APARCAMIENTO RESERVADAS. ADECUACIÓN DE SU ACCESIBILIDAD Y NUEVAS
		17	MEJORA ACCESIBILIDAD JARDINES Y ESPACIOS LIBRES
		18	ADECUACIÓN PARADAS DE AUTOBUSES PARA QUE SEAN ACCESIBLES
		19	MEJORA ACCESIBILIDAD ACEQUIA MAJOR
		20	MEJORA ACCESIBILIDAD ESCALERAS Y RAMPAS

Tabla 122.- Plan de mejora de la accesibilidad urbana.

ACTUACIÓN	12.- AMPLIACIÓN ESPACIO PEATONAL Y ADECUACIÓN ITINERARIOS PEATONALES PARA CUMPLIR CON NORMATIVA ACCESIBILIDAD MEDIO URBANO			
PLAN	2.2.- PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.	
OBJETIVO	GANAR ESPACIO URBANO PARA EL PEATÓN. HACER ACCESIBLES LOS ITINERARIOS PEATONALES.	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALIA TERRITORIO Y MOVILIDAD – CONCEJALIA S.P.V.)	
INDICADORES	ML DE ITINERARIOS PEATONALES ADAPTADOS A ACCESIBILIDAD	PRESUPUESTO	3.500.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA

DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS

Esta actuación deberá seguir lo previsto en el 'Plan Municipal Integral de Accesibilidad', que hace el inventario de las calles del municipio en los planos nº 20 al 26, determinando aquellas aceras con nivel practicable o adaptado según la 'Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2007, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano', en el resto indica 3 posibles situaciones para actuar:

- las **aceras que son inexistentes o están deterioradas**, y que hay que ejecutarlas de nuevo o rehabilitarlas.
- las **aceras que son convertibles**, porque hay espacio suficiente en la sección del vial, y
- los **viales que hay que transformar en una plataforma mixta única**, porque el ancho del vial lo permite ensanchar la acera para cumplir normativa.

En este caso el peatón y el vehículo comparten espacio, si bien se dará prioridad al uso peatonal, permitiendo la circulación de vehículos en horario restringido y/o velocidad limitada a 30 km/h.

Se trata de calles principalmente del casco histórico: c/ Messeguer, c/ Sant Jaume, c/ de Pedro, c/ Sant Roc, c/ Comte Alboy, c/ Major, c/ Cova Santa, c/ Botànic Calduch, c/ Pintor Bosch, c/ Soledades, Cruce c/ Joanot Martorell con c/ Duc, etc.

El 'Plan Municipal Integral de Accesibilidad' establece en el **itinerario peatonal** que:

- la **banda estática**, destinada a mobiliario y alcorques separada mediante un pavimento lineal diferenciado en textura y color del resto de la acera,
- la **banda libre peatonal o dinámica**, que es la parte del itinerario peatonal que se destina exclusivamente al tránsito de peatones y que debe estar libre de obstáculos, salientes y mobiliario urbano la banda dinámica o libre peatonal, deberá tener un **ancho mínimo de 1,20 m para el caso practicable y de 1,50 m para adaptado**, e irá acotada por ambos lados por un pavimento lineal diferenciado.
- los **alcorques** se cubrirán en aquellas aceras con un ancho inferior a 3 m.

Además de las actuaciones anteriores para lograr itinerarios peatonales accesibles, se prevé la **ampliación del ámbito de la zona peatonal del casco antiguo según plano siguiente**, siguiendo con la actuación de peatonalización de viario del centro histórico ya iniciada.

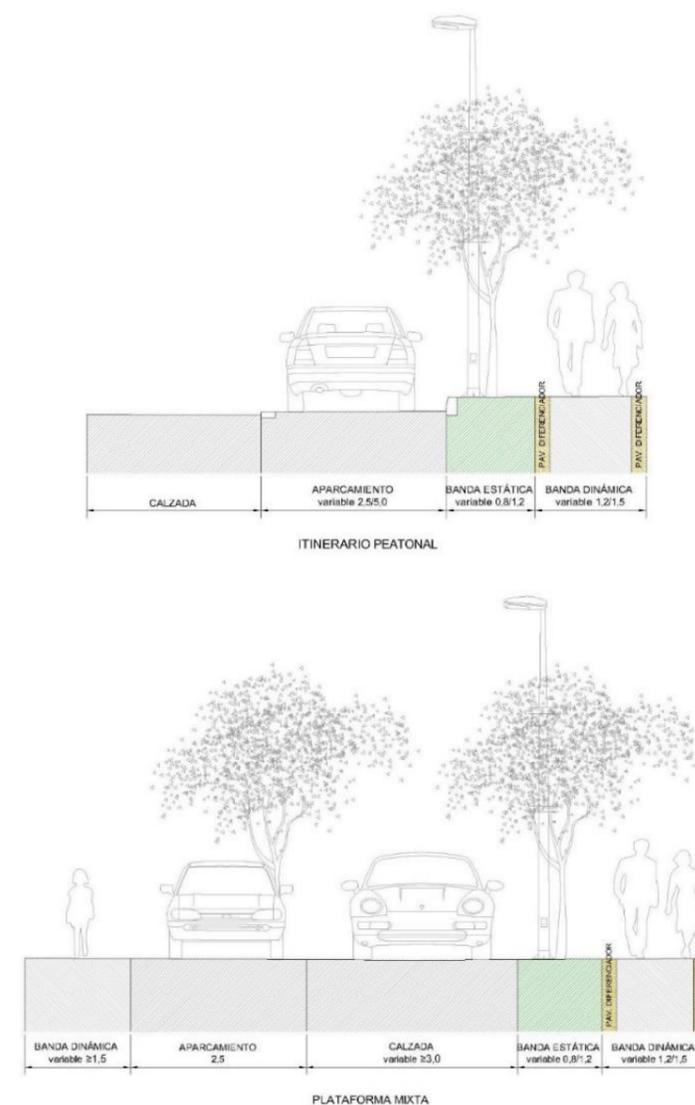


Fig. 123.- Secciones de viario y aceras propuestas.

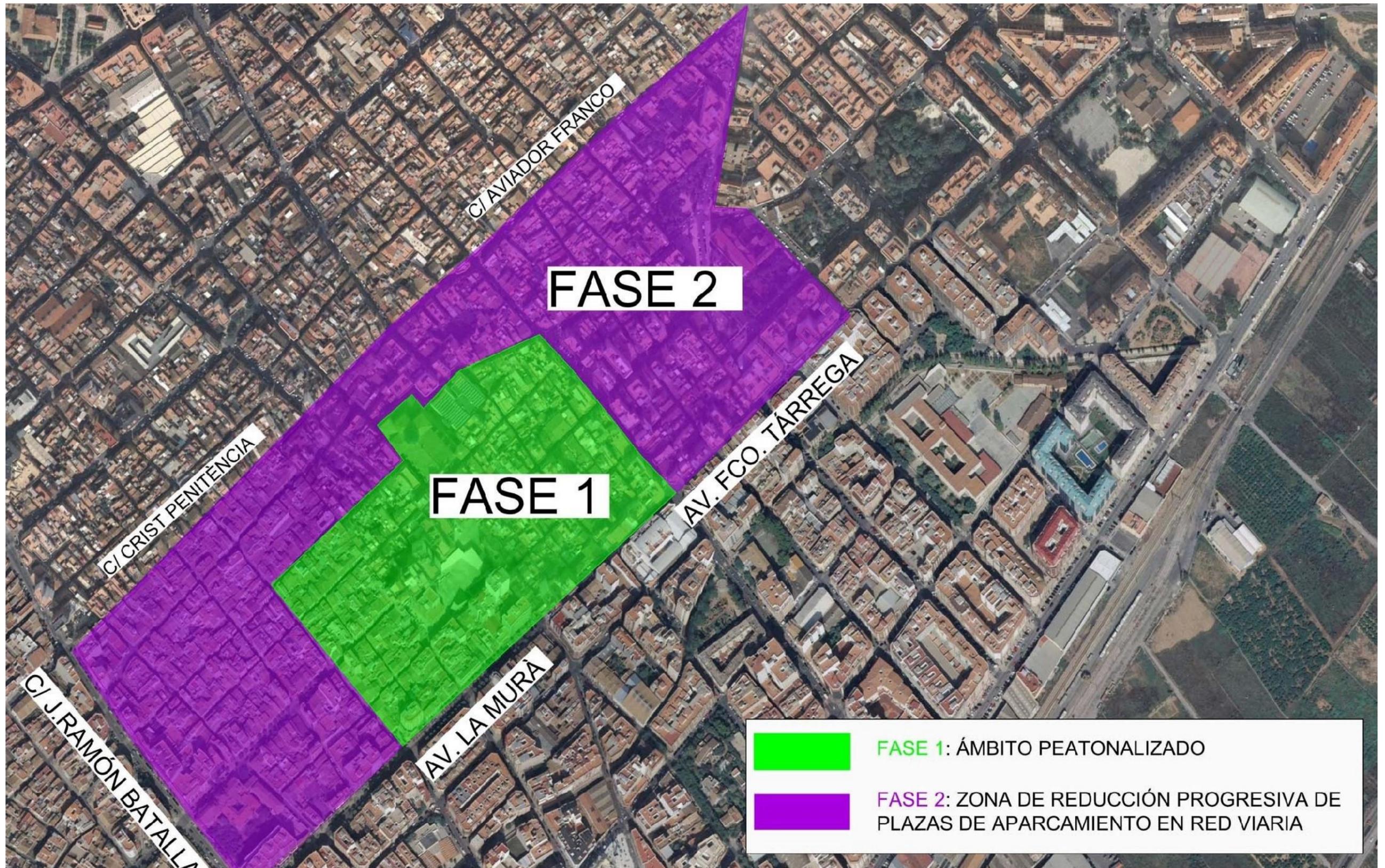


Fig. 124.- Àmbit de la zona peatonal.

ACTUACIÓN	13.- RETIRADA OBSTÁCULOS EN BANDA LIBRE PEATONAL		
PLAN	2.2.- PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.
OBJETIVO	DESPEJAR EL ITINERARIO PEATONAL PARA QUE SEA ACCESIBLE EN CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE APLICACIÓN (ORDEN 9 JUNIO 2004 ACCESIBILIDAD EN MEDIO URBANO)	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS DE MOVILIDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS (SPV))
INDICADORES	NÚMERO DE OBSTÁCULOS RETIRADOS / AÑO	PRESUPUESTO	33.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

Los obstáculos en las vías y espacios públicos dificultan o impiden la accesibilidad de las personas con discapacidad física, psíquica o sensorial, por lo que deben retirarse todos los obstáculos que existan en la banda libre peatonal de los itinerarios peatonales.

Para llevar a cabo esta actuación se seguirá lo establecido en el 'Plan Municipal Integral de Accesibilidad', siguiendo lo indicado en sus planos nº 1, 2 y 3, donde se aporta un inventario de los obstáculos y alcorques sin proteger, que deben eliminarse y protegerse, para dar cumplimiento a la 'Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2007, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano', de manera que:

- Para nivel adaptado, los itinerarios peatonales tendrán un ancho libre mínimo de 1,5 m y una altura de 3 m libres de obstáculos.
- Para nivel practicable, los itinerarios peatonales tendrán un ancho libre mínimo de 1,2 m y una altura de 2,2 m libres de obstáculos.
- Los alcorques sin proteger irán cubiertos con elementos enrasados con el pavimento circundante cuando la distancia del borde del elemento a la fachada sea inferior a 3 m. De esta manera, hay una continuidad con el pavimento del itinerario peatonal y se evita el encaje de bastones y muletas. El acabado superficial impedirá el deslizamiento en seco y en mojado.

Las actuaciones previstas pueden ser llevadas a cabo por la brigada municipal de la concejalía de SPV. En las imágenes siguientes se muestran ejemplos de obstáculos existentes a eliminar:



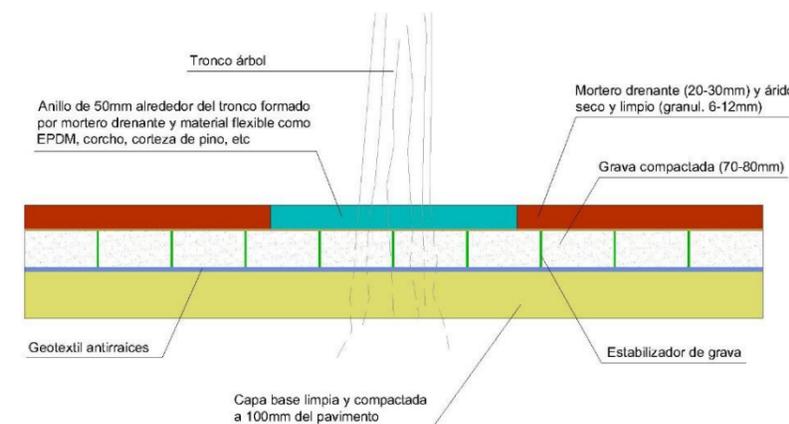
Fig. 125.- Ejemplos de obstáculos en aceras (1).



Farolas mal ubicadas Señal de tráfico mal ubicada

Fig. 126.- Ejemplos de obstáculos en aceras (2).

Los alcorques en aceras <3 m deben ser protegido con soluciones como la de la imagen siguiente:



SECCIÓN ALCORQUE CON MORTERO DRENANTE

Fig. 127.- Ejemplo de sección de alcorque.

ACTUACIÓN	14.- REMODELACIÓN VADOS Y PASOS PEATONALES			
PLAN	2.2.- PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.	
OBJETIVO	ADECUAR EL ITINERARIO PEATONAL PARA QUE SEA ACCESIBLE EN CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE APLICACIÓN (ORDEN 9 JUNIO 2004 ACCESIBILIDAD EN MEDIO URBANO)	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS DE MOVILIDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS (SPV))	
INDICADORES	NÚMERO DE VADOS MODIFICADOS / AÑO	PRESUPUESTO	10.000.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS				

La función de los vados peatonales es la de realizar la transferencia entre la acera y la calzada de forma continua sin que suponga una interrupción en el itinerario peatonal, de forma cómoda, accesible y sin riesgos.

Para llevar a cabo esta actuación se seguirá lo establecido en el '*Plan Municipal Integral de Accesibilidad*', siguiendo lo indicado en sus planos nº 1, 2 y 3, en los que se aporta un inventario de los de los vados peatonales, con la siguiente calificación: inexistente, convertible, practicable y adaptado.

Para dar cumplimiento a la '*Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2007, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano*', el '*Plan Municipal Integral de Accesibilidad*' propone **cuatro tipos de vados peatonales: A, B, C y D** (ver imágenes siguientes), en función de la situación ante la que nos encontremos.

Una vez adecuados los vados peatonales, se debe modificar la ubicación y/u orientación de los correspondientes **pasos peatonales**, para que estén enfrentados con los vados peatonales y queden con el mínimo resalte, de modo que sean accesibles según la mencionada Orden de 9/6/2004.

Las actuaciones previstas pueden ser llevadas a cabo por la **brigada municipal de la concejalía de SPV**.

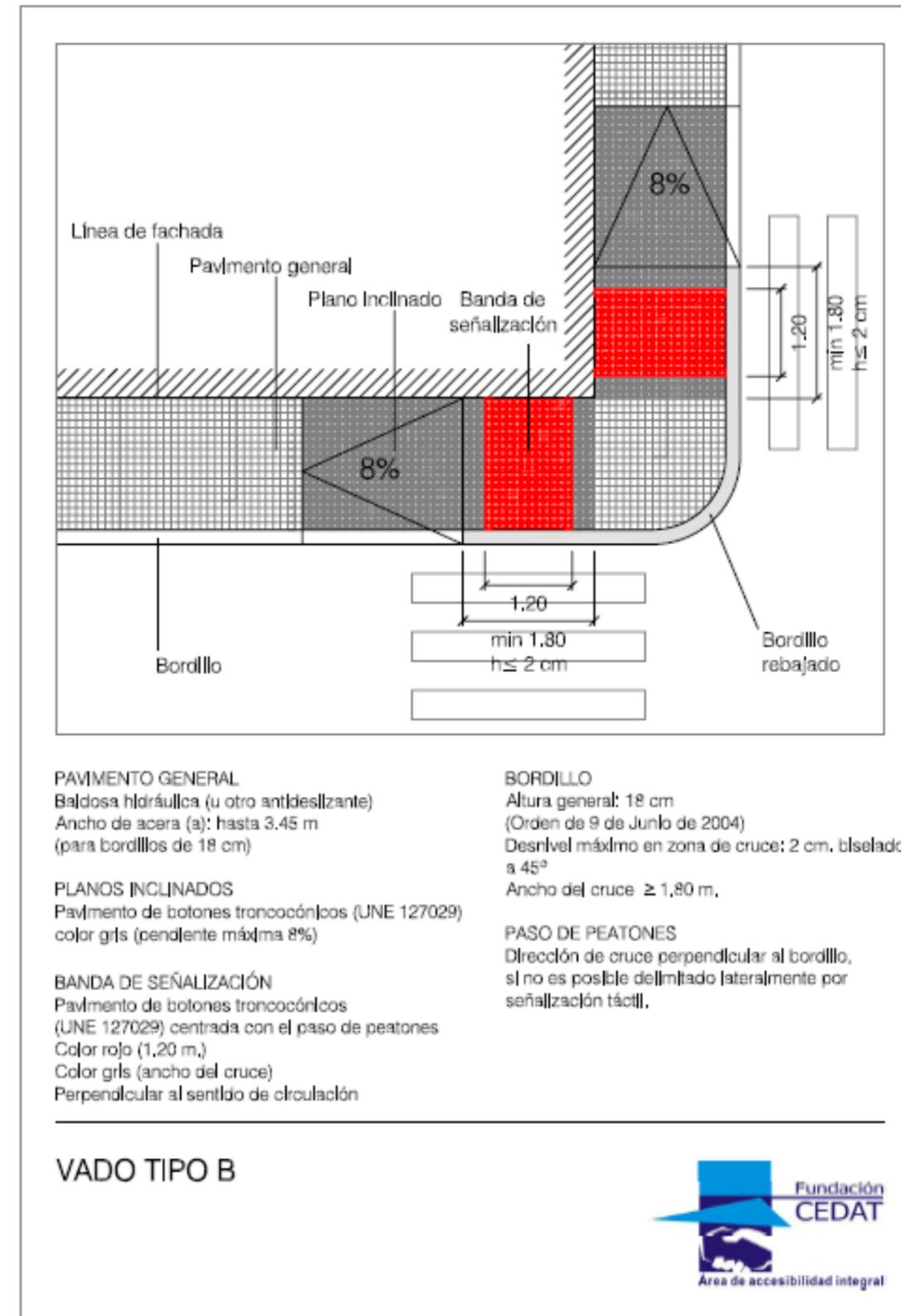
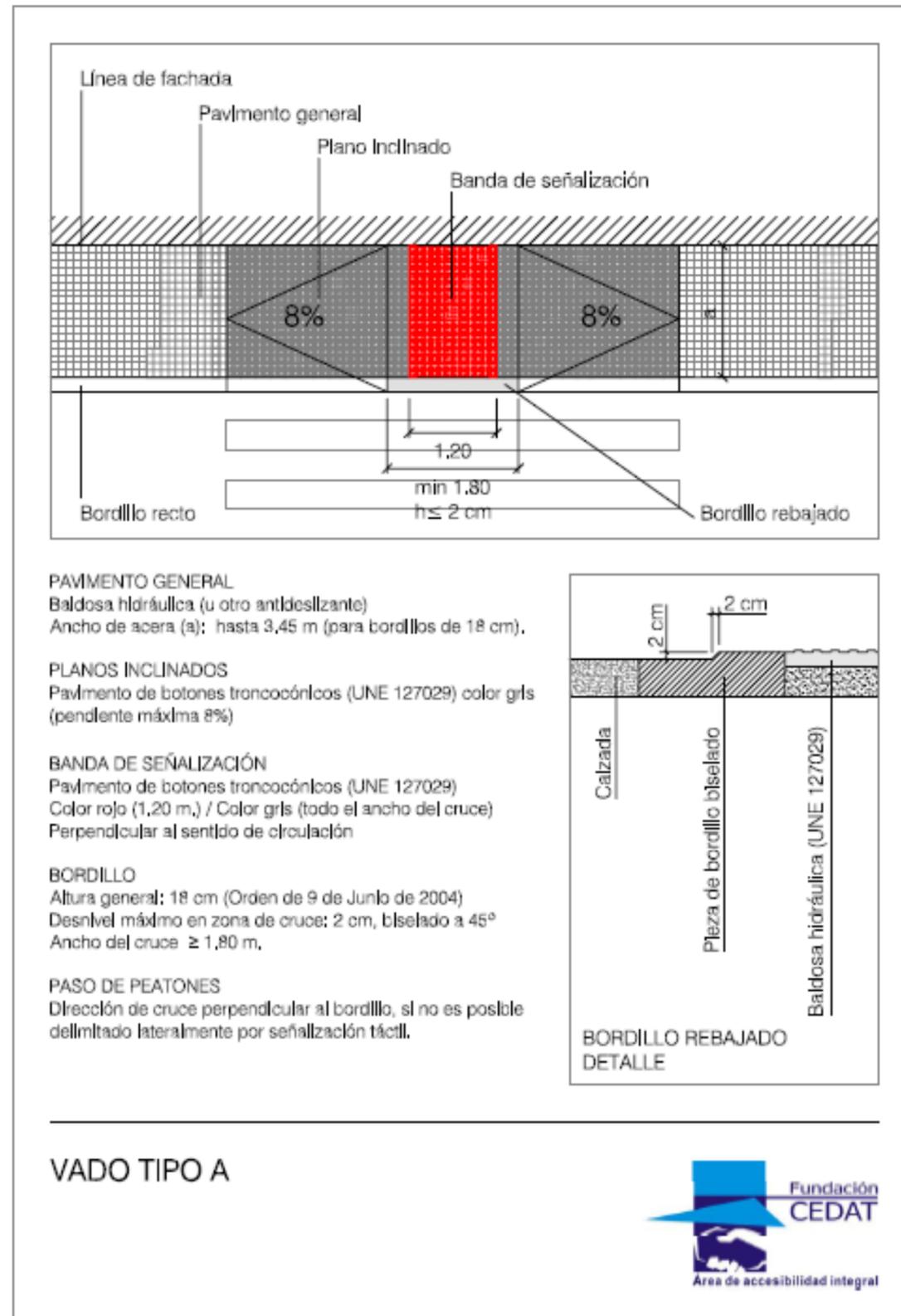


Fig. 128.- Tipos de vados peatonales (1).

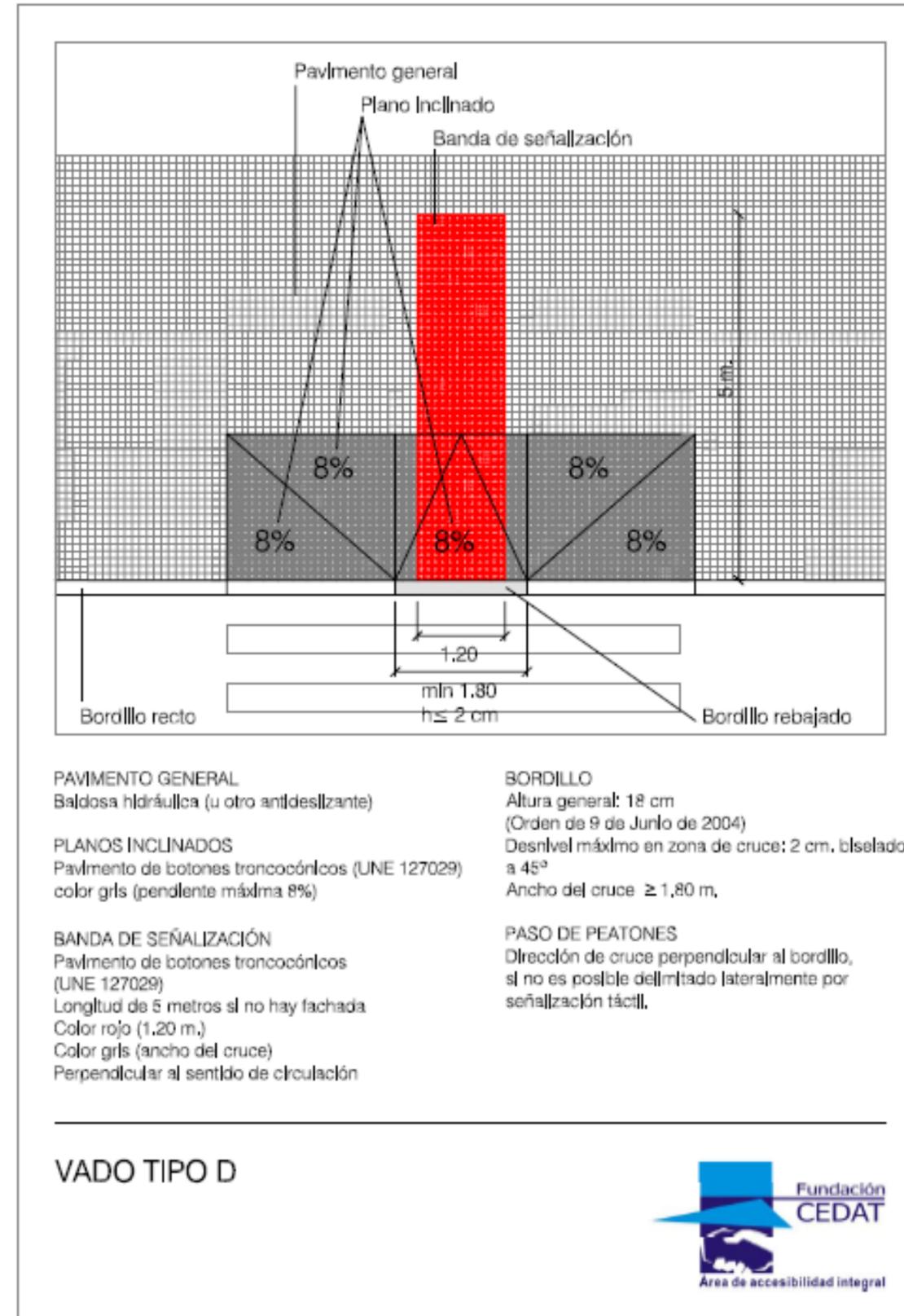
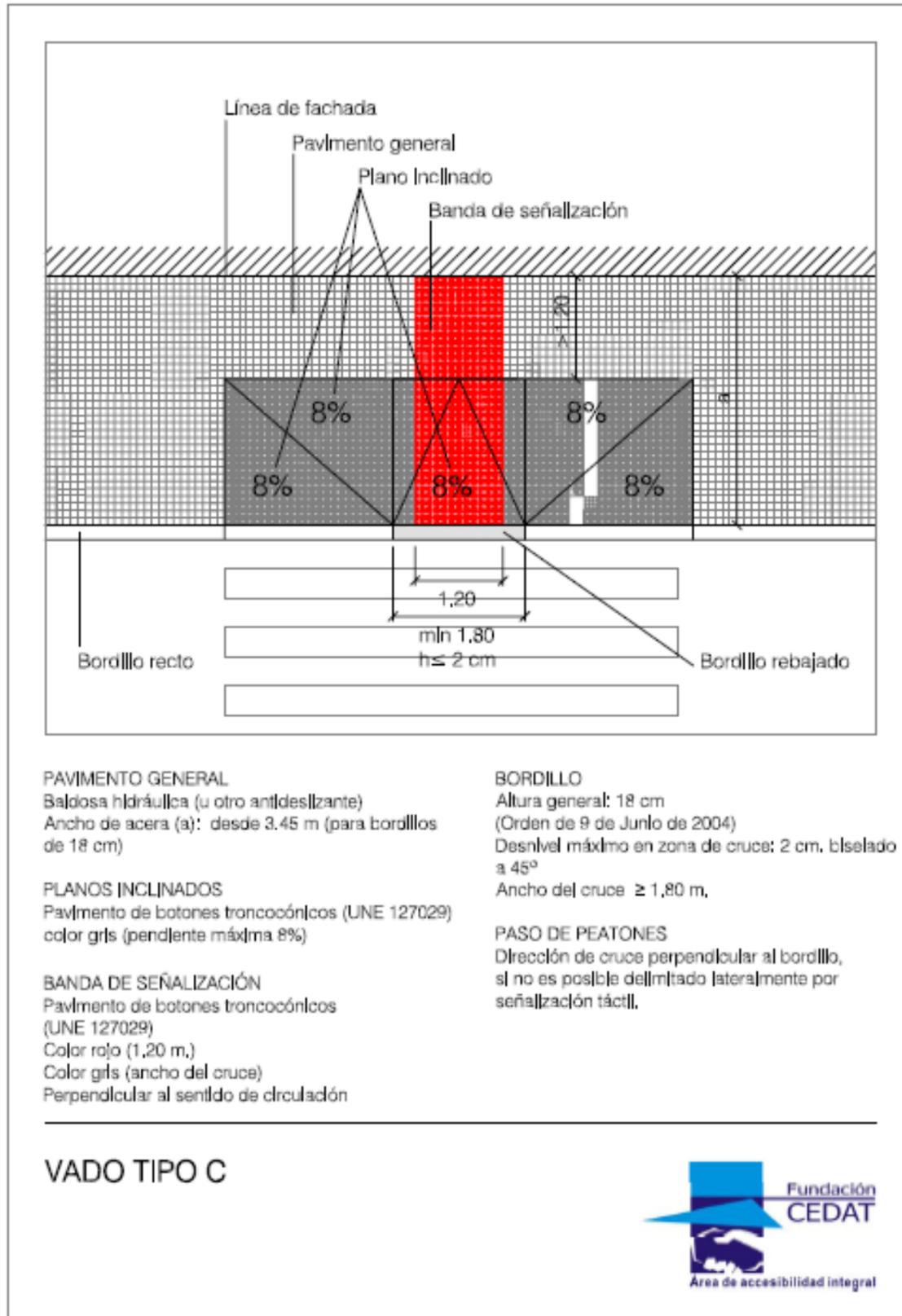


Fig. 129.- Tipos de vados peatonales (2).

ACTUACIÓN	15.- SEMÁFOROS ACCESIBLES			
PLAN	2.2.- PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.	
OBJETIVO	MEJORAR LA MOVILIDAD Y SEGURIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS DE MOVILIDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS (SPV) y la POLICÍA LOCAL)	
INDICADORES	NÚMERO DE SEMÁFOROS ACCESIBLES / AÑO	PRESUPUESTO	90.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS				

Para llevar a cabo esta actuación se seguirá lo establecido en el '*Plan Municipal Integral de Accesibilidad*', que indica los **semáforos ubicados en viales con tráfico intenso**, cuyo cruce suponga un gran riesgo para personas invidentes, **se deben dotar de pulsadores y señales acústicas**, para dar cumplimiento a la '*Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2007, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano*'.
 Existen varios sistemas y modelos de avisadores acústicos que bien con mando a distancia, conexión bluetooth, telefonía móvil, etc..., que permite sonorizar los pasos peatonales regulados por semáforos para garantizar la seguridad de las personas ciegas y con deficiencias visuales. Asimismo, aplicando las nuevas tecnologías, el sonido únicamente se utiliza cuando una persona invidente lo requiere, sin estar todo el día conectado. Estos dispositivos emiten una serie de tonos para facilitar la aproximación del usuario al semáforo y su correcta orientación.

La programación de los semáforos permitirá que el tiempo de duración del paso del peatón sea aquel que permita realizar el cruce de calle a una velocidad de 0,5 m/s añadiendo 5 segundos más para contabilizar la reacción al inicio de la marcha.

FUNCIONAMIENTO SEMÁFOROS ACCESIBLES

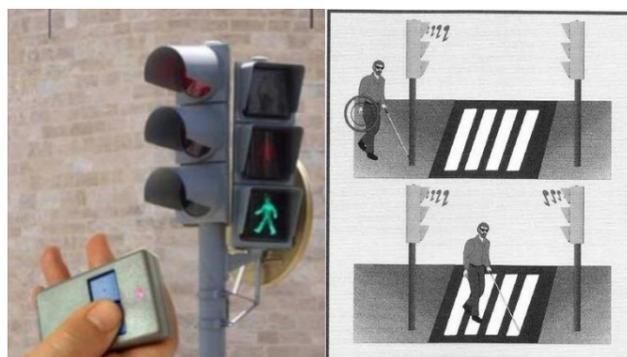


Fig. 130.- Funcionamiento de semáforos accesibles.

Las vías en las que se considera necesaria a priori la ubicación de este tipo de semáforos son en las clasificadas, según la jerarquía viaria del PMUS (*ver ficha Actuación nº 43*) como **estructurales o arteriales y colectoras o distribuidoras**. Por ejemplo, en avenida Francesc Tàrraga – avenida la Murà – avenida Pío

XII, avenida Alemania – avenida Italia – avenida Portugal, avenida Francia – avenida Europa, avenida Grecia, avenida Mediterráneo y carretera Onda.

Analizando las intersecciones más conflictivas y de mayor tráfico viario y peatonal de las vías anteriores, se estima puede ser necesaria la implantación de unos 100 semáforos accesibles en el casco urbano.

La Concejalía de Movilidad y la Policía Local, determinarán las intersecciones en las que se considera necesaria la implantación de estos semáforos accesibles, pudiendo ser la brigada municipal del SPV la que ejecute la instalación de los semáforos.

ACTUACIÓN	16.- PLAZAS APARCAMIENTO RESERVADAS. ADECUACIÓN DE SU ACCESIBILIDAD Y NUEVAS		
PLAN	2.2.- PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.
OBJETIVO	MEJORAR LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS DE MOVILIDAD URBANA Y SERVICIOS PÚBLICOS (SPV))
INDICADORES	NÚMERO DE PLAZAS ACCESIBLES / AÑO	PRESUPUESTO	150.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

Para llevar a cabo esta actuación se seguirá lo establecido en el 'Plan Municipal Integral de Accesibilidad', que tras realizar el **inventario de las plazas de aparcamiento reservadas** (ver planos nº 4 al 18 del PMIA) considera que hay suficientes, si bien, en general carecen de un itinerario peatonal accesible hasta ellas. Así pues, en cumplimiento de la 'Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2007, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano', se deberá **crear un itinerario accesible hasta las plazas de aparcamiento reservadas ya existentes e ir creando de nuevas a razón de 1 cada 40 plazas**. Las nuevas plazas se irán creando en función de las solicitudes realizadas al Ayuntamiento por las personas de movilidad reducida, junto a su centro de trabajo y domicilio.

La Concejalía de Movilidad determinará las adecuaciones a realizar en cada plaza reservada para cumplir normativa, pudiendo ser la brigada municipal del SPV la que ejecute las mismas.

El diseño las plazas de aparcamiento reservadas se hará según los croquis siguientes, establecidos por la mencionada Orden de 9 de junio de 2004 de accesibilidad en el medio urbano, y deberán estar adecuadamente señalizadas con el símbolo internacional de accesibilidad en el suelo y una señal vertical en un lugar visible con la prohibición de aparcar en ellas a vehículos de personas que no se encuentren en situación de movilidad reducida.

En los estacionamientos en línea, se procurará que el acceso al vehículo por el conductor discapacitado sea por la acera directamente.



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

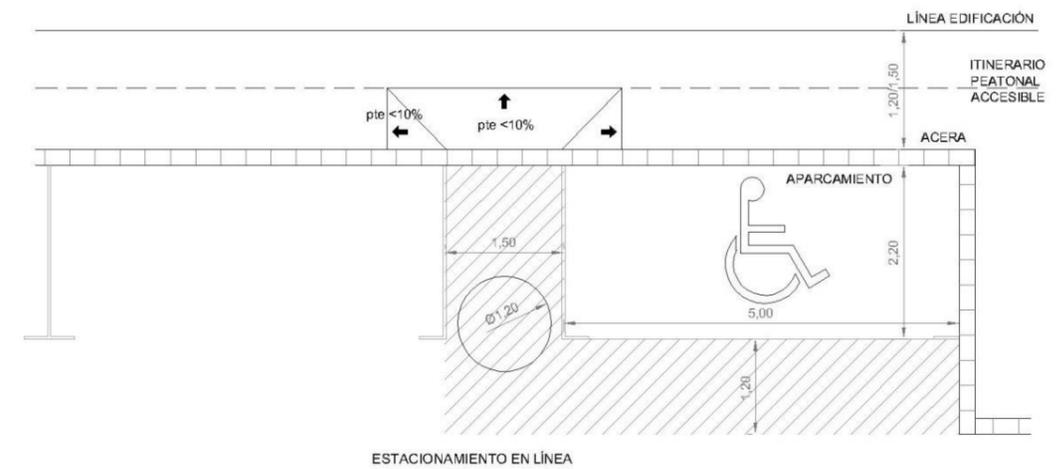


Fig. 132.- Estacionamiento en línea con acceso para el conductor desde calzada.

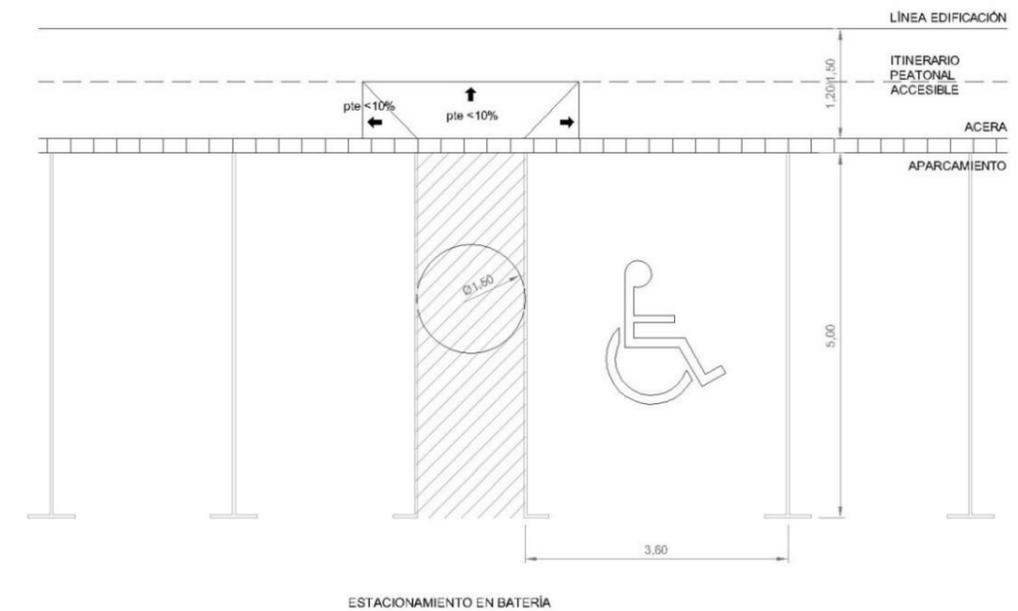


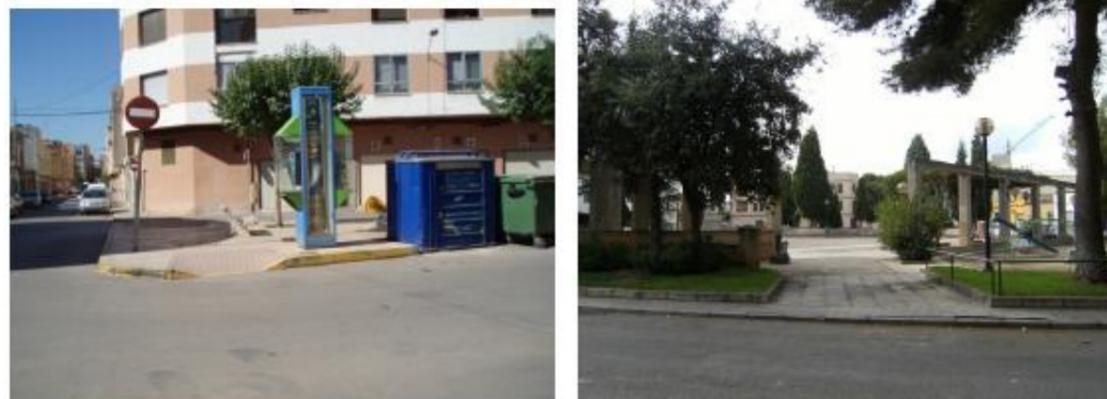
Fig. 133.- Aparcamiento reservado en batería.

ACTUACIÓN	17.- MEJORA ACCESIBILIDAD EN JARDINES Y ESPACIOS LIBRES		
PLAN	2.2.- PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.
OBJETIVO	ADECUAR EL ITINERARIO PEATONAL PARA QUE SEA ACCESIBLE EN CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE APLICACIÓN (ORDEN 9 JUNIO 2004 ACCESIBILIDAD EN MEDIO URBANO)	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS DE MOVILIDAD URBANA Y SERVICIOS PÚBLICOS (SPV))
INDICADORES	NÚMERO DE ESPACIOS MEJORADOS / AÑO	PRESUPUESTO	10.000.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

Para llevar a cabo esta actuación se seguirá lo establecido en el 'Plan Municipal Integral de Accesibilidad', que tras realizar el inventario de las zonas verdes y jardines (ver planos nº 4 al 18 del PMIA) indica que hay que adecuar los accesos, pavimentos, mobiliario urbano, juegos, acotación de zonas verdes con bordillo de altura mínima 5 cm, etc..., para dar cumplimiento a la 'Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2007, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano'.

La Concejalía de Movilidad determinará y valorará económicamente en cada zona, las adecuaciones a realizar para cumplir con la normativa, pudiendo ser la brigada municipal del SPV la que ejecute las mismas.

Se adjuntan imágenes de tipologías de incumplimientos de accesibilidad:



Vado incorrecto. Parque Sant Josep Molí Bisbal No vado Parc de la Llibertat

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



Acceso correcto parque No vado Parc de la Llibertat

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



Pavimento inaccesible. Parque Llibertat Mala compactación parque c/ Mestre Vidal Bone

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

ACTUACIÓN	18.- ADECUACIÓN PARADAS DE AUTOBUSES PARA QUE SEAN ACCESIBLES		
PLAN	2.2.- PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.
OBJETIVO	MEJORAR LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS DE MOVILIDAD URBANA Y SERVICIOS PÚBLICOS (SPV))
INDICADORES	NÚMERO DE MARQUESINAS ACCESIBLES / AÑO	PRESUPUESTO	550.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA/MEIDA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

Se realizarán las paradas de autobuses según el diseño que propone el '**Plan Municipal Integral de Accesibilidad**', cumpliendo con el '*Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad*'.

El diseño de la parada deberá contemplar los siguientes requisitos:

- 1) La presencia de las paradas se señalará en el pavimento mediante la colocación de una franja de detección tacto-visual de acanaladura, de 1,20 m de ancho con contraste cromático elevado en relación con las áreas de pavimento adyacentes. Dicha franja transcurrirá en sentido transversal al de la línea de marcha a través de todo el ancho de la acera hasta la zona del bordillo.
- 2) Los caracteres de identificación de la línea tendrán una altura mínima de 14 cm y contrastarán con la superficie en la que se inscriban.
- 3) Los postes correspondientes a las paradas contarán con información sobre identificación y denominación de la línea en sistema Braille.
- 4) Junto al bordillo de la parada, se instalará una franja tacto-visual de tono y color amarillo vivo y ancho mínimo de 40 cm.
- 5) El ámbito de la calzada anterior, posterior y de la misma parada irá protegido con elementos rígidos y estables que impidan la invasión de vehículos que indebidamente obstaculicen la aproximación que debe realizar el autobús para que la rampa motorizada alcance el punto correcto de embarque.
- 6) La marquesina permitirá el acceso a su interior con un ancho libre mínimo de paso de 90 cm. En su interior admitirá la inscripción de dos cilindros concéntricos superpuestos libres de obstáculos, el inferior, desde el suelo hasta una altura de 25 cm con un diámetro de 150 cm y el superior, hasta una altura de 210 cm medidos desde el suelo, con un diámetro de 135 cm.
- 7) Los cerramientos transparentes o translúcidos dispondrán de dos bandas horizontales entre 5 y 10 cm de ancho, de colores vivos y contrastados que transcurran a lo largo de toda su extensión, la primera de las bandas a una altura entre 70 y 80 cm y la segunda entre 140 y 170 cm, medidas desde el suelo.
- 8) La información correspondiente a la identificación, denominación y esquema de recorrido de las líneas, contará con su transcripción al sistema Braille. Cuando se informe a los usuarios con una pantalla de la situación de los autobuses de las líneas que pasan en esa parada, se procurará

completar el dispositivo con la información sonora simultánea, a la demanda de un invidente, con un mando de los utilizados para el accionamiento de la sonorización de las señales semafóricas; o sistema alternativo.

- 9) Se dispondrá al menos de un apoyo isquiático y algún asiento. Los asientos agrupados o individuales tendrán reposa brazos al menos en su lateral exterior, la altura desde el asiento al suelo será de 45 ± 2 cm.

Además, se cumplirá lo establecido en la '*Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2007, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano*'; al objeto de que el itinerario peatonal sea accesible hasta la marquesina.

Cuando se habiliten las líneas de autobuses urbanas previstas en este PMUS y se defina la ubicación exacta de cada parada, la Oficina de Movilidad de la Concejalía de Movilidad diseñará en cada caso, las adecuaciones a realizar en la vía urbana para habilitar la parada de bus accesible cumpliendo con la normativa vigente, pudiendo ser la brigada municipal del SPV la que ejecute las mismas.

Un ejemplo a seguir es el diseño siguiente de **parada tipo BRT** (*Bus Rapid Transit – Planning Guide 2007*):

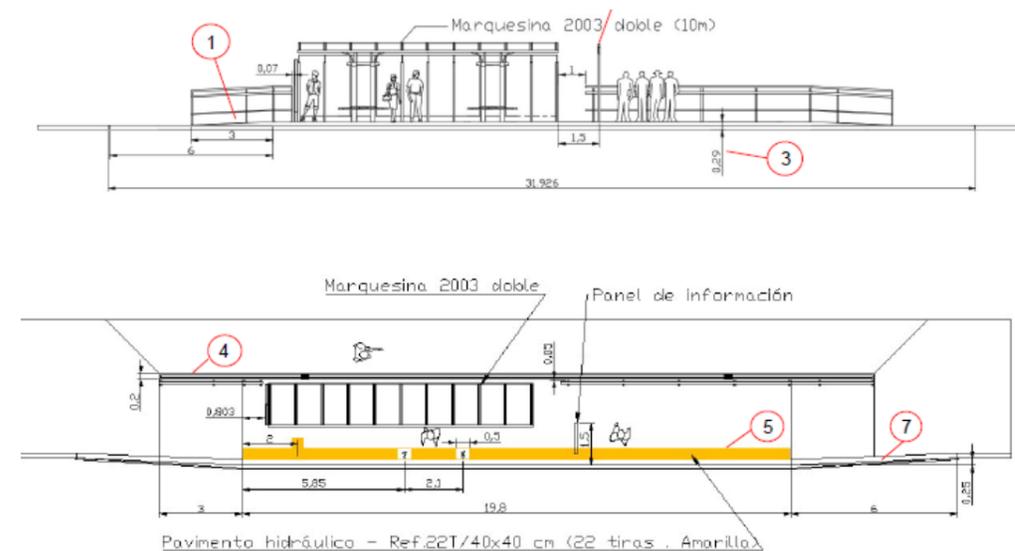


Fig. 137.- Parada tipo BRT.

ACTUACIÓN	19.- MEJORA ACCESIBILIDAD ACEQUIA MAJOR		
PLAN	2.2.- PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.
OBJETIVO	ADECUAR EL ITINERARIO PEATONAL PARA QUE SEA ACCESIBLE EN CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE APLICACIÓN (ORDEN 9 JUNIO 2004 ACCESIBILIDAD EN MEDIO URBANO) MEJORAR LA PERMEABILIDAD DEL TRÁNSITO A PIE	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS DE MOVILIDAD URBANA Y SERVICIOS PÚBLICOS (SPV))
INDICADORES	NÚMERO DE ADECUACIONES / AÑO	PRESUPUESTO	450.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

La acequia Major es un elemento del Patrimonio Etnológico municipal, que discurre por el interior del casco urbano Vila-real, desde avda. Portugal hasta avda. Francia, atravesándolo de noroeste a sudoeste.

La Concejalía de Territorio y Movilidad Urbana, y la Concejalía de Participación Ciudadana, han puesto en marcha la redacción del '**Plan Estratégico de la acequia Major y sus alrededores (PESM)**', cuyo objetivo es diseñar una hoja de ruta de actuaciones sobre la acequia Major y el espacio público que la acompaña. Actualmente, el PESM está en fase de elaboración.

El PESM trata de aprovechar el trazado de la acequia Major para crear un eje de movilidad peatonal y ciclista, totalmente accesible y uso compartido, que permitiera una permeabilidad tanto transversal como longitudinal para los tránsitos peatonales y ciclistas en el interior del casco urbano de Vila-real.

El '**Plan Estratégico de la acequia Major y sus alrededores (PESM)**' **definirá las actuaciones a ejecutar para que el entorno urbano y todos los elementos de la acequia Major sean accesibles**, cumpliendo con la 'Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2007, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano' hasta alcanzar bien un nivel practicable o adaptado según convenga en cada tramo.



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

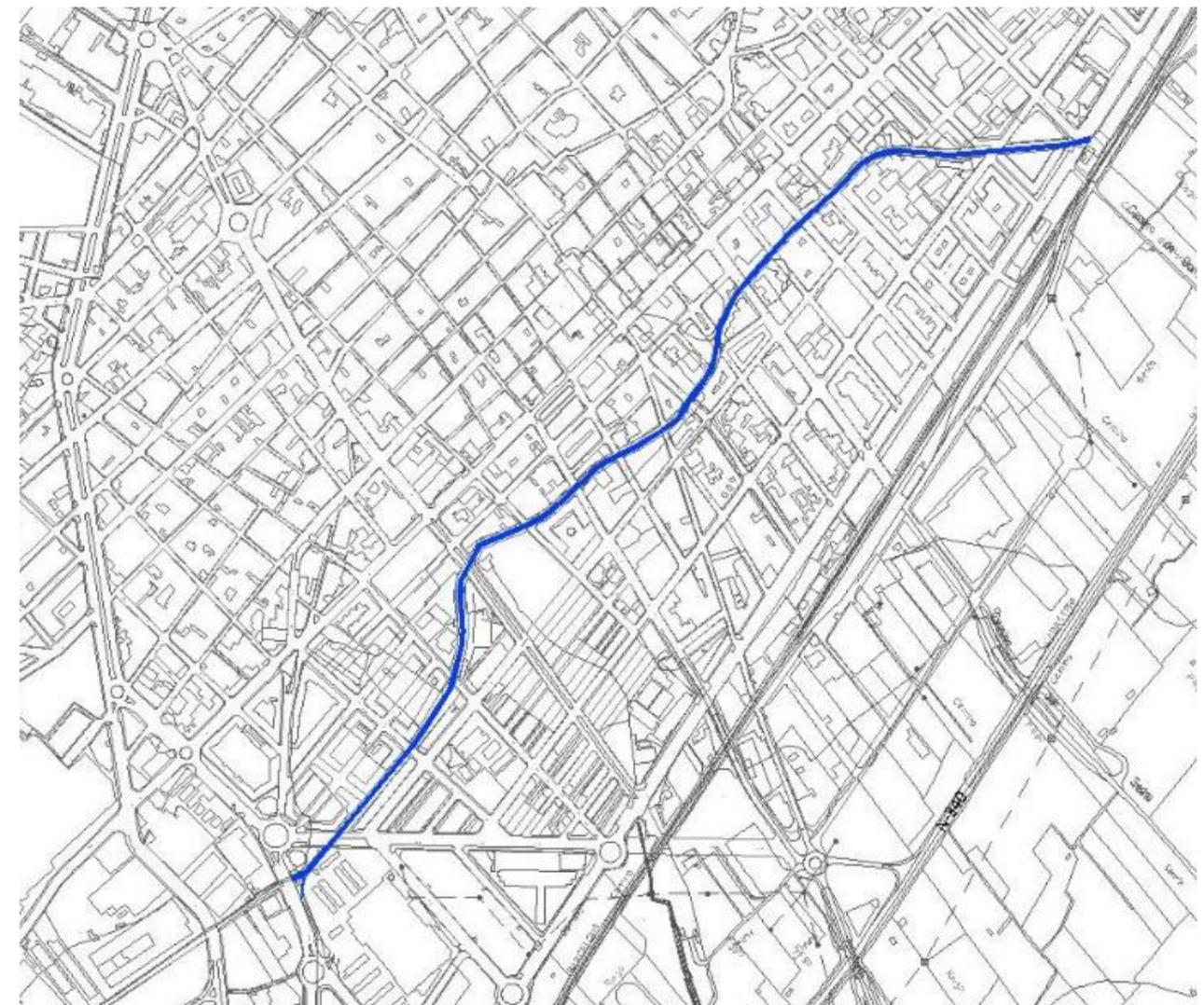


Fig. 139.- Trazado de la acequia Major en el interior del casco urbano.

ACTUACIÓN	20.- MEJORA ACCESIBILIDAD ESCALERAS Y RAMPAS		
PLAN	2.2.- PLAN DE MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD URBANA	PROGRAMA	2.- MOVILIDAD PEATONAL Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.
OBJETIVO	ADECUAR EL ITINERARIO PEATONAL PARA QUE SEA ACCESIBLE EN CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE APLICACIÓN (ORDEN 9 JUNIO 2004 ACCESIBILIDAD EN MEDIO URBANO)	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS DE MOVILIDAD URBANA Y SERVICIOS PÚBLICOS (SPV))
INDICADORES	NÚMERO DE ESCALERAS Y RAMPAS MODIFICADAS / AÑO	PRESUPUESTO	180.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

Para llevar a cabo esta actuación se seguirá lo establecido en el 'Plan Municipal Integral de Accesibilidad', que tras realizar el inventario de las escaleras y rampas presentes en el itinerario peatonal (ver planos nº 4 al 18 del PMIA) indica y valora económicamente las actuaciones a realizar para dar cumplimiento a la 'Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2007, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano'.

El 'Plan Municipal Integral de Accesibilidad' define las actuaciones a realizar en cada rampa o escalera, para conseguir un nivel básico o excelente.

El nivel básico corresponde al cumplimiento de la normativa vigente en la Comunidad Valenciana en materia de accesibilidad y requisitos necesarios basados en la experiencia de la Fundación CEDAT, y el nivel excelente corresponde a los criterios basados en la experiencia de la Fundación CEDAT y el consenso con los colectivos de usuarios.

La Concejalía de Movilidad planificará la ejecución de las adecuaciones y serán ejecutadas por la brigada municipal del SPV.

A continuación se adjuntan características básicas de las escaleras y rampas para cumplir con la 'Orden de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el Decreto 39/2007, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano'.

DIMENSIONES ESCALERAS ACCESIBLES SEGÚN NORMATIVA

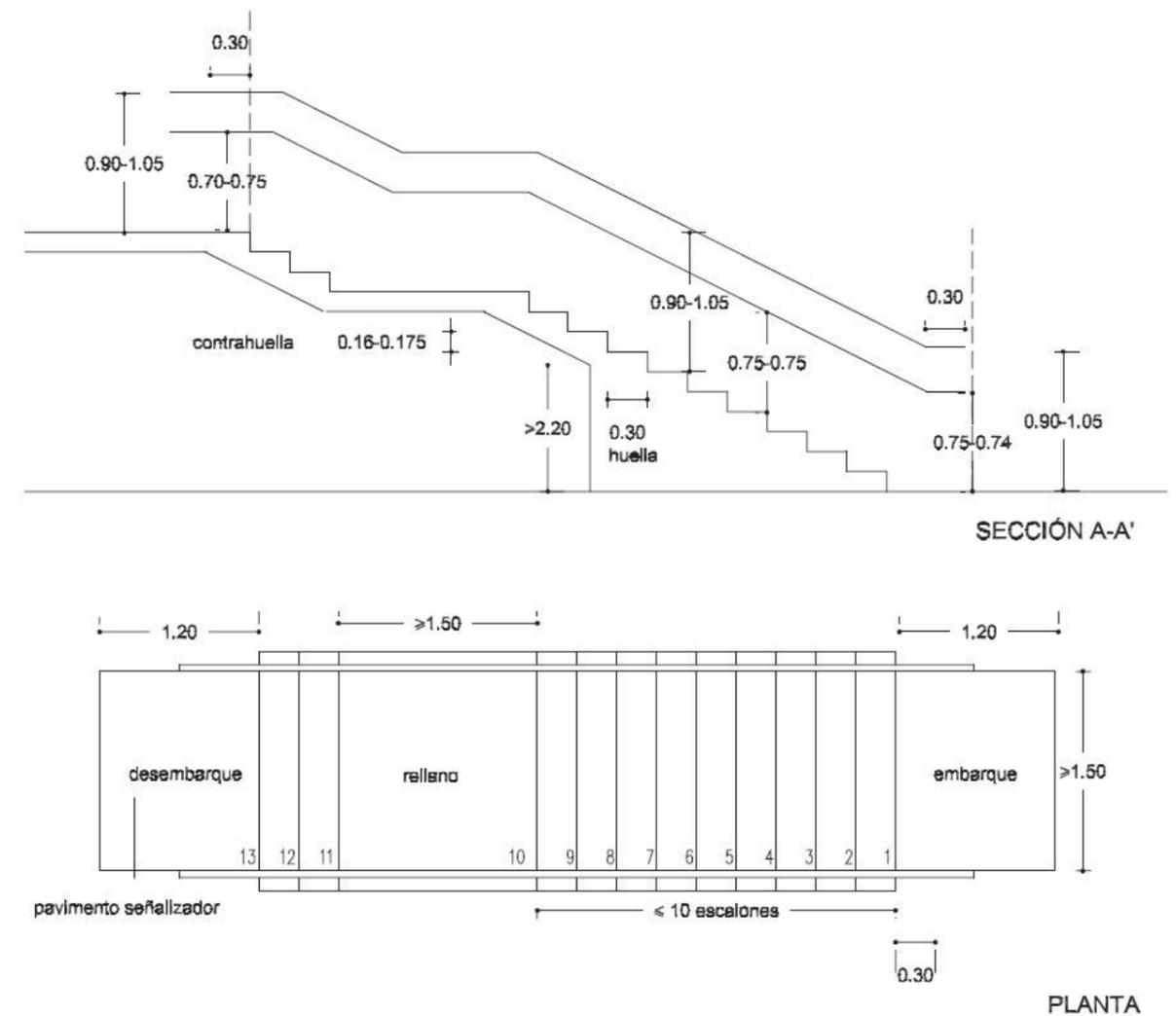


Fig. 140.- Dimensiones de escaleras accesibles según normativa.

DIMENSIONES RAMPAS ACCESIBLES SEGÚN NORMATIVA

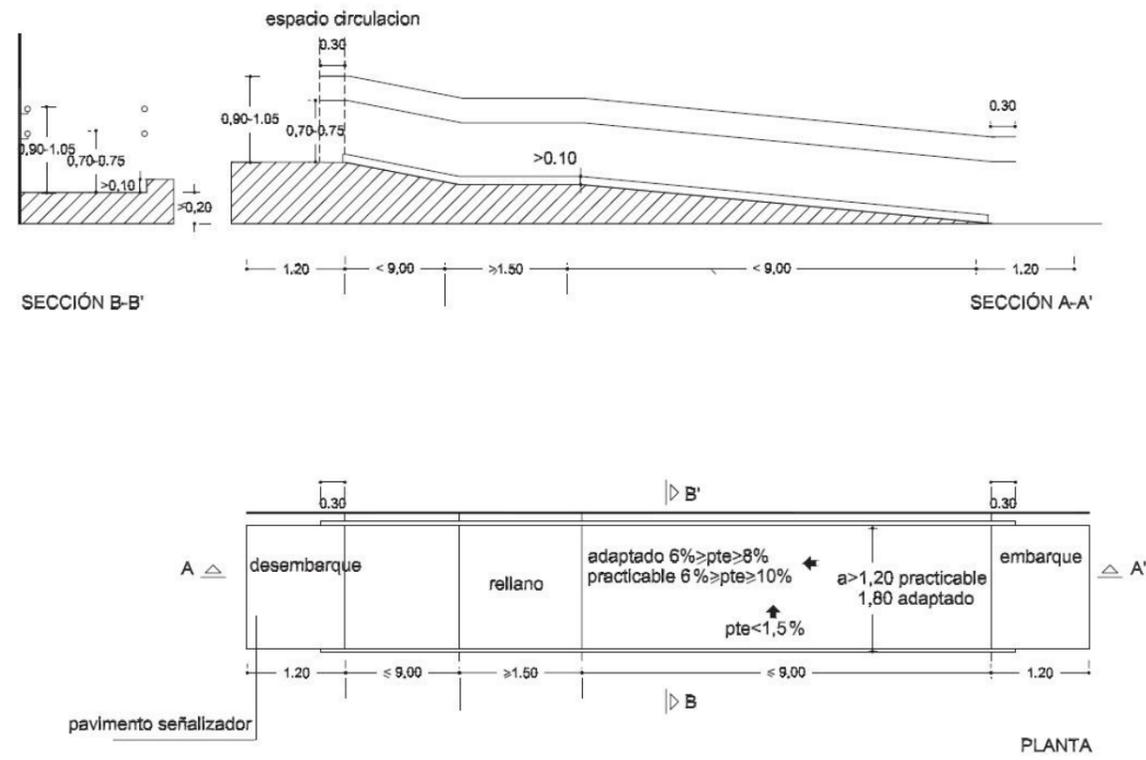


Fig. 141.- Dimensiones de rampas accesibles según normativa.

8.3 PROGRAMA 3.- MOVILIDAD CICLISTA

El objeto de este programa es implantar las actuaciones necesarias en la ciudad para que poder fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual.

Las actuaciones que se incluyen son las siguientes:

PROGRAMA	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 3: MOVILIDAD CICLISTA	21	CREAR RED DE VÍAS CICLISTAS CONTINUA, SEGURA Y CÓMODA
	22	RED DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS SEGUROS EN VÍA PÚBLICA
	23	IMPULSAR EL PROYECTO DE ALQUILER PÚBLICO DE BICICLETAS Y PATINETES ELÉCTRICOS MEDIANTE EL SISTEMA DOCKLESS
	24	FOMENTO DEL USO DE LA BICI

Tabla 123.- Programa 3: Movilidad ciclista.

ACTUACIÓN	21.- CREAR RED DE VÍAS CICLISTAS CONTINUA, SEGURA Y CÓMODA			
PLAN		PROGRAMA	3.- MOVILIDAD CICLISTA	
OBJETIVO	FOMENTAR EL USO DE LA BICICLETA COMO MEDIO DE TRANSPORTE		RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA DE TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA)
INDICADORES	KM DE VÍA CICLISTA EJECUTADOS	PRESUPUESTO4	4.700.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS				

Con el fin de fomentar la MOVILIDAD CICLISTA, **se propone implementar una RED DE VÍAS CICLISTAS** (carriles bici, ciclo-calles, aceras bici, carril bus-bici, pistas-bici, sendas-bici o arceñas-bici) **en el casco urbano**, que conecte todos los centros relevantes del municipio, creando una malla que permita la movilidad ciclista segura en el casco urbano y además conecte con las vías ciclistas supramunicipales, que comunican con los municipios aledaños.

Para llevar a cabo esta propuesta, se toman como punto de partida, los siguientes planes y proyectos desarrollados en esta materia:

- 1.- PLAN DE CARRILES BICI DEL MUNICIPIO**, propuesta municipal, para la cual el Ayto. de Vila-real encarga a la Universidad Politécnica de Valencia (UPV), a través del Instituto de Transporte y Territorio (ITRAT), una asistencia técnica referida a dicho Plan.
- 2.- PROYECTOS DE MEJORA, MODERNIZACIÓN Y DOTACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS EN POLÍGONOS, ÁREAS INDUSTRIALES Y ENCLAVES TECNOLÓGICOS EJERCICIOS 2018 Y 2019**, en las que se aprobó la ejecución nuevas vías ciclistas, junto con otras medidas de mejora, en las Áreas Industriales de LES VOLTES, MOLI NOU, TRAVESSA, REG NOU y CARRETERA ONDA, con ayudas del IVACE.

La tramos de carril bici o ciclocalle definidos en los mencionado proyectos que se incorporan a la red propuesta por el PMUS son los siguientes:

- LES VOLTES
 - Nuevo Vial de Borde.
 - Cº Carretera en cruce con Vial de Borde.
 - Cº Aixà en cruce con Vial de Borde.
 - C/ Pro 36 Carinyena.
 - Cº Les Voltes.
 - Cº Carinyena (hasta glorieta existente en cº Les Voltes).
 - Glorieta existente en cº Les Voltes y tramo cº Les Voltes.
- MOLÍ NOU

- Av. Castelló (desde glorieta av. Grecia hasta glorieta cº Vell d'Onda).
- Cº Vell d'Onda (desde glorieta av. Castelló hasta cruce con c/ Borriol, c/ Encarnació y c/ Santa Creu).
- Tramo c/ Borriol (al sur del cruce con cº Vell d'Onda).

- TRAVESSA
 - Tramo carril bici en cº Travessa.
 - Ciclocalle en cº Travessa.
 - Av. Grecia (margen sur).
 - Glorieta av. Grecia con av. Castelló.
- REG NOU
 - Vial principal polígono.
 - Ciclocalle (1 o 2 sentidos) en el resto del tramo.
- CARRETERA ONDA
 - Carretera Onda (margen norte)

3.- PLAN ESTRATÉGICO DE LA ACEQUIA MAJOR.

Al analizar el contenido y propuestas de los diferentes planes antes mencionados, se llega a la conclusión de que **dichos proyectos se han elaborado de forma independiente**, por lo que no se llega a establecer una red de vías ciclistas global, que integre y abarque toda la ciudad y que permita usar la bicicleta como medio de transporte seguro, continuo, que conecte los distintos puntos de interés y que sea una alternativa real al uso del coche particular para los desplazamientos de la ciudadanía por la ciudad.

En el plano siguiente, se adjunta **la PROPUESTA DE LA RED DE VÍAS CICLISTAS NECESARIA para garantizar una movilidad ciclista segura, cómoda y continua en el municipio**, que se deberá definir y concretar en el "**Estudio de red de vías ciclistas en Vila-real**", que elabore el Ayuntamiento en fase de implantación del PMUS, y que posteriormente se irá desarrollando con proyectos de ejecución para cada uno de los tramos concretos.



El objeto de la red propuesta es:

1. Crear malla densa en el casco urbano, en la que el uso de la bicicleta sea prioritario.
2. Que las vías ciclistas lleguen los diferentes puntos de interés de la ciudad: centros administrativos, deportivos, educativos, sanitarios, de ocio, comerciales y de servicios públicos.
3. Conectar el casco urbano de la ciudad con las áreas industriales, con el propósito de fomentar el uso bicicleta para ir al trabajo.
4. Interconectar con las vías ciclistas interurbanas, dando la posibilidad de llegar a la ciudad en bicicleta, de forma segura, desde los municipios aledaños y viceversa.

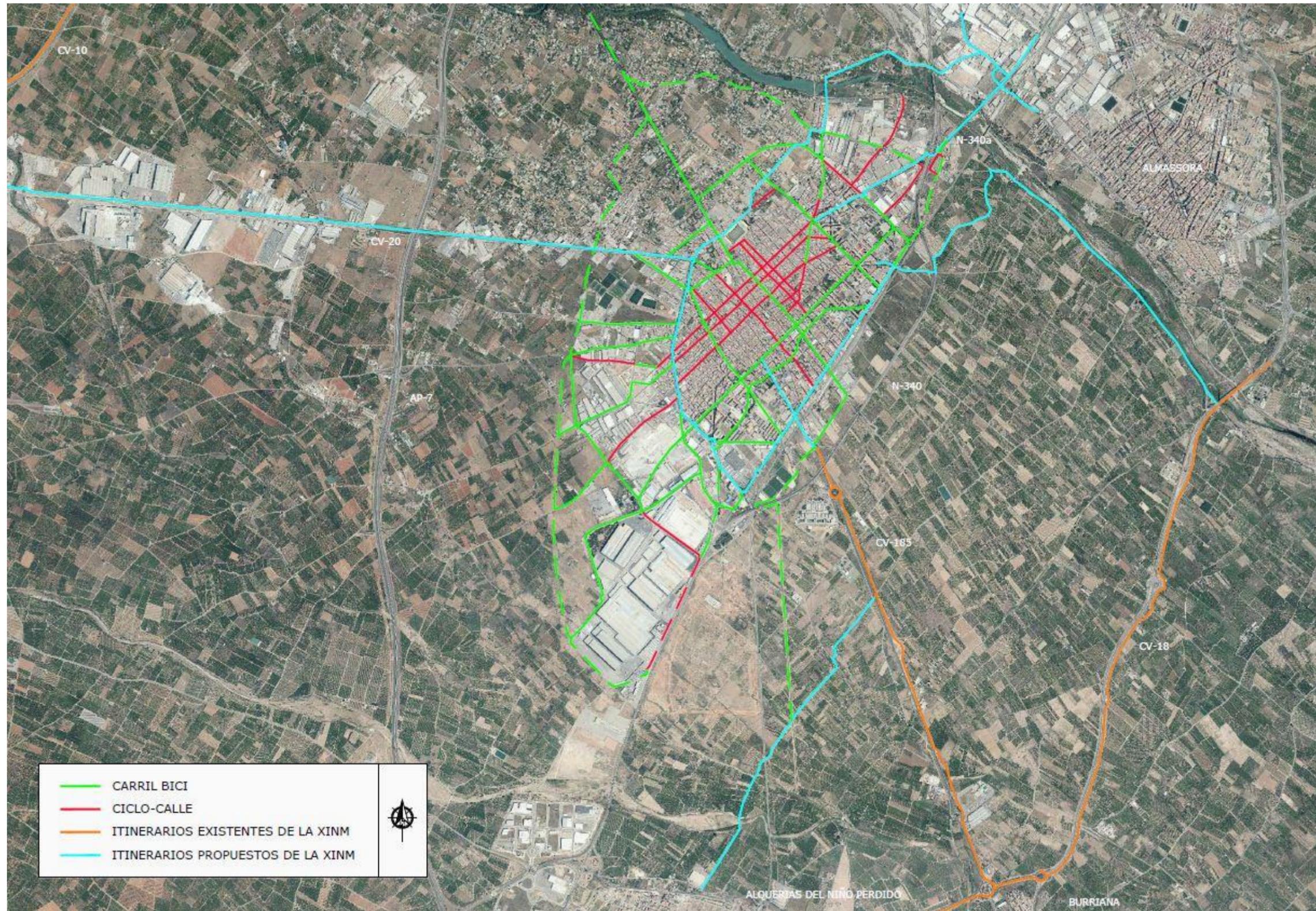


Fig. 142.- Red general de VÍAS CICLISTAS de Vila-real. En trazo discontinuo: tramos propuestos a Conselleria para su incorporación futura a la XINM.

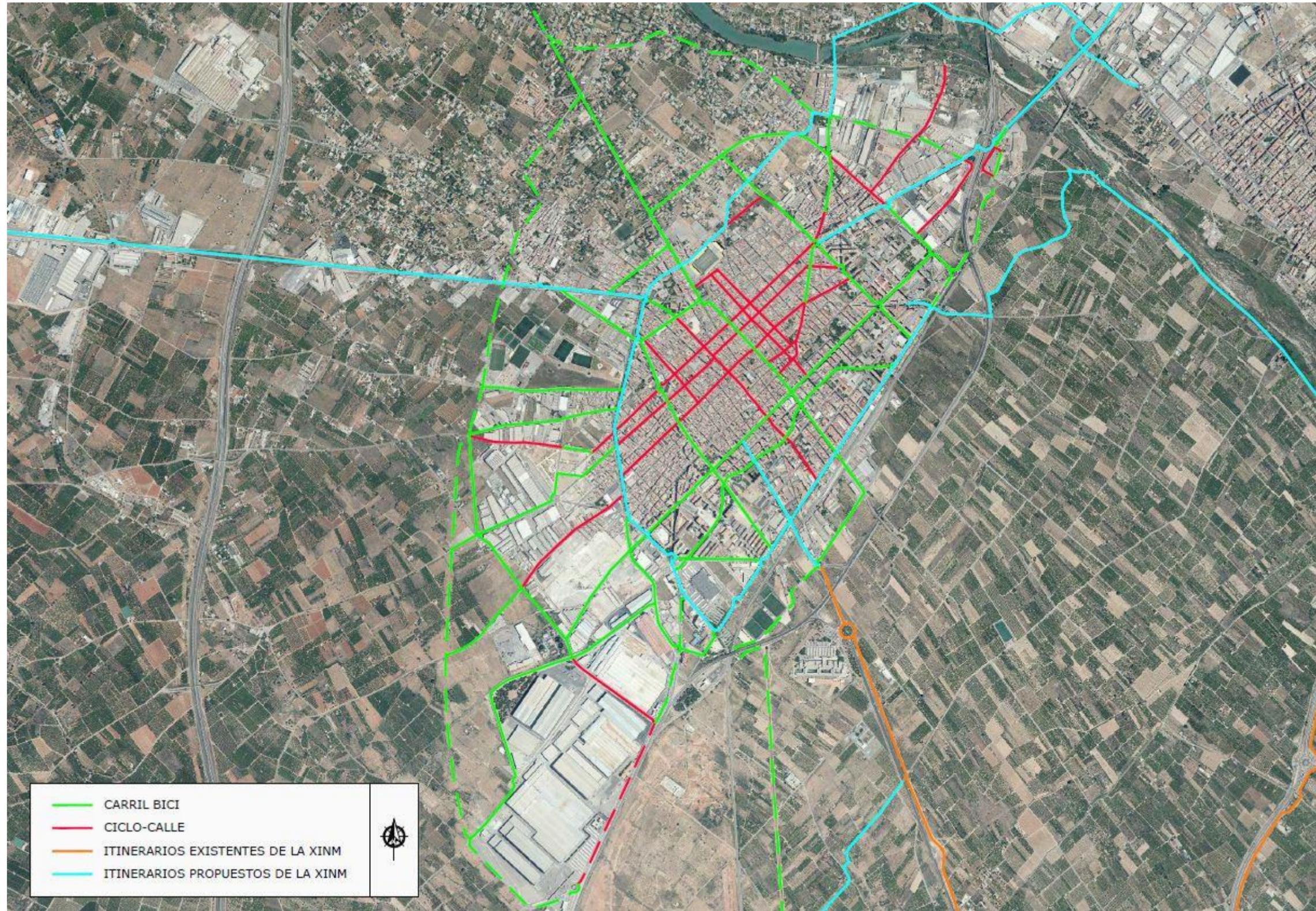


Fig. 143.- Red general de VÍAS CICLISTAS de Vila-real. Casco urbano. En trazo discontinuo: tramos propuestos a Conselleria para su incorporación futura a la XINM.

ACTUACIÓN	22.- RED DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS SEGUROS EN VÍA PÚBLICA		
PLAN		PROGRAMA	3.- MOVILIDAD CICLISTA
OBJETIVO	EL USO DE LA BICICLETA PRIVADA DE FORMA SEGURA	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA DE TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA)
INDICADORES	NÚMERO DE PUNTOS DE APARCAMIENTO SEGURO	PRESUPUESTO	75.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS			

Con el fin de fomentar la MOVILIDAD CICLISTA se propone crear una **RED DE APARCAMIENTOS SEGUROS para bicicletas privadas, que deben** ubicarse en puntos de origen y destino de los desplazamientos y puntos estratégicos, como son: equipamientos urbanos, parques, plazas y zonas verdes, intercambiadores modales y estacionamientos de disuasión en la periferia.

Se debe fomentar que las industrias, empresas, centros administrativos, educacionales, sanitarios, etc. habiliten en sus instalaciones aparcamientos seguros para los usuarios, para que estos complementen a los que el Ayuntamiento disponga en la vía pública.

El objetivo es servir de aparcamiento cerrado y vigilado, para dejar la bicicleta cuando el usuario se desplaza al trabajo, a la compra, a hacer gestiones o simplemente en momentos de ocio y servir de garaje de forma transitoria no permanente.

En la figura siguiente se muestra un ejemplo de este tipo de aparcamientos cerrados y vigilados seguros.

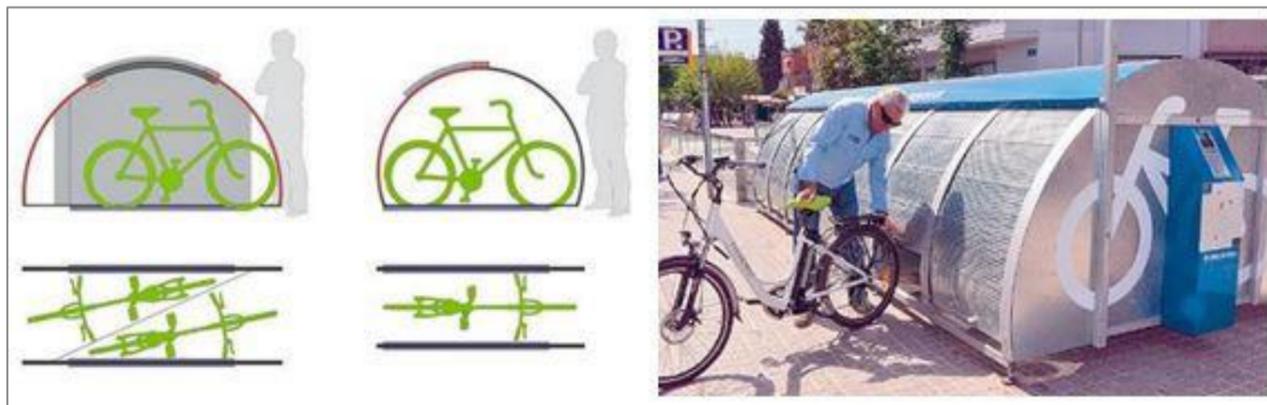


Fig. 144.- Ejemplo de CONTENEDOR PARA APARCAMIENTO SEGURO PARA BICICLETAS.

En el plano siguiente, se adjunta la **PROPUESTA DE LA RED APARCAMIENTOS SEGUROS EN VÍA PÚBLICA en el municipio**, que se deberá definir y concretar en el “**Estudio de red de vías ciclistas en Vila-real**”, que elabore el Ayuntamiento en fase de implantación del PMUS, y que posteriormente se irá desarrollando con proyectos de ejecución para cada uno de los tramos concretos.

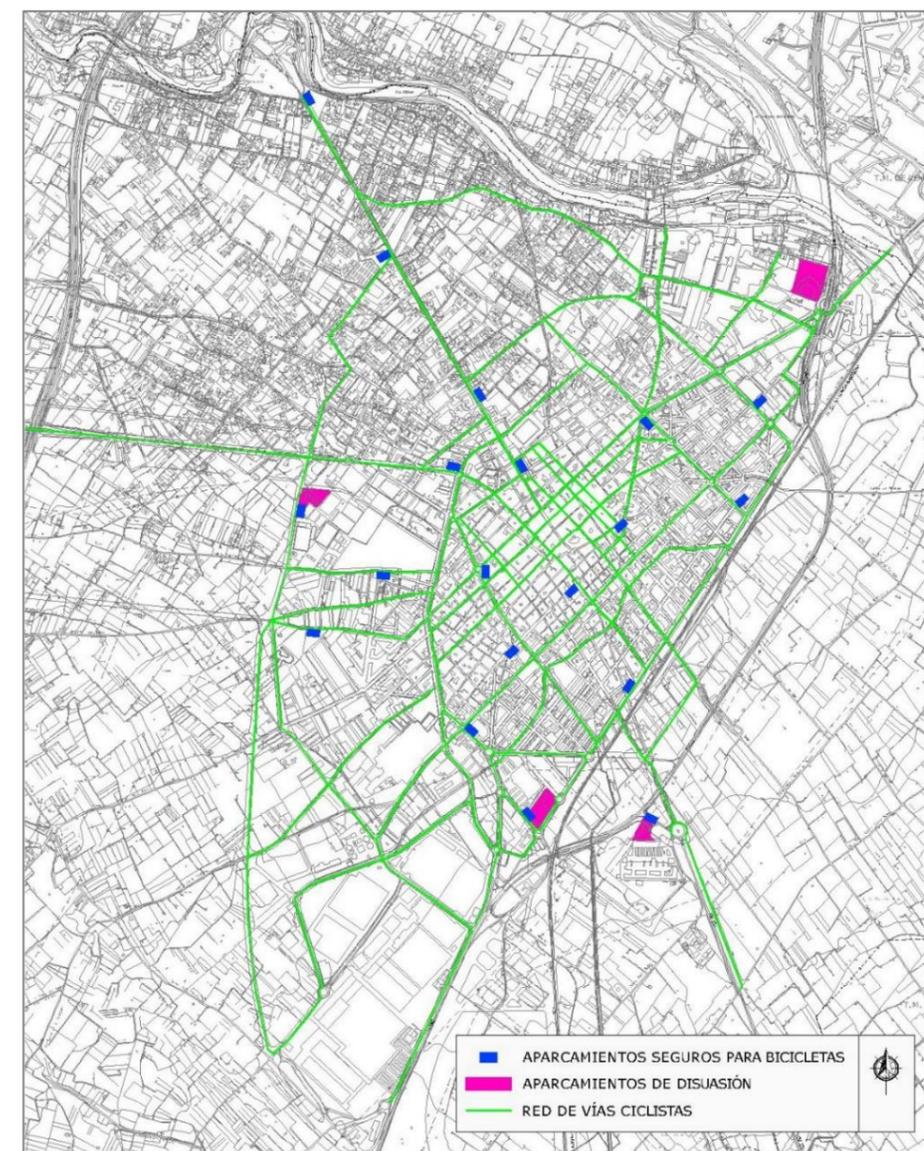


Fig. 145.- Plano de ubicación de APARCAMIENTOS SEGUROS PARA BICICLETAS.

ACTUACIÓN	23.- IMPULSAR EL PROYECTO ALQUILER PÚBLICO DE BICICLETAS Y PATINETES ELÉCTRICOS MEDIANTE EL SISTEMA DOCKLESS			
PLAN		PROGRAMA	3.- MOVILIDAD CICLISTA	
OBJETIVO	IMPULSAR Y POTENCIAR EL PROYECTO DEL SISTEMA DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS PÚBLICAS.	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA MOVILIDAD)	
INDICADORES	NÚMERO DE UNIDADES DE ALQUILER (BICICLETAS Y PATINETES)	PRESUPUESTO	250.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS				

Este nuevo proyecto de alquiler de bicicleta pública y patinetes (VMP) mediante el sistema *dockless*, pretende ir en consonancia con lo previsto en el Plan de Movilidad Metropolitano de Castellón (PMoMe), que también incluye la implementación de este servicio en Vila-real, para un uso metropolitano. La situación actual de la ciudad, en la que no existe una red de VÍAS CICLISTAS consolidada, que permita que los ciudadanos utilicen este servicio de forma de segura y cómoda, junto a que el número de puntos de préstamo del sistema tradicional Bicivila't que tenía Vila-real hasta la actualidad ha sido muy reducido y sólo abarcaba la zona centro del casco urbano, a excepción de los puntos de l'Ermida y Miralcamp, hacen que el servicio de préstamo público deba mejorarse conjuntamente con la red ciclista de la ciudad para fomentar el uso de la bicicleta y VMP y así generar una movilidad sostenible.

- Uso metropolitano.
- Posibilidad de realizar la carga eléctrica por parte del usuario con la correspondiente compensación económica.

Al crear una infraestructura formada por una red vías ciclistas (actuación nº 21 del PMUS) continua, segura, cómoda, que permita el desplazamiento en bicicleta por toda la ciudad, se estará en disposición de impulsar y potenciar el uso del servicio público de préstamo de bicicletas y patinetes mediante el sistema *dockless*, para lo cual será necesario:

1. La promoción al ciudadano del servicio de alquiler mediante sistema *dockless*.
2. Revalorizar el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, mediante campañas de divulgación, comunicación y promoción.
3. La implicación de los diversos agentes locales y la mejora continua a través de un feedback permanente y eficaz entre el sistema y los usuarios.
4. Incrementar en número de bicicletas disponibles notablemente y dotar a la red de vías ciclistas con nuevos puntos para poder aparcar bicicletas y patinetes de forma ordenada en lugares estratégicos (equipamientos, centros educativos, centros deportivos, áreas industriales, centros de ocio, aparcamientos de disuasión, intercambiadores modales, etc...), de forma que no se ocupen espacios en vía pública que puedan ocasionar inconvenientes al resto de usuarios (peatones, transporte público, transporte privado). En la figura de la página siguiente se indican los puntos propuestos para aparcamiento regulado. Esta regulación del aparcamiento se deberá llevar a cabo por un operador por concesión por la Conselleria de Transporte, de forma que se gestione toda el área metropolitana.
5. Reactivar el registro y marcaje de bicicletas y otros servicios vinculados.



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

Las ventajas que ofrece el sistema *dockless* para el préstamo de bicicletas y VMP son las siguientes:

- Mayor flexibilidad.
- Menor coste de implantación y mantenimiento.
- Bicicleta eléctrica con bloqueo (sin pedaleo) con chip antirrobo.
- No hay necesidad de implantar puntos de préstamo (anclajes).
- Puesta en funcionamiento de una *app* para localización y reserva, así como desbloqueo y bloqueo, de bicicletas y patinetes en el casco urbano y resto del área metropolitana.

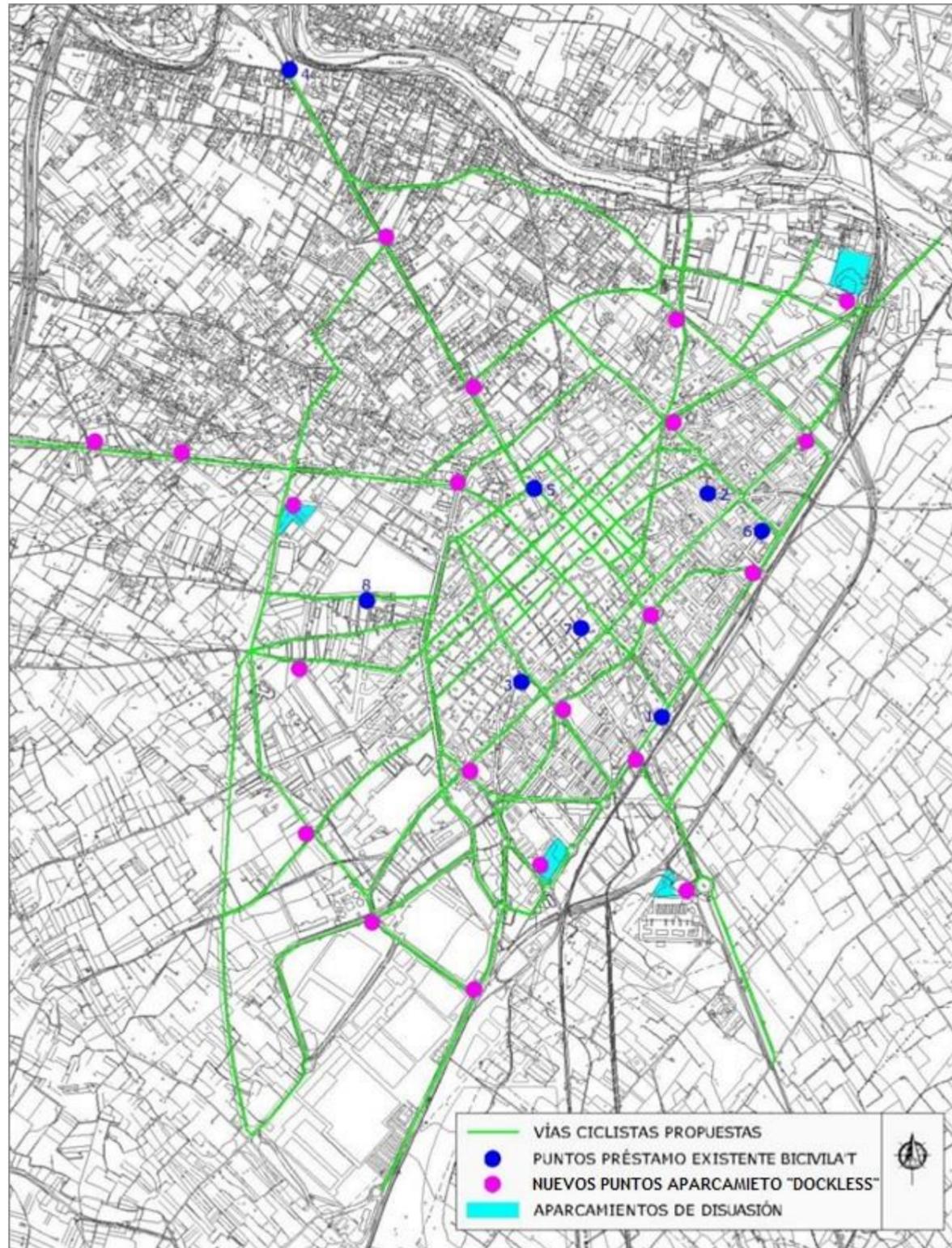


Fig. 147.- Posibles puntos de aparcamiento regulado de bicicletas y patinetes mediante sistema dockless.

ACTUACIÓN	24.- FOMENTO DEL USO DE LA BICI			
PLAN		PROGRAMA	3.- MOVILIDAD CICLISTA	
OBJETIVO	LOGRAR UN CAMBIO DE MENTALIDAD RESPECTO AL USO DE LA BICICLETA COMO MODO DE TRANSPORTE Y CONTRIBUIR A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA MOVILIDAD Y POLICÍA LOCAL)	
INDICADORES	NÚMERO DE CAMPAÑAS REALIZADAS / AÑO	PRESUPUESTO	15.000 € / AÑO	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS				

Para el fomento del uso de la bicicleta como uno de los principales modos de desplazamiento de la ciudadanía, se llevarán a cabo las siguientes actuaciones:

I. **Promoción pública de la bicicleta.** Para lograr una adecuada promoción pública del uso de la bicicleta, desde la Oficina de Movilidad se debe:

- 1º Elaborar un "Plan de campañas, jornadas y actuaciones para el fomento del uso de la bici":
- 2º Mantener al día toda la información sobre red vías ciclistas y servicio BICIVIL'T en la web municipal.

II. **Realizar actividades a colectivos concretos:**

II.1.- **En centros educativos**, centrados en los programas de "camino escolar en bicicleta" introducen la concienciación y los cambios de conducta en el uso de la bicicleta desde las edades más tempranas; se recomienda sobre todo entre los alumnos de institutos.

Fomentar el uso de la bicicleta creando campañas específicas dirigidas a los jóvenes del modo "Ven en bici", "Con bici al insti", etc.



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

II.2.- **En empresas**, los viajes al trabajo suponen una parte importante de los desplazamientos en vehículo privado. Transferir parte de estos viajes a la bicicleta bien directamente desde la vivienda al polígono industrial o intercambiando con el ferrocarril supondría una mejora ambiental. En este tipo de medidas el tejido empresarial debería incentivar económicamente al trabajador e impulsar campañas dentro de sus plantillas.



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

8.4 PROGRAMA 4.- MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Mejorar la competitividad del servicio de transporte urbano es crucial para que el autobús se convierta en una opción real frente al vehículo privado en aquellos desplazamientos de mayor longitud en el municipio.

Actualmente en Vila-real solamente hay una línea de transporte público urbano, que es insuficiente, por lo que unas de las principales actuaciones que se proponen será crear un servicio municipal de transporte público de autobús que cubra el casco urbano, las zonas industriales y residenciales extensivas (Madrigal).

Es importante apostar por la intermodalidad entre el sistema de transporte público y el privado, así como en otros modo como son la bicicleta, incentivando el acceso el acceso en coche hasta las estaciones o puntos de intercambio, donde deberá haber una dotación adecuada de plazas de aparcamiento.

Las actuaciones previstas en eeste programa son:

ROGRAMA	ACTUACIÓN	
PROGRAMA 4: MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO	25	MEJORAS DE OBRA CIVIL EN PARADAS DE AUTOBÚS
	26	MEJORAS TECNOLÓGICAS EN PARADAS DE AUTOBUS
	27	NUEVO INTERCAMBIADOR MODAL
	28	MEJORAS EN EL SISTEMA DE TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO
	29	IMPLANTACIÓN TECNOLOGÍA S.A.E.
	30	SISTEMA DE CONCESIÓN DE PRIORIDAD A AUTOBUSES EN INTERSECCIONES

Tabla 124.- Programa 4: Movilidad del transporte público.

ACTUACIÓN	25.- MEJORAS DE OBRA CIVIL EN PARADAS DE AUTOBÚS				
PLAN		PROGRAMA	PROGRAMA 4.- MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO		
OBJETIVO	REALIZAR ACTUACIONES DE MEJORA EN MATERIA DE OBRA CIVIL EN LAS PARADAS DE AUTOBÚS (ANDENES, SEGREGACIÓN DE CARRILES...)	RESPONSABLE	CONCEJALÍA MOVILIDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS (SPV) DEL AYTO. DE VILA-REAL		
INDICADORES	NÚMERO DE ACTUACIONES DE OBRA CIVIL EN PARADAS DE AUTOBÚS	PRESUPUESTO	100.000	PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
			100.000		MEDIA
			100.000		LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS					

El PMUS propone realizar una serie de actuaciones de mejora de las paradas y puntos significativos de las líneas de autobús urbano en materia de obra civil, para mejorar la infraestructura de dichas líneas y ofrecer un mejor servicio al ciudadano.

vigente (> 1,80 metros) y disponiendo la zona de aparcamiento del autobús más resguardada, desviando ligeramente el carril destinado al tráfico de vehículos (ver diseño en figura en páginas siguientes).

Entre las propuestas se encuentran:

1. Ampliación de aceras.
2. Delimitación de andenes y espacio para parada de los autobuses, intentando siempre que sea posible que no se encuentre en carril destinado al tráfico de vehículos. Instalación de marquesinas que reúnan las condiciones adecuadas de estética, comodidad y seguridad.
3. Mejoras en la accesibilidad a las paradas de autobús: rebajamiento de bordillos, adecuación de barbacanas, etc.
4. Implantación de señalización vertical y horizontal, de forma que sea clara la ubicación de la parada de autobús, así como su identificación.
5. Disposición de aparcabicis y zonas delimitadas para dejar bicicletas y VMP por sistema *dockless* y plazas de aparcamiento para taxis en las inmediaciones de las paradas de autobús, siempre que el espacio físico lo permita, para favorecer y fomentar la intermodalidad.
6. Realización de un 'Plan de identificación y desarrollo de puntos a mejorar en los recorridos de autobús urbano', para concretar las actuaciones de mejorar de la infraestructura que se propone el PMUS.

Un ejemplo concreto de mejora en este sentido es el que se muestra en la página siguiente. Se trata de mejorar la accesibilidad y la circulación de los autobuses en la parada de la calle Pare Lluís M^a Llop junto a la intersección con el Paseo de la Estación.

Por otra parte, en relación con las líneas de autobús urbano, también se plantea la implantación de un intercambiador modal en la zona de la báscula, que se define en la Actuación 27, y un rediseño de la parada de autobús de la línea 1 en la c/ Pare Lluís M^a Llop, junto a la intersección con el Paseo de la Estación, de forma que se propone una acera más generosa cumpliendo la normativa de accesibilidad

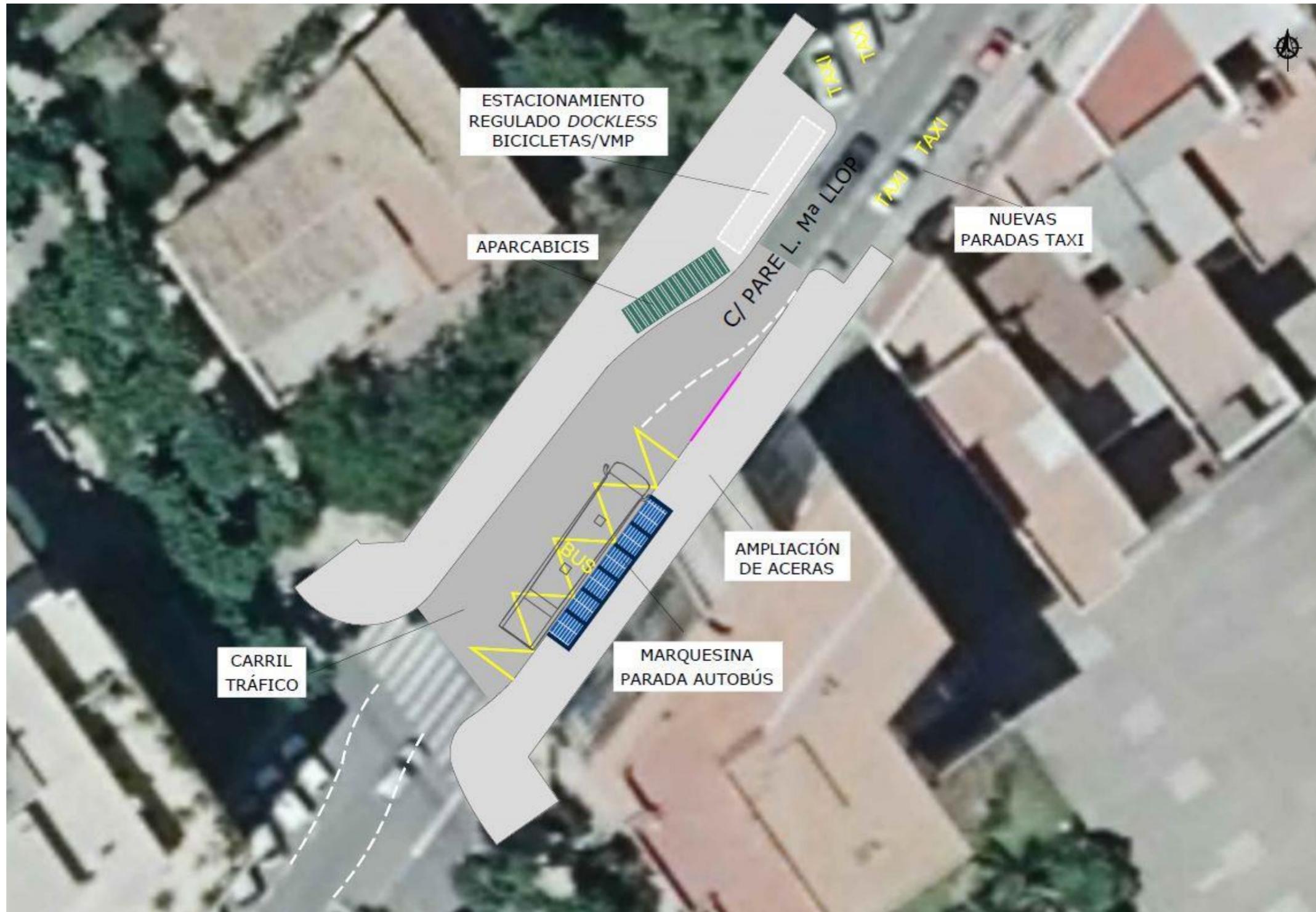


Fig. 150.- Rediseño propuesto de la parada de autobús en la c/ Pare Lluís Mª Llop junto al Paseo de la Estación.

ACTUACIÓN	26.- MEJORAS TECNOLÓGICAS EN PARADAS DE AUTOBÚS				
PLAN		PROGRAMA	PROGRAMA 4.- MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO		
OBJETIVO	ADECUAR LAS PARADAS DE BUS PARA QUE SEAN INTELIGENTES Y CONFORTABLES PARA EL USUARIO	RESPONSABLE	CONCEJALÍA MOVILIDAD Y SERVICIOS PÚBLICOS (SPV) DEL AYTO. DE VILA-REAL		
INDICADORES	NÚMERO DE PARADAS HABILITADAS / AÑO	PRESUPUESTO	100.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
			100.000 €		MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS					

Como se indicaba en la Actuación 18, el 'Plan Municipal Integral de Accesibilidad' proponen las actuaciones a realizar en las **paradas de autobús parada que sean accesibles**, y que cumplan con el 'Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad'.

Una vez adecuadas las paradas para que sean accesibles, con la presente actuación se describen las mejoras a implementar en las mismas para que sean paradas inteligentes y confortables para el usuario, con el objeto de mejorar el servicio público de bus y fomentar su uso.

Así pues, se considera necesario implementar en las paradas de bus las siguientes medidas:

- Señalizar la parada según el Reglamento General Circulación.
- Identificar la parada (nº línea y nombre parada).
- Disponer de información del itinerario y horarios de paso.
- Deberán incorporar información visual dinámica en paneles informativos acerca de tiempos de espera según destinos u otros mensajes.
- Avisos a los usuarios, así como cualquier otra información o incidencia necesaria para el buen funcionamiento del servicio.

CROQUIS PROPUESTA DISEÑO PARADA AUTOBÚS



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

ACTUACIÓN	27.- NUEVO INTERCAMBIADOR MODAL			
PLAN		PROGRAMA	PROGRAMA 4.- MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO	
OBJETIVO	CREAR UN INTERCAMBIADOR MODAL	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD)	
INDICADORES	EJECUCIÓN DEL INTERCAMBIADOR MODAL (SÍ – NO)	PRESUPUESTO	100.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS				

En la actualidad Vila-real carece de puntos distinguidos en los que se pueda producir de forma adecuada la intermodalidad en el transporte. En este sentido, se propone disponer una zona señalada como intercambiador modal en la zona de 'La Báscula', concretamente en la glorieta que interseca la calle Josep Ramón Batalla con las calles Sant Manuel y Vicente Sanchiz, y en el ramal de la calle Josep Ramón Batalla al norte de la mencionada glorieta.

Se trata de una ubicación estratégica, dado que es un punto de correspondencia de las líneas 1 y 2 principales de autobús urbano, además de que conecta estas líneas urbanas con las interurbanas. En este intercambiador modal se implantaría una zona delimitada para el estacionamiento ordenado de bicicletas y VMP del sistema de alquiler público mediante el sistema *dockless*, y también se propone disponer "contenedores" para el aparcamiento seguro de bicicletas privadas. Además, es un punto que como intercambiador modal también se puede aprovechar como referencia para habilitar servicios especiales de autobuses para los partidos de fútbol del Villarreal CF, al estar situada cerca del Estadi de la Ceràmica. También se valora la disposición de una parada de taxi en la c/ Sant Manuel.

El intercambiador modal permitirá albergar hasta tres autobuses en una zona separada del tráfico de vehículos privados. Para ello, se ocupará el espacio que actualmente está destinado a aparcamiento en cordón en la calle Josep Ramón Batalla, a su llegada a la glorieta de 'La Báscula'.

En la figura de la página siguiente se muestra la ubicación y el diseño propuesto para el intercambiador modal.

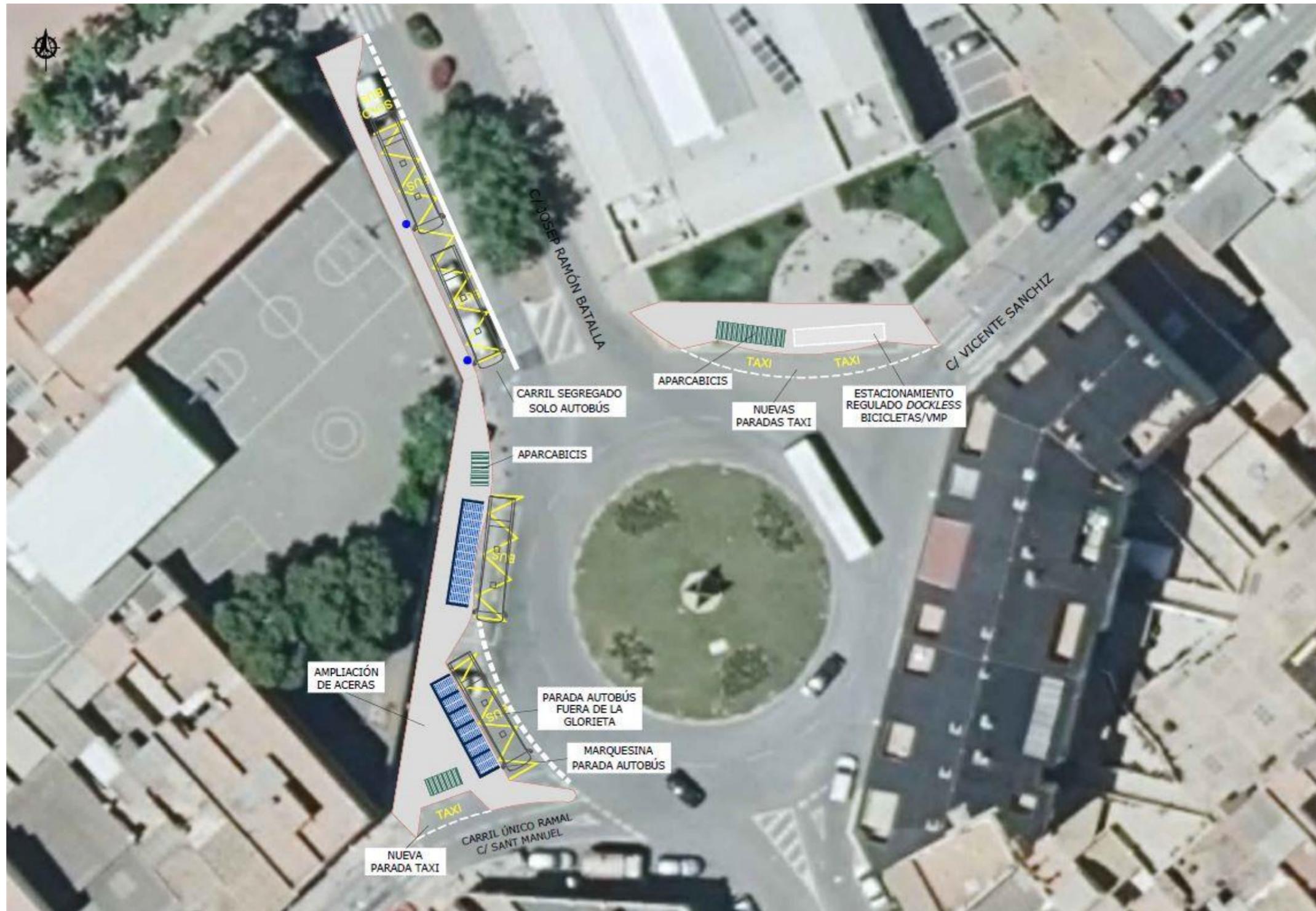


Fig. 152.- Nuevo intercambiador modal propuesto.

ACTUACIÓN	28.- MEJORAS EN EL SISTEMA DE TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO			
PLAN		PROGRAMA	PROGRAMA 4.- MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO	
OBJETIVO	FOMENTAR EL TRANSPORTE PÚBLICO AUMENTAR EL NÚMERO DE USUARIOS MEJORAR LA INTERMODALIDAD EN LA MOVILIDAD REDUCIR EL NÚMERO DE VEHÍCULOS EN EL INTERIOR DEL CASCO URBANO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL / CONSELLERIA VIVIENDA, OBRAS PÚBLICAS Y VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO / ADIF	
INDICADORES	AUMENTO PASAJEROS / AÑO	PRESUPUESTO	SIN COSTE	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS				

Para fomentar e impulsar el uso de transporte público, se proponen unas medidas a implantar en el sistema de tarifas del transporte público. Estas medidas deberán ser aprobadas por el Servicio de Gestión del Transporte Público, de la Subdirección General de Transporte, de la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad. Las medidas propuestas son las siguientes:

1. Implantación tarifas especiales o gratuitas

El precio del billete sencillo se sitúa como un fuerte argumento para no usar el transporte público. Se trata de implantar bonos de transporte, billetes especiales para eventos y tarifas que estarían ampliamente subvencionadas para distintos colectivos: estudiantes, mayores de 65 años, parados, etc.

Para su implantación será estrictamente necesario:

- Negociar con la empresa concesionaria del servicio, políticas activas que incentiven el uso de este tipo de transporte entre la población de Vila-real, estableciendo y aplicando políticas competitivas de precios.
- Elaborar un censo municipal con los potenciales demandantes y sectores de población afectados.
- Realizar un detallado estudio de los costes de explotación anuales y de las partidas y cantidades dedicadas a la subvención de los desplazamientos.

2. Billete integrado para distintos medios de transporte

Se trata de gestionar un convenio entre los organismos afectados para implantar un billete único para el servicio municipal de transporte urbano (AYTO. DE Vila-real), el servicio público de transporte interurbano (Conselleria Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio) y el ferrocarril (ADIF).

Este sistema de pago, con tarjeta única y recargable, permitiría el transbordo sin coste añadido al usuario entre tren, autobuses interurbanos y urbanos, permitiendo el cambio de línea independientemente del operador.

ACTUACIÓN	29.- IMPLANTACIÓN TECNOLOGÍA S.A.E.			
PLAN		PROGRAMA	PROGRAMA 4.- MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO	
OBJETIVO	FOMENTAR EL TRANSPORTE PÚBLICO AUMENTAR EL NÚMERO DE USUARIOS Y CALIDAD DEL SERVICIO MEJORAR LA PERCEPCIÓN POSITIVA DEL USUARIO SOBRE EL SERVICIO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD)	
INDICADORES	AUMENTO PASAJEROS / AÑO	PRESUPUESTO	Incluido en el coste del servicio. Exigir en pliegos concesión servicio público	PRIORIDAD TEMPORAL MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS				

Para mejorar el sistema de gestión de la flota de autobuses urbanos, se debe implantar un **Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE)**, que combina un sistema de comunicaciones, un algoritmo de localización de vehículos basado en GPS, y un software central de control, y permiten comunicar y localizar la flota y transmitir esta información al usuario en tiempo real.

Con el SAE mejora la calidad del servicio de transporte al cumplirse los horarios y frecuencias. También permite un conocimiento del servicio para mejorar la gestión de su regulación y adecuar su planificación.

Con ello aumenta la fiabilidad y la calidad percibida por el usuario ya que esta tecnología permite proporcionar información en tiempo real en múltiples soportes, lo que facilita su consulta en cualquier momento y lugar.

Los vehículos de la concesión deberán estar dotados de un ordenador de abordo con capacidad para controlar todo el sistema móvil, dotado de los interfaces mínimos necesarios para su conexión con los distintos elementos: Centro de Control y paradas.

Se propone escalonar la implantación de esta tecnología en paradas y vehículos. Para ello, se realizará un estudio de las paradas con mayor afluencia y mayor tiempo de espera.

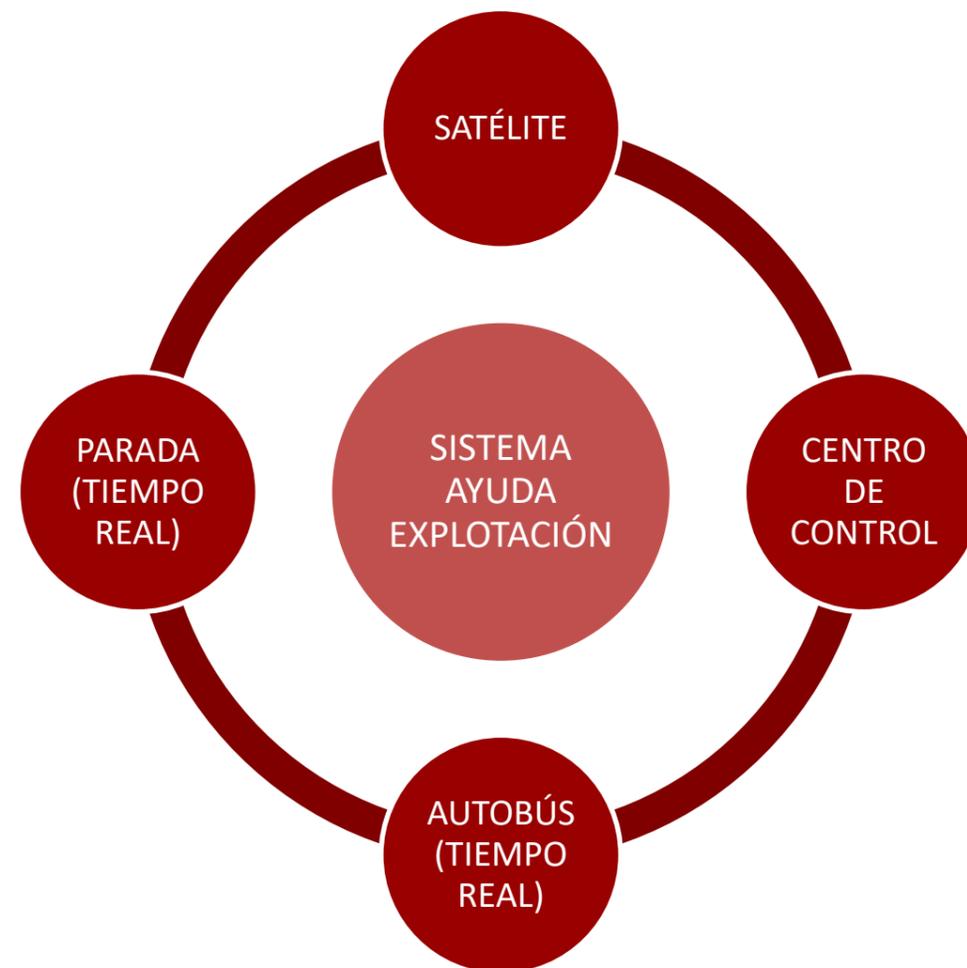


Fig. 153.- Esquema de funcionamiento del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE).

ACTUACIÓN	30.- SISTEMA DE CONCESIÓN DE PRIORIDAD A AUTOBUSES EN INTERSECCIONES			
PLAN		PROGRAMA	PROGRAMA 4.- MOVILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO	
OBJETIVO	ACORTAR TIEMPO TRAYECTO AUMENTAR COMPETITIVIDAD AUTOBÚS FRENTE VEHÍCULO PRIVADO MEJORAR LA PERCEPCIÓN POSITIVA DEL USUARIO SOBRE EL SERVICIO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA DE MOVILIDAD URBANA, POLICÍA LOCAL Y SPV)	
INDICADORES	NÚMERO DE INTERSECCIONES / AÑO	PRESUPUESTO	110.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANOS/CROQUIS				

Una vez definidas las líneas de autobuses urbanos en la **Actuación 25**, se debe analizar en cada intersección qué actuaciones son necesarias realizar para dar prioridad de paso a los autobuses, y optimizar con ello las frecuencias de cada línea de bus.

Se proponen las siguientes actuaciones:

- 1º) En las intersecciones sin semaforizar, adecuar la señalización viaria (vertical y horizontal) para dar prioridad en las intersecciones al itinerario del autobús.
- 2º) En las intersecciones semaforizadas, instalar un sistema electrónico con un emisor en cada autobús y un receptor en las intersecciones, de manera que sea posible variar la prioridad de paso controlada por los semáforos. Al acercarse un autobús a dicha intersección, la vía por la que circula adquiere de forma instantánea la prioridad evitándole detenerse y demorarse aún más tiempo.

La Oficina de Movilidad del Ayuntamiento, de manera coordinada con la Policía Local, determinará en cada intersección las actuaciones a realizar para dar prioridad de paso a los autobuses, y dichas actuaciones pueden ser llevadas a cabo por la Concejalía de Servicios Públicos (SPV), supervisadas por la Oficina de Movilidad.

8.5 PROGRAMA 5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO

Este programa pretende presentar una serie de actuaciones que permitan regular principalmente el tráfico del vehículo motorizado privado.

Para poder potenciar los modos de transporte sostenibles, es necesario racionalizar el uso del vehículo privado a través de políticas de racionalización de su uso a partir de propuestas que permitan un mejor y más equitativo reparto del espacio público.

PROGRAMA 5	MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO	PLAN DE MEJORA, ORDENACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED VIARIA
		PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO

Tabla 125.- Programa 5: Mejoras sobre el viario y el aparcamiento.

8.5.1 PLAN DE MEJORA, ORDENACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED VIARIA

Las mejoras del viario que se proponen se recogen en el Plan de mejora, ordenación y explotación del viario que continúe las actuaciones correspondientes a la creación de una ronda centro y una ronda de circunvalación, que permita canalizar el tráfico rodado de entrada y salida al casco urbano y su conexión con las vías interurbanas, y la mejora de las secciones del viario en el municipio para adecuarlo a las necesidades de tráfico y seguridad.

Las actuaciones previstas en este programa son:

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN
PROGRAMA 5: MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO	PLAN DE MEJORA, ORDENACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED VIARIA	31 ADECUACIÓN VIARIA PARA HABILITACIÓN DE UNA RONDA CENTRO
		32 MEJORAS EN EL VIARIO ESTRUCTURAL SUPRAMUNICIPAL
		33 REMODELACIÓN SECCIONES DE VIARIOS URBANOS
		34 MEJORAS PUNTUALES EN VIARIO URBANO EXISTENTE

Tabla 126.- Plan de mejora, ordenación y explotación de la red viaria.

ACTUACIÓN	31.- ADECUACIÓN VIARIA PARA HABILITACIÓN DE UNA RONDA CENTRO		
PLAN	5.1.- MEJORA, ORDENACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED VIARIA	PROGRAMA	5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO
OBJETIVO	REDUCIR EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN EL INTERIOR DEL CASCO URBANO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDA DURBANA Y POLICÍA LOCAL)
INDICADORES	NÚMERO DE ADECUACIONES / AÑO	PRESUPUESTO	1.335.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS			

Para reducir el tráfico en el viario del centro urbano, se propone adecuar la sección y señalización de viales urbanos existentes para habilitarlos como "**RONDA CENTRO**", de manera el tráfico rodado que desea atravesar el centro urbano lo haga por esta Ronda Centro y no por el viario interior.

Así pues, la Ronda Centro permitiría circunvalar el centro urbano, de manera ágil, pues en el viario que la conforma, llevarían a cabo las siguientes actuaciones:

- adecuar la señalización en las intersecciones para dar prioridad al tráfico de la Ronda,
- incorporar señalética que guíe al conductor por la Ronda Centro
- limitar el aparcamiento en los viales de la Ronda Centro si las maniobras de aparcamiento entorpecen la capacidad de la Ronda.

Esta "Ronda Centro" estaría formada por los siguientes viales urbanos, y su trazado se muestra en el plano siguiente:

- Al Norte: c/ Penyagolosa, Avda. Riu Ebre y avda. Mediterráneo
- Al Este: Avda. Francia y avda. Europa
- Al Sur-oeste: avda. Portugal, avda. Italia y avda. Alemania
- Al Oeste: c/ Vilanoca i la Geltrú, c/ Ambaixador Mascarell, c/ Blasco Ibáñez y c/ Puig Campana

La Oficina de Movilidad del Ayuntamiento, de manera coordinada con la Policía Local, determinará en cada uno de los viales anteriores que conforman la Ronda Centro, las actuaciones a realizar para dar prioridad de paso al tráfico de la Ronda. Para ello, debiera elaborarse un '**Estudio y Proyecto de remodelación de los viales existentes para su funcionamiento como Ronda Centro**'.



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

ACTUACIÓN	32.- MEJORAS EN EL VIARIO ESTRUCTURAL SUPRAMUNICIPAL		
PLAN	5.1.- MEJORA, ORDENACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED VIARIA	PROGRAMA	5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO
OBJETIVO	5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y APARCAMIENTO	RESPONSABLE	GENERALITAT VALENCIANA / MINISTERIO DE FOMENTO
INDICADORES	ML DE RONDA EJECUTADA	PRESUPUESTO	No se evalúa coste porque las actuaciones no son objeto del PMUS
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA/ILARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS			

En esta actuación se pretende definir el viario estructural supramunicipal de carácter urbano de Vila-real, para así mejorarlo y conseguir albergar el tráfico que no desea entrar en el casco urbano y que pretende circunvalar la ciudad, buscando los viarios interurbanos, sin perjudicar la movilidad urbana en el viario interno.

En el plano siguiente se muestra la red de viales estructurales supramunicipales de carácter urbano, compuesta por:

- 1) **Ronda Sudoeste:** comunica la carretera CV-20 con la actual N-340. La Generalitat Valenciana es la administración que debe ejecutar esta actuación.
- 2) **Carreteras N-340 y N-340a acondicionadas:**
 - a. **Tramo N-340,** si bien no constituye una ronda propiamente dicha, sí deja de funcionar como carretera de largo recorrido en el tramo Nules-Torreblanca, pasando a tener una función más local, por lo que se considera necesario el acondicionamiento de su diseño a un tráfico de este tipo, resolviendo los problemas de seguridad vial que se tienen en la actualidad, así como facilitando la permeabilidad de los itinerarios no motorizados y la integración urbanística. La N-340 se comunicará con la Ronda Sudoeste propuesta, además de con la CV-185 al este y la N-340a al norte.
 - b. **Tramo N-340a o Bulevar de la Plana,** como reconversión de la carretera N-340a en un bulevar de carácter urbano, como así se prevé en el Plan de Acción Territorial del Área Funcional de Castellón (PAT Castellón) y en el PMoMe de Castellón, uniendo las ciudades de Castelló de la Plana, Almassora y Vila-real, permitiendo la convivencia de transporte privado, transporte público e itinerarios peatonales y ciclistas independientes, seguros para los usuarios.

Cabe mencionar también la **carretera CV-20** y la **carretera CV-185**. En la CV-20 la Conselleria ya ha realizado mejoras, siendo un vial muy transitado que sirve de entrada y salida de Vila-real por el oeste. Es necesario que la adecuación de esta carretera se extienda hasta el paso superior de la AP-7. Esta carretera se conectaría con la Ronda Sudoeste, permitiendo los desplazamientos norte-sur por el oeste de Vila-real. Por otra parte, la CV-185 conecta con la N-340, permitiendo los desplazamientos norte-sur por el este de la ciudad.



Fig. 155.- Vialo estructural supramunicipal de carácter urbano.

TRAMO 1.- RONDA SUDOESTE

La Ronda Sudoeste enlazará la carretera autonómica CV-20 con la carretera estatal N-340 al sur del término de Vila-real, eliminando, del casco urbano (Av. Alemania e Italia), el tráfico pesado que procedente de Onda desea ir a la N-340 o viceversa. Además conectará las dos grandes áreas industriales del término municipal, la situada junto a la CV-20 y la situada al oeste de la N-340.

La Administración competente de su ejecución es **la Generalitat Valenciana**, por lo que **NO es una actuación objeto del presente PMUS**.

En la actualidad la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio está elaborando el proyecto de ejecución de la misma.

En su trazado intersecta mediante glorietas con los caminos de Miralcamp, de Betxí, de Artana, de la Carretera y de les Voltes, facilitando un amplio abanico de posibilidades de acceso al núcleo urbano mediante las Avenidas de Italia y Alemania y a las zonas educativas, deportivas y de ocio que se encuentran en el lado oeste de las mismas.

El trazado de la misma bordea por el oeste el suelo industrial previsto en el PGOU del sudeste de la ciudad.

La expropiación de los terrenos necesarios para su ejecución ya fue realizada por el Ayuntamiento de Vila-real, por lo que hay plena disponibilidad de terrenos.

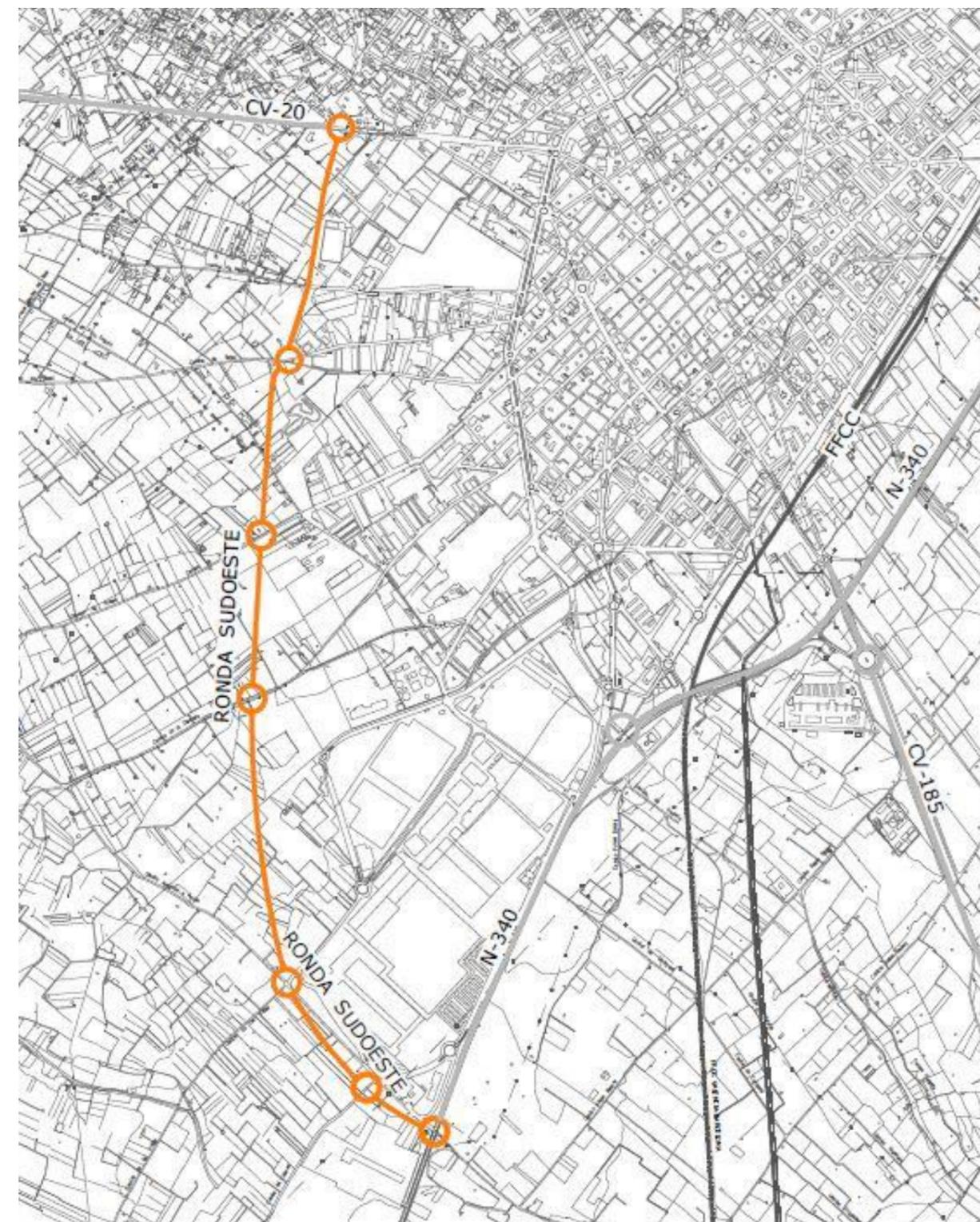


Fig. 156.- Trazado Ronda Sudoeste.

TRAMO 2.- N-340 Y N-340a ACONDICIONADOS

Se propone el **acondicionamiento del actual trazado de la carretera N-340** a su paso por Vila-real por el este de la ciudad, según se estipula en el 'Programa Estratégico para la Mejora de la Movilidad, Infraestructuras y el Transporte en la Comunidad Valenciana', denominada '**Estrategia Uneix**', de forma que se rediseñe su sección para adaptarla al nuevo tráfico existente, que deja de ser de largo recorrido para ser de carácter más local y comarcal, en el tramo Nules-Torreblanca, y también de la **carretera N-340a**, mediante la transformación de la carretera en el '**bulevar metropolitano de la Plana**', previsiblemente hasta la glorieta con la nueva carretera N-340 y la avenida Castellón de Vila-real, según las previsiones que la Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio plantea en su 'Plan de Movilidad Metropolitano del área urbana de Castellón (PMoMe Cs)' en elaboración y 'Plan de Transporte de Castellón y su entorno', también en revisión y elaboración.

Con esta reconversión de la carretera N-340, se adaptaría el diseño de la misma a un tráfico con una intensidad diaria inferior a la que soportaba hasta hace un tiempo, dado que el tráfico principal se da actualmente en la AP-7, ya liberalizada, y en la CV-10, actuando a su vez en los puntos del tramo de carretera donde se requiera mejorar la seguridad vial. Con la N-340a como un bulevar urbano, se pretende mejorar la convivencia del transporte privado, el transporte público y los desplazamientos peatonales y ciclistas, que podrían tener itinerarios independientes, más accesibles y seguros para los usuarios, y adaptados a un tráfico más calmado en la carretera.

Cabe tener en cuenta que **el acondicionamiento de la N-340 a su paso por Vila-real es una actuación de carácter supramunicipal** (competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), aunque su reconversión en función del tráfico que va a soportar harán que se le pueda otorgar la función de ronda de circunvalación. La **N-340a** (futuro bulevar) pasará de titularidad del Ministerio de Fomento a **titularidad autonómica o local**. Por tanto, respecto a las **actuaciones en la N-340 y N-340a**, considerando que la ejecución del **bulevar de la Plana compete a la Generalitat Valenciana**, se determina que **la ejecución de ambas actuaciones NO son objeto del presente PMUS**.

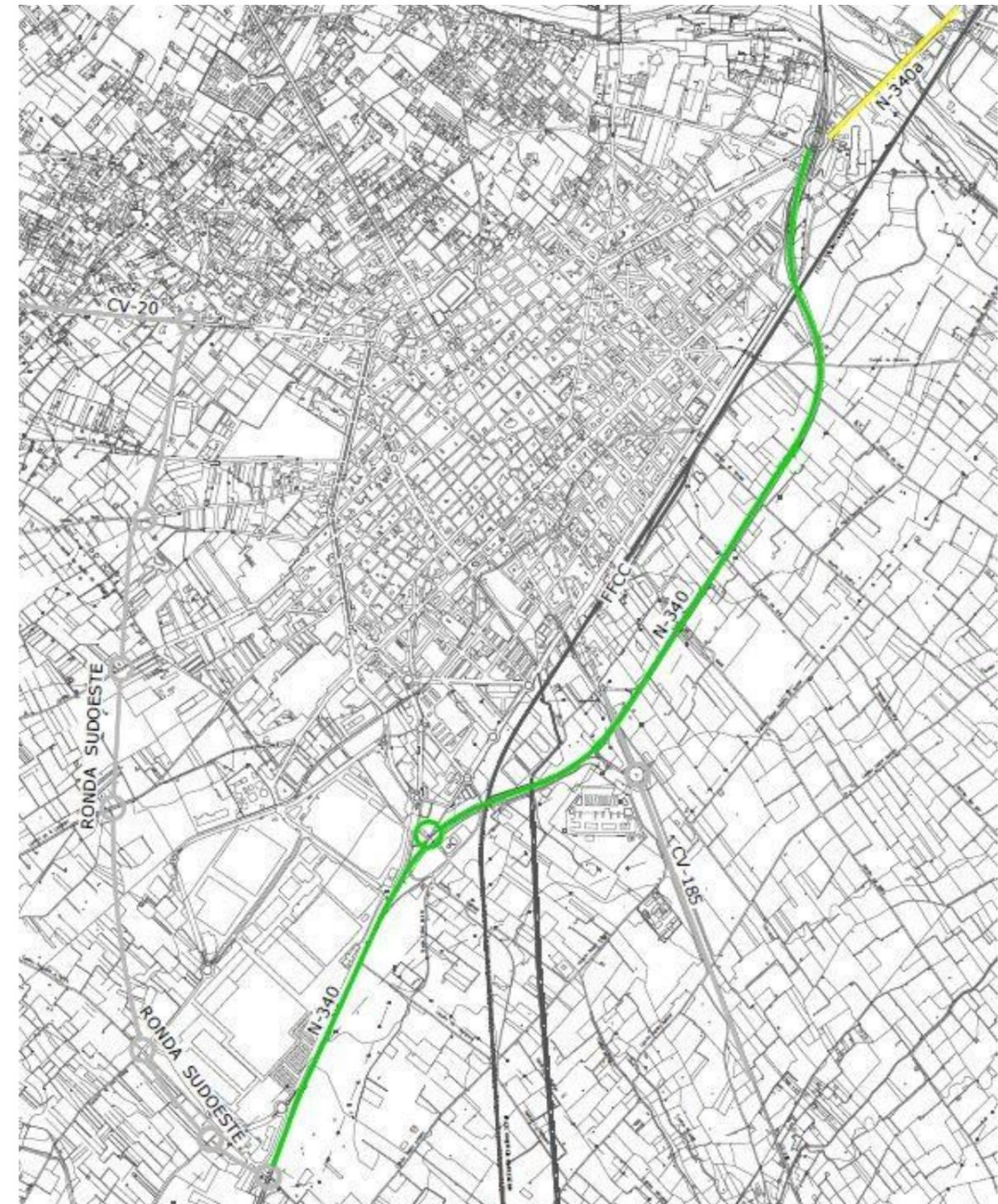


Fig. 157.- Trazado N-340 a acondicionar y N-340a como bulevar metropolitano.

ACTUACIÓN	33.- REMODELACIÓN SECCIONES DE VIARIOS URBANOS			
PLAN	5.1.- MEJORA, ORDENACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED VIARIA	PROGRAMA	5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO	
OBJETIVO	ADECUAR LAS SECCIONES DEL VIARIO URBANO PARA DAR SERVICIO A LAS NUEVAS NECESIDADES MODALES DE MOVILIDAD.	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL – CONCEJALÍAS TERRITORIO Y MOVILIDAD.	
INDICADORES	Nº DE ACTUACIONES REALIZADAS / AÑO	PRESUPUESTO	3.000.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA

DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS

En la actualidad no todas las secciones de la red viaria urbana de Vila-real son las adecuadas para albergar a los diferentes modos de movilidad (peatonal, bici, bus, coche,...) en condiciones de seguridad y comodidad, por lo que será necesario actuar sobre ellas para que se adecuen a las condiciones de movilidad que se les exige.

Para identificar todas aquellas vías urbanas que deben modificar su sección para adecuarse al nuevo reparto modal de transporte a soportar, debe realizarse en fase de implementación del PMUS un "**Estudio de adecuación de las vías urbanas al nuevo reparto modal de transporte a soportar**". La gran mayoría de actuaciones de modificaciones de secciones viarias van ligadas a otras actuaciones previstas en el PMUS, si bien se pueden proponer algunas de las necesarias como ejemplo:

VÍA	SECCIÓN ACTUAL	SECCIÓN PROPUESTA
Tramo de c/ Ermita desde c/ Cordón a c/ Calvari.	Sección variable con un único sentido de circulación salida hacia Onda.	Habilitar: <ol style="list-style-type: none"> 1) doble sentido circulación desde c/ Cordón o c/ Ambaixador Mascarell, para que autobuses puedan acceder a la futura Estación de Autobuses a ubicar en parking plaza Llaurador junto carrer Calvari. 2) Crear carril bici por margen norte, desde la c/ Calvari junto a plaza Llaurador hasta conectar con el existente en camí l'Ermita a la altura del carrer Serra d'Aitana. Para ello hay que eliminar franjas de aparcamiento en cordón y batería y unificar la sección en todo el tramo.
Av. Alemania desde CV-20 y av. Italia (hasta c/ Bélgica)	Tiene una sección importante de unos 34 m. de anchura, muy desaprovechada, pues dispone de un paseo o zona verde central de escasos 8 m. que no puede ser aprovechado por ciudadanos, no dispone de carriles bici, aparcamientos en cordón o batería que llegan a invadir carriles de circulación, y cuyas maniobras de aparcamiento entorpecen la circulación, con giros peligrosos en mediana y lagos pasos de peatones para atravesar 4 carriles circulación.	Tras la ejecución de la ronda sudoeste, el importante tráfico pesado que acoge actualmente la vía desaparecerá en un alto porcentaje, debiendo transformarse en una vía más amable para el ciudadano, para lo que se plantea: <ul style="list-style-type: none"> • Llevar el tráfico al centro de la sección en calzada de 7 m ancho con 2 carriles (1 por sentido), delimitada lateralmente por sendas jardineras longitudinales de 1 m ancho. • A continuación habilitar vía lateral de carril bus y de tráfico rodado para servicio a edificaciones (3,5 m.), con franja de aparcamiento en cordón (2,5). • Colindante con edificaciones quedan 6,5 m. de anchura en los que habilitar banda separación calzada de 1 m, carril bici de 2,5 m y acera de 3 m.

ACTUACIÓN	33.- REMODELACIÓN SECCIONES DE VIARIOS URBANOS	
Av. Italia (desde c/ Bélgica) y av. Portugal	<p>Tiene una sección importante entre 24-29 m. de anchura, de sección diversa. Normalmente con 4 carriles (2 por sentido circulación), aunque en av. Italia mal delimitados y desaprovechados, alternando aparcamiento en cordón y en batería. No dispone de carriles bici.</p>	<p>Tras la ejecución de la ronda sudoeste, el importante tráfico pesado que acoge actualmente la vía desaparecerá en un alto porcentaje, debiendo transformarse en una vía más amable para el ciudadano, para lo que se plantea:</p> <p>a) <u>En sección tramo Av Italia de 29 m ancho:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Llevar el tráfico al centro de la sección en calzada de 7 m ancho con 2 carriles (1 por sentido), delimitada lateralmente por bordillo. • A continuación habilitar vía lateral carril bus y de tráfico rodado para servicio a edificaciones (3,5 m.), con franja de aparcamiento en cordón (2,5) • Colindante con edificaciones quedan 5,5 m. de anchura en los que habilitar carril bici de 2,5 m y acera de 3 m. <p>b) <u>En sección tramo Av Portugal de 24 m ancho:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Llevar el tráfico al centro de la sección en calzada de 7 m ancho con 2 carriles (1 por sentido), delimitada lateralmente por bordillo. • A continuación habilitar vía lateral carril bus y de tráfico rodado para servicio a edificaciones (3,5 m.), • En margen sur poner carril bici de 2,5 m. y en margen norte (junto casco urbano residencial) poner franja de aparcamiento en cordón (2,5 m) • Colindante con edificaciones quedan 2,5 m. de anchura en los que habilitar una acera de 2,5 m.
Av. Francia y av. Europa	<p>Tiene una sección de 24 m. de anchura, de sección muy diversa, con 4 o 2 carriles de circulación, alternando aparcamiento en cordón y en batería que entorpecen enormemente la circulación, y con muchas intersecciones con peligro de giros a izquierdas, lo que implica que su capacidad de evacuación de tráfico rodado sea baja. No dispone de carriles bici</p>	<p>Se plantea la siguiente sección:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Llevar el tráfico al centro de la sección en calzada de 7 m ancho con 2 carriles (1 por sentido), delimitada lateralmente por bordillo. • A continuación habilitar vía lateral carril bus y de tráfico rodado para servicio a edificaciones (3,5 m.), • En margen este poner carril bici de 2,5 m. y en margen oeste (junto casco urbano residencial) poner franja de aparcamiento en cordón (2,5 m) • Colindante con edificaciones quedan 2,5 m. de anchura en los que habilitar una acera de 2,5 m.
Av. Fco Tàrrega, av. la Murà y av. Pío XXI	<p>Tiene una sección de ancho constante per distribución diferente, pues lo único contante en todo el tramo es que hay dos carriles centrales de 1 único sentido de circulación hacia el sur, pero: en el tramo de Francesc Tàrrega y en casi la totalidad de Pío XII hay dos franjas laterales de aparcamiento en cordón, que entorpecen la fluidez del tráfico y en el tramo de la Murà no existen estas franjas de aparcamiento y todo es resto de la sección es acera. No hay carril bici</p>	<p>Para dar fluidez al tráfico, se debe eliminar las franjas de aparcamiento, al menos una de ellas para transformarlo en carril bici. En el tramo de la Murà hay que habilitar carril bici en franja ocupada por acera.</p>

ACTUACIÓN
33.- REMODELACIÓN SECCIONES DE VIARIOS URBANOS

C/ Josep Ramón Batalla y c/
Cardenal Tarancón

Sección de 20 m de anchura, con calzada de 2 carriles con doble sentido circulación, franjas de aparcamiento lateral en cordón o batería, y aceras.



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



Fig. 159.- Sección c/ Cardenal Tarancón.

Hay que modificar sección para alojar un carril bici de 2,5 m:

- 1) En Josep Ramón Batalla, hay que transformar el aparcamiento sur de batería en cordón
- 2) En Cardenal Tarancón hay que eliminar el aparcamiento sur en cordón o bien usar el central como carril bici.

Tramo CV-20 urbano, desde Ronda
Sudoeste hasta AP-7

En la actualidad la sección se limita 2 carriles con arcenes de 1 m

La sección prevista por alineaciones del PGOU es de 36 m., si bien en la actualidad hay unos 14-16 m. de anchura disponibles sin necesidad de expropiar.

La sección final de 36 m deseable sería:

- Calzada central de 16 m anchura, de doble sentido de circulación con 2 carriles por sentido con mediana central (1 m), delimitada lateralmente por sendas jardineras longitudinales de 0,5 m ancho, similar a la del tramo existente desde AP-7 hasta CV-10 (A-7)

ACTUACIÓN		33.- REMODELACIÓN SECCIONES DE VIARIOS URBANOS	
	 <p>Fig. 160.- Sección actual CV-20 tramo Ronda Sudoeste a AP-7.</p>	 <p>Fig. 161.- Sección actual CV-20 tramo AP-7 a CV-10.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A continuación habilitar zona de 6 m. en la que ubicar una vía lateral de carril bus y de tráfico rodado para servicio a edificaciones (3,5 m.) y una franja de aparcamiento en cordón (2,5). • Colindante con edificaciones quedan 4 m. de anchura en los que habilitar un carril bici de 1 sentido de 2 m y una acera de 2 m. <p>Hay que tener en cuenta que el tramo de la CV-20 próximo al paso superior sobre la AP-7 es de titularidad autonómica.</p>	
<p>C/ Vilanova i la Geltrú, c/ Ambaixador Mascarell, c/ Blasco Ibáñez y c/ Puig Campana.</p>	<p>Estas calles tienen distribución de secciones muy dispares, y deben adecuarse pues deben formar parte de la circunvalación interior casco urbano de 1 sentido circulación (sentido horario)</p>	<p>Debe adaptar su sección para convertirse en la circunvalación interior. Ver Actuación 31. Para ello se debe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eliminar aparcamiento laterales que entorpezcan el flujo de circulación • Incorporar carril bici (ver Actuación 21) • Adecuar aceras accesibles y lo más anchas posible con resguardo del tráfico rodado 	
<p>C/ Pere III</p>	<p>El ancho del PGOU es de 9 m. Actualmente la sección está compuesta por aceras de ancho escaso para el alto tráfico peatonal de la calle (1,50 m la norte y 2,20 m la sur) y calzada de 5,3 m, con una franja de aparcamiento en cordón de 2 m y carril de 3,3 m</p>	<p>Debido a la gran afluencia de peatones en la calle y para coordinar la sección con la actuación de peatonalización del centro zona Plaza Bayarri, se propone modificar la sección para ampliar el ancho peatonal, eliminando la franja de aparcamiento.</p> <p>Se propone una sección con calzada y aceras a nivel. La calzada de un único carril de 4 m y aceras de 2,50 m cada una.</p>	

ACTUACIÓN	33.- REMODELACIÓN SECCIONES DE VIARIOS URBANOS	
	 <p data-bbox="973 730 1258 764">Fig. 162.- Sección c/ Pere III.</p>	

ACTUACIÓN	34.- MEJORAS PUNTUALES EN VIARIO URBANO EXISTENTE				
PLAN	5.1.- MEJORA, ORDENACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA RED VIARIA	PROGRAMA	5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y APARCAMIENTO.		
OBJETIVO	MEORAR DISEÑO FUNCIONAL DE PUNTOS CONCRETOS DE LA RED VIARIA.	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍAS DE URBANISMO Y MOVILIDAD URBANA, SPV Y POLICÍA LOCAL)		
INDICADORES	Nº MEJORAS REALIZADAS/ AÑO	PRESUPUESTO	500.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA
			500.000 €		MEDIA
			500.000 €		LARGA

DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS

En la actualidad existen puntos concretos de la red viaria urbana, que están deficientemente diseñados provocando problemas de funcionamiento y seguridad vial, por lo que se requiere elaborar en fase de implementación del PMUS un "**Estudio de mejora de puntuales en la red viaria**" que identifique todos aquellos puntos que deben ser mejorados, para acometer los **Proyectos de ejecución específicos** en cada caso. Se proponen a continuación ejemplos de actuaciones concretas que deben incorporarse a dicho estudio:

TIPO DE PROBLEMA	EJEMPLOS	
GLORIETAS CON DISEÑO DEFICIENTE	 <p>Fig. 163.- Glorieta en av. Castellón y camí Vell d'Onda. Diámetro insuficiente. Debe ampliarse.</p>	 <p>Fig. 164.- Glorieta en av. Grecia con ángulo de entrada desde av. Francesc Tàrraga deficiente. Debe corregirse.</p>

ACTUACIÓN

34.- MEJORAS PUNTUALES EN VIARIO URBANO EXISTENTE



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

MEJORAS EN ACCESOS SUR Y NORTE EN N-340



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 bulevard urbano titularidad GVA o Ayuntamiento.

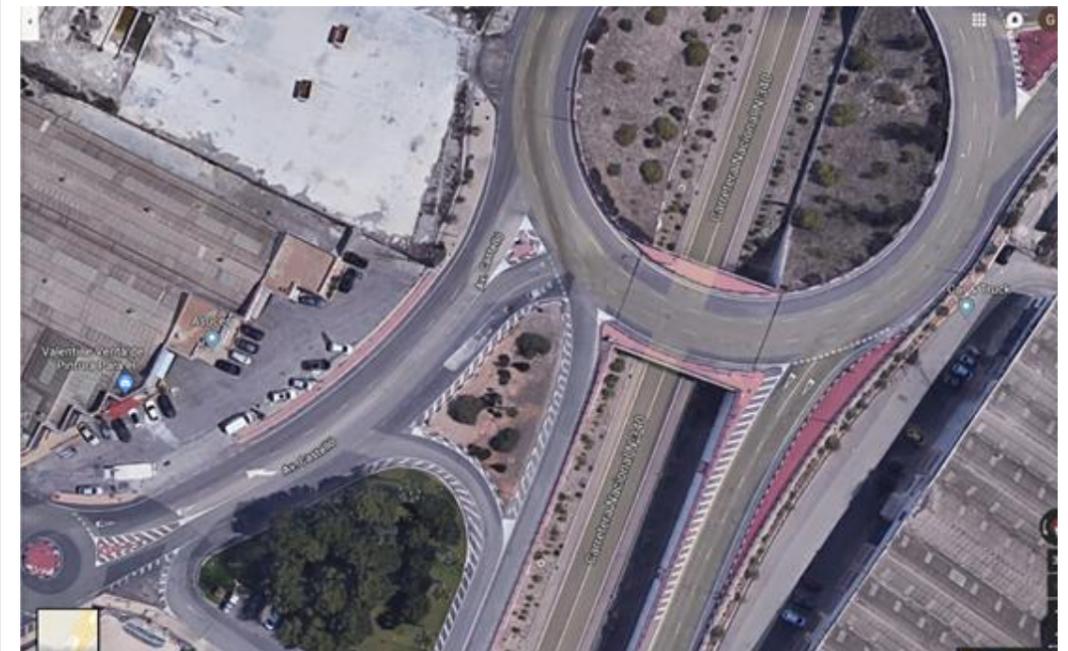


Fig. 171.- Anular salida av Castellón a glorieta enlace norte N-340 por elevada tasa accidentabilidad. No existe distancia suficiente al ramal salida glorieta.

8.5.2 PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO

La gestión del estacionamiento es otra herramienta importante para racionalizar el uso del vehículo privado. El objetivo del PMUS en este campo es facilitar el estacionamiento a residentes en el casco urbano con, a la vez que se proponen alternativas para disuadir el uso del vehículo privado en los desplazamientos de penetración que tienen como destino el casco urbano de Vila-real

Las actuaciones previstas en este programa son:

PROGRAMA	PLAN	ACTUACIÓN
PROGRAMA 5: MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO	PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	35 MEJORA DE LA OFERTA DE APARCAMIENTO PARA RESIDENTES
		36 REDUCCIÓN PROGRESIVA DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO EN RED VIARIA
		37 REGULACIÓN APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN (ORA) – RESIDENTES EN VÍA PÚBLICA
		38 APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN PARA VEHÍCULOS EN LAS AFUERAS
		39 ESTACIONAMIENTO DE PESADOS EN LAS AFUERAS
		40 REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO EN POLÍGONOS INDUSTRIALES
		41 AMPLIACIÓN APARCAMIENTO JUNTO ESTACIÓN FERROCARRIL
		42 REGULACIÓN NORMATIVA ESTÁNDARES DE DOTACIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO

Tabla 127.- Plan de gestión del aparcamiento.

ACTUACIÓN	35.- MEJORA DE LA OFERTA DE APARCAMIENTO PARA RESIDENTES			
PLAN	5.2.- PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	PROGRAMA	5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO	
OBJETIVO	MEJORAR ESTACIONAMIENTO INTERIOR ÁREA URBANA	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA DE TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA)	
INDICADORES	Nº NUEVAS PLAZAS APARCAMIENTO RESIDENTES / AÑO	PRESUPUESTO	Son actuaciones de promoción privada o concesiones de subsuelo público, sin coste para el Ayuntamiento.	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

En la actualidad, en las zonas residenciales del casco urbano que no disponen de aparcamientos subterráneos en las fincas, hay un déficit de aparcamiento de residentes, que se verá agravado con la implantación de ciertas actuaciones del PMUS (carriles bici, mejora accesibilidad peatonal...), que van eliminando plazas de aparcamiento en viario.

Por ello, será necesario establecer en la fase de implantación del PMUS, un '**Plan de Aparcamiento para Residentes (PAR)**' que detecte las zonas del casco urbano que tienen déficit de plazas de aparcamiento para residentes, y determine las posibles soluciones urbanísticas y las ubicaciones en las que crear nuevas áreas de aparcamiento, que compensen el déficit de plazas de aparcamiento en vía pública.

Las posibles soluciones que propone el PMUS para crear nuevas áreas de aparcamiento en el casco urbano son:

- 1) **Aparcamientos subterráneos bajo zonas dotacionales públicas:** zonas verdes o plazas, como puede ser: Plaza Bayarri, Plaza y/o Jardín de Sant Pasqual, Plaza Colom, Pz La Panderola, Pz Llaurador, zona verde junto c/ Mestre Joaquín Vidal, plaza Sant Ferran,...
- 2) Fomentar desde el Ayuntamiento, que **en las nuevas promociones de bloques de vivienda**, se ejecuten además de las plazas necesarias para las nuevas viviendas, **plazas de aparcamiento extras para residentes de cercanos a la nueva promoción**. Para ello, el Ayuntamiento, en su caso, deberá proceder a realizar las modificaciones pertinentes de las normas urbanísticas del PGOU
- 3) Modificar las ordenanzas del PGOU, para permitir promocionar el **uso de los patios de manzana y de los bajos comerciales sin uso**, para habilitar aparcamientos, especialmente para residentes.
- 4) Desde el ayuntamiento, crear una **bolsa de aparcamientos disponibles en régimen de alquiler**. Para ello, el ayuntamiento debe apoyarse en las asociaciones de vecinos y comunidades de propietarios afectadas.
- 5) Localizar en el casco urbano los **solares que están ocupados por antiguos talleres / industrias**, en muchas ocasiones sin actividad, para promocionar que los propietarios o terceros, mediante actuaciones de regeneración urbana, previstas en la legislación urbanística, decidan ejecutar edificios o subterráneos de aparcamientos para residentes, combinado en su caso el uso de aparcamiento con el residencial que le otorga la calificación del PGOU. Para ello, el Ayuntamiento, en su caso, deberá proceder a realizar las modificaciones pertinentes de las normas urbanísticas del PGOU

ACTUACIÓN	36.- REDUCCIÓN PROGRESIVA DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO EN RED VIARIA			
PLAN	5.2.- PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	PROGRAMA	5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO	
OBJETIVO	MEJORA EL ESPACIO URBANO PARA PEATÓN Y BICICLETA EVITAR TRÁFICO PARÁSITO EN BUSCA DE APARCAMIENTO EN CASCO URBANO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA Y POLICÍA LOCAL)	
INDICADORES	Nº PLAZAS APARCAMIENTO ELIMINADAS/ AÑO	PRESUPUESTO	El coste está incluido en Actuación 12	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

Esta medida forma parte de la estrategia del PMUS de progresiva reducción del acceso motorizado al casco urbano de Vila-real.

Se ha comprobado que la existencia de plazas de aparcamiento gratuitas en la red viaria genera una atracción de la movilidad motorizada en busca de aparcamiento, generando: un tráfico parásito en el casco urbano, contaminación y la ocupación de suelo público para el uso exclusivo de los coches, en detrimento del peatón y de la bicicleta.

Con objeto de contribuir a paliar estos problemas y para hacer posible la ejecución de: 1) la Actuación 12 de peatonalización del casco urbano y de ampliación de aceras en cumplimiento de la normativa de accesibilidad y 2) la Actuación 21 de creación de red de vías ciclistas, se propone la eliminación paulatina de oferta de plazas de aparcamiento en superficie, de manera coordinada con la Actuación 35 en los barrios eminentemente residenciales afectados por el 'Plan de Aparcamientos para Residentes'.

Esta reducción de plazas permitirá ganar espacio público para el peatón y la bicicleta, mejorando la calidad del entorno.

Por otra parte, el éxito de la actuación, que en buena parte, recaerá sobre el nivel de aceptación pública de la misma, estará también condicionada por la aplicación efectiva de las medidas contempladas en este PMUS para el fomento y la mejora de la movilidad no motorizada y en transporte público.

Se recomienda la implicación de las asociaciones vecinales en la estrategia de reducción paulatina de plazas de aparcamiento de red viaria, de cara a su mejor aceptación.

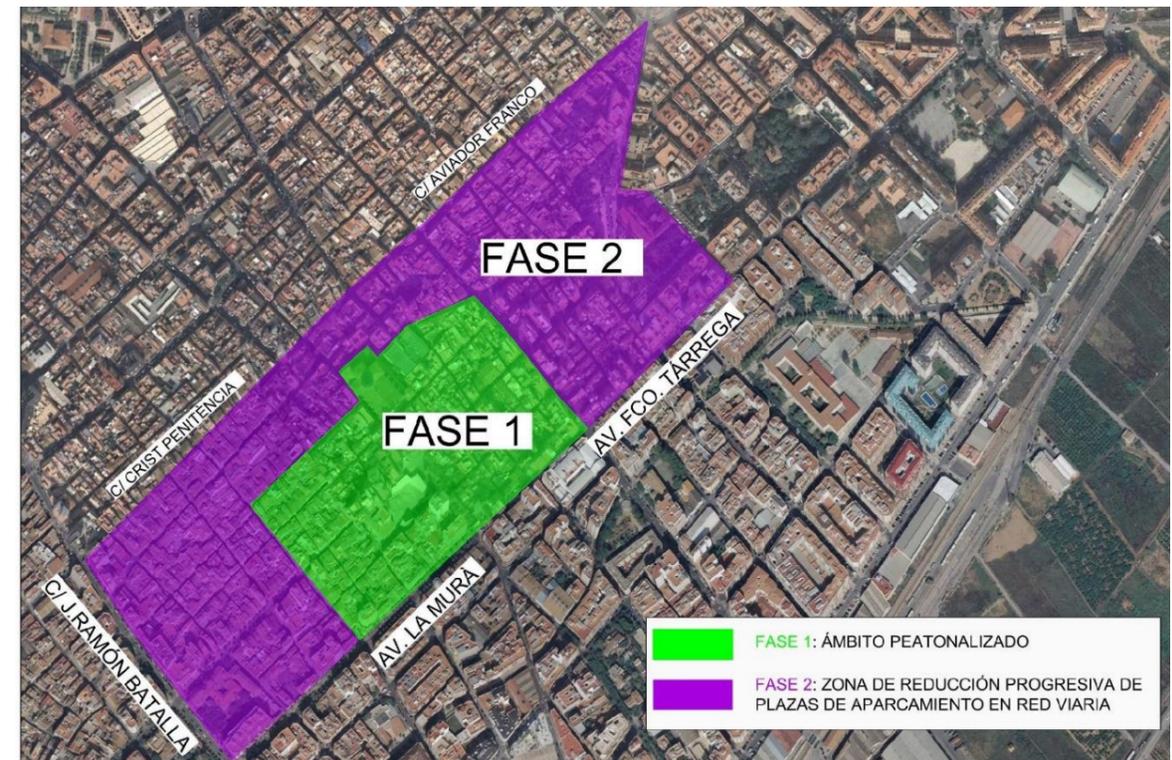


Fig. 172.- Fases de peatonalización y reducción de plazas de aparcamiento.

ACTUACIÓN	37.- REGULACIÓN APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN (ORA) – RESIDENTES EN VÍA PÚBLICA		
PLAN	5.2.- PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	PROGRAMA	5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO
OBJETIVO	REDUCIR EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN EL INTERIOR DEL CASCO URBANO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA Y POLICÍA LOCAL)
INDICADORES	Nº PLAZAS APARCAMIENTO REGULADAS/ AÑO	PRESUPUESTO	Sin coste para Ayuntamiento. Autofinanciación con contrato concesión.
		PRIORIDAD TEMPORAL	CORTA/MEDIA/LARGA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS			

Actualmente, **en la zona centro de Vila-real no existe Zona ORA**, si bien el acceso a la zona del casco histórico peatonalizada está limitada para el tráfico rodado, permitiéndose el acceso a residentes y a la carga y descarga mediante tarjetas de acceso.

Para las labores de carga y descarga tienen una acreditación que deben dejar en un sitio visible y que les autoriza a estacionar durante 10 minutos en el periodo de tiempo comprendido de 7-10h y 16-17h.

Para disuadir del uso del vehículo privado en los desplazamientos al casco urbano, se propone la creación de **una zona de estacionamiento regulado**, en la que el tiempo máximo de aparcamiento y la tarifa actuarían como elementos reguladores de la demanda.

Esta actuación no debe tener coste para el Ayuntamiento, pues debiera sacar a concurso el contrato de concesión de la zona ORA, el cual se debe autofinanciar con las tarifas a los usuarios. Además, los ingresos extras derivados de esta actuación, debieran dedicarse a la mejora del sistema de transporte público urbano o a otras medidas relacionadas con la movilidad sostenible en el municipio.

El PMUS propone, en el plano siguiente, un **ámbito en el que implantar la zona ORA**, si bien en fase de implantación del PMUS; se deberá realizar un 'Estudio de la oferta y demanda del aparcamiento de rotación (ORA) – residentes en vía pública en Vila-real', en el que:

- se analicen las necesidades reales,
- se defina planificación temporal de las zonas en las que se debe ir implantando,
- se detallen las actividades que tienen lugar en la zona de regulación, que permitiese modificar el marco temporal y tarifario de esta medida, modulando diferentes tiempos y precios en función de los equipamientos y usos que se ubiquen en cada caso. Esta medida es enormemente útil, ya que permite penalizar/bonificar determinados tipos de usuarios, que llevan asociados distintos patrones de aparcamiento. En este sentido, debe evitarse que se penalice a los usuarios residentes dentro de la zona de estacionamiento regulado, por lo que se propone establecer una prioridad tarifaria para los residentes de esta zona. Esta prioridad se materializaría a través de la obtención de una tarjeta anual que permitiría a los residentes aparcarse en las plazas situadas en la zona de aparcamiento regulado.

ZONA PROPUESTA PARA APARCAMIENTO DE ROTACIÓN (ORA)

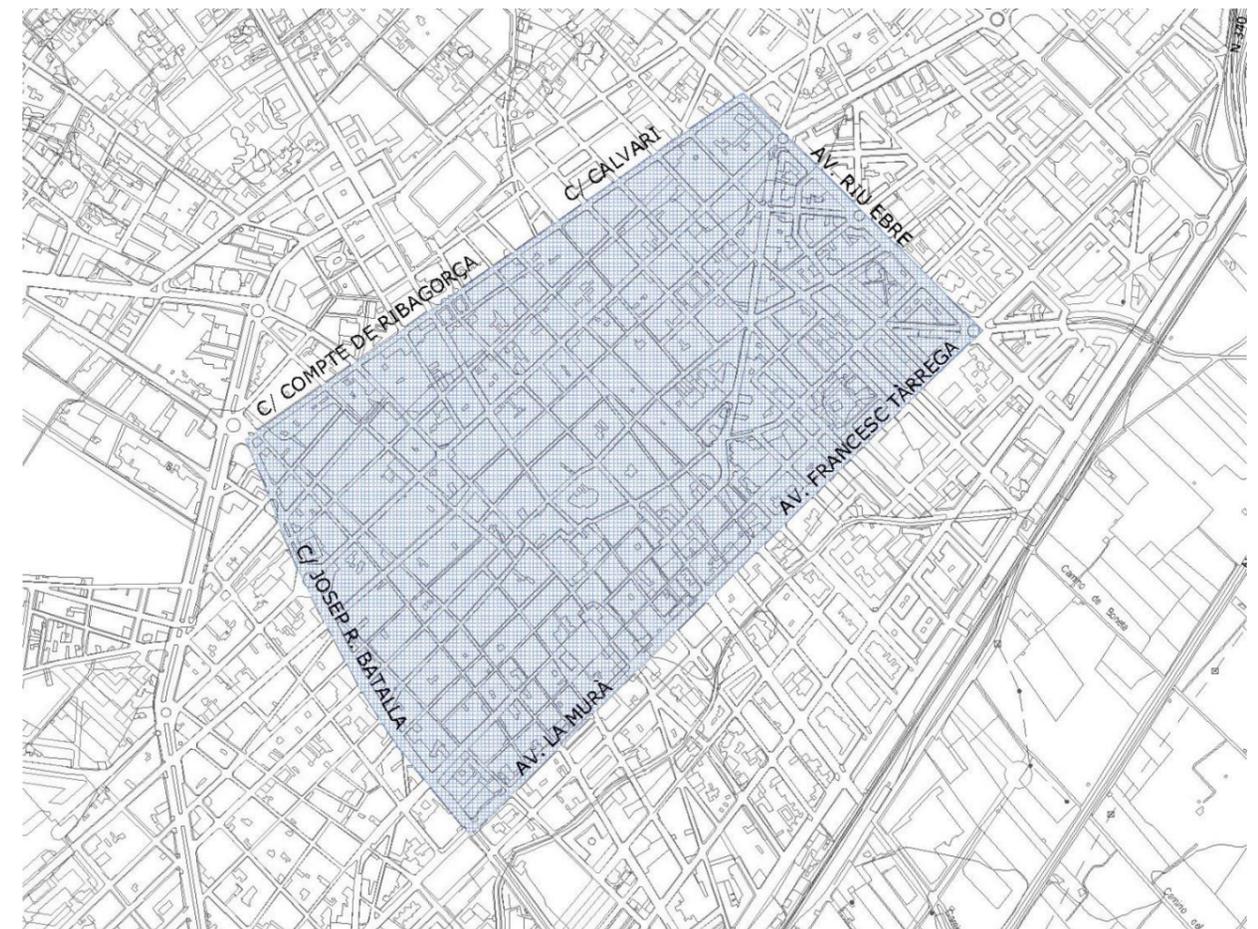


Fig. 173.- Zona propuesta para aparcamiento de rotación (ORA).



ACTUACIÓN	38.- APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN PARA VEHÍCULOS EN LAS AFUERAS		
PLAN	5.2.- PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	PROGRAMA	5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO
OBJETIVO	REDUCIR EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS EN EL INTERIOR DEL CASCO URBANO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA DE TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA)
INDICADORES	NÚMERO DE PLAZAS DE APARCAMIENTO DISUASIÓN / AÑO	PRESUPUESTO	1.250.000 €
		PRIORIDAD TEMPORAL	MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS			

El objeto de esta red de aparcamientos de disuasión periféricos, es dotar de plazas suficientes de aparcamientos que hagan las veces de intercambiadores modales de transporte, y con ello, permita a los usuarios acceder al casco urbano de la ciudad con transportes sostenibles: bici, a pie o autobús urbano, sin necesidad de penetrar con su coche, consiguiendo con ello disminuir el tráfico rodado que accede al casco urbano.

Así pues, estos aparcamientos deben estar comunicados con las líneas de bus urbano y habilitar en los mismos puntos de aparcamiento ordenado de bicicletas y VMP por sistema *dockless*, así como contenedores aparcabicis seguros para alojar bicicletas de uso privadas.

Se dirigen principalmente a los usuarios: a) de larga estancia: trabajo o estudios, o b) de media estancia: gestiones administrativas, deportivos, así como visitantes ocasionales del sector terciario cuyo objetivo son las compras o el ocio.

Se considera necesario que estos aparcamientos disuasorios contemplen, además, vigilancia 24 horas, electrolinera para la carga de vehículos eléctricos/híbridos.

Se propone la creación de una tarjeta-billete único que interconecte el aparcamiento en los parkings de disuasión y el uso del transporte público de Vila-real.

Adicionalmente, cabe destacar la posibilidad de alcanzar un acuerdo con el Villarreal CF para conseguir la cesión temporal de sus aparcamientos cuando no se disputen partidos de fútbol.

Estos aparcamientos pueden ser gestionados:

- c) **Directamente por el ayuntamiento**, aplicando tarifas muy reducidas y/o nulas para determinados colectivos, pero que sufraguen los gastos de ejecución y mantenimiento.
- d) **Por privado mediante contrato de concesión pública**, que no suponga coste para el Ayuntamiento.

El PMUS propone diversos aparcamientos de disuasión. Algunos de ellos se describen a continuación.

Principales aparcamientos de disuasión más exteriores (uso principal por áreas industriales):

- **Aparcamiento Este:** Situado a la entrada al municipio por la CV-185 y la N-340, en terrenos vacantes de la manzana dotacional del Hospital La Plana, con calificación urbanística según PGOU de GEC-4 de Sistema General Sanitario-Asistencial. En caso de habilitar el aparcamiento en superficie como GEC-11 'Aparcamiento en superficie', es necesario tramitar el documento de planificación correspondiente para cambiar de GEC-4 a GEC-11.

- **Aparcamiento Oeste:** Situado a la entrada al municipio por la CV-20, junto a la futura Ronda Sudoeste, en terrenos vacantes de la manzana dotacional deportiva del Centro de Tecnificación Deportiva, con calificación urbanística según PGOU de GEC-2 de Sistema General Deportivo. En caso de habilitar el aparcamiento en superficie como GEC-11 'Aparcamiento en superficie', es necesario tramitar el documento de planificación correspondiente para cambiar de GEC-2 a GEC-11.
- **Aparcamiento Norte:** Situado a la entrada al municipio por el Norte, junto a la glorieta del enlace de la carretera N-340, en terrenos vacantes de edificación de la manzana, con clasificación de suelo urbano industrial IND-2 de "Polígono Industrial" según PGOU. En caso de habilitar el aparcamiento en superficie como GEC-11 'Aparcamiento en superficie', es necesario tramitar el documento de planificación correspondiente para cambiar de IND-2 a GEC-11, el ámbito ocupado por el aparcamiento.
- **Sur:** Situado a la entrada desde el enlace sur de la N-340, en la Avenida Europa esquina c/ Matilde Salvador. Actualmente el PGOU le da una calificación GEC-11 'Aparcamiento en superficie', y ya está habilitado como tal.
- **FFCC:** Situado al este de la estación de FFCC, entre calle Doña Ana Nebot López y calle Dones del Magatzem, junto a camino Cedre. Se trataría de un aparcamiento efímero, es decir para uso provisional. Dada la proximidad de la estación de FFCC también podría ser utilizado por los usuarios de la misma.

Se estima que cada uno de estos parkings exteriores tenga una capacidad de unas 250 plazas, lo que genera 1.250 plazas de aparcamiento de disuasión, y una superficie de unos 9.375 m².

Aparcamientos cercanos al casco urbano:

- Aparcamiento existente en parcela en zona industrial nueva junto a calle Pietat, del cual habría que adecuar el pavimento.
- Parcela en calle Cardenal Tarancón.
- Parcela delimitada por calle Molí y calle Isabel Clara Simó, junto al jardín Rei Jaume I
- Parcela delimitada por calle Jaume Roig y calle Ducat d'Atenes.
- Parcela delimitada por calle Pinto Gumbau y calle Jaume Roig.
- Aparcamiento existente en parcela delimitada por avenida Mediterrani y calle Joanot Martorell.

- Parcela delimitada por calle Joanot Martorell y avenida Francia, para uso efímero.
- Parcela en calle Aviador Franco, frente calle Sant Josep, para uso efímero.
- Parcela delimitada por calle Aviador Franco y calle Josep Nebot.
- Parcela delimitada por calle Santa Catalina, calle Joan Baptista Llorens y calle Vázquez de Mella.
- Parcelas en calle Puig Campana, al norte del Estadio de la Cerámica.
- Parcela en cruce de calle Senda Pescadores y carretera Onda (antigua fábrica Mercé).

Se representa a continuación la ubicación de estas zonas de aparcamiento de disuasión.

APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN PROPUESTOS

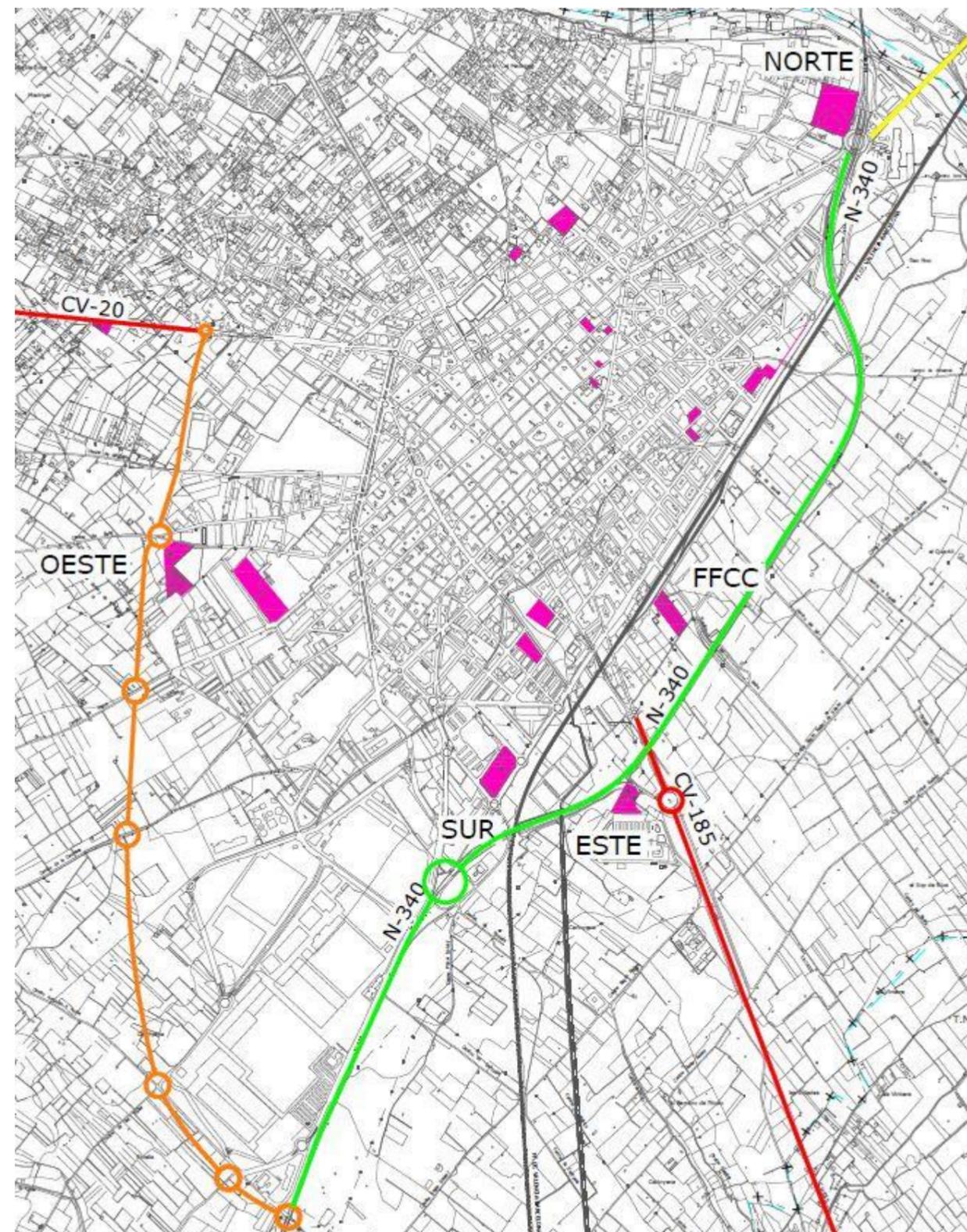


Fig. 174.- Aparcamientos de disuasión propuestos en Vila-real.

ACTUACIÓN	39.- ESTACIONAMIENTO DE PESADOS EN LAS AFUERAS			
PLAN	5.2.- PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	PROGRAMA	5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO	
OBJETIVO	REDUCIR EL TRÁFICO DE VEHÍCULOS PESADOS EN EL INTERIOR DEL CASCO URBANO	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA DE TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA)	
INDICADORES	NÚMERO DE APARCAMIENTOS PESADOS/ AÑO	PRESUPUESTO	Sin coste para Ayuntamiento. Autofinanciación con contrato concesión.	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

En la actualidad, los camioneros no disponen de aparcamientos vigilados para dejar los camiones, lo que provoca el aparcamiento indiscriminado de los mismos en la red viaria urbana, causando molestias a los ciudadanos.

Para evitar la entrada de camiones al casco urbano y su aparcamiento en vía pública, es necesario la habilitación de una serie de aparcamientos ubicados en las principales entradas a Vila-real por carretera que puedan ser utilizados por vehículos pesados, con tarifas muy reducidas y/o nulas.

Las ubicaciones propuestas por el PMUS para estos aparcamientos para vehículos pesados son:

- **Aparcamiento Oeste:** Situado a la entrada al municipio por el Oeste, junto a la Ronda Sudoeste. Actualmente el PGOU le da una calificación GEC-11 'Aparcamiento en superficie', pero no está ejecutado el aparcamiento.
- **Aparcamiento Norte:** Situado a la entrada al municipio por el Norte, junto a la glorieta del enlace de la carretera N-340, en terrenos vacantes de edificación de la manzana, con clasificación de suelo urbano industrial IND-2 de "Polígono Industrial" según PGOU. En caso de habilitar el aparcamiento en superficie como GEC-11 'Aparcamiento en superficie', es necesario tramitar el documento de planificación correspondiente para cambiar de IND-2 a GEC-11, el ámbito ocupado por el aparcamiento.
- **Aparcamiento Sur:** Situado a la entrada al municipio por el Sur, por la futura Ronda Sudoeste y pegado a la misma, dentro de los terrenos vacantes de edificación de la manzana, con clasificación de suelo urbanizable industrial UHI-4 según el PGOU. En caso de habilitar el aparcamiento en superficie como GEC-11 'Aparcamiento en superficie', es necesario tramitar el documento de planificación correspondiente para cambiar de urbanizable industrial a dotacional GEC-11.

Estos estacionamientos se dotarían con todos los servicios para una estancia segura y confortable:

- Circuito de cámaras de vigilancia activo 24h al día.
- Presencia de Policía Municipal.
- Suministro de energía eléctrica (230V).
- Aseos equipados con duchas.

- Servicio de asistencia personalizada 24 h al día.
- Están conectados, si es posible, con el transporte público de autobús urbano al tener paradas cerca.

La ejecución y gestión de estos aparcamientos podrá ser por iniciativa pública o privada.

Se adjunta a continuación plano de la ubicación de estas zonas de aparcamiento de pesado.

PROPUESTA ESTACIONAMIENTOS VEHÍCULOS PESADOS

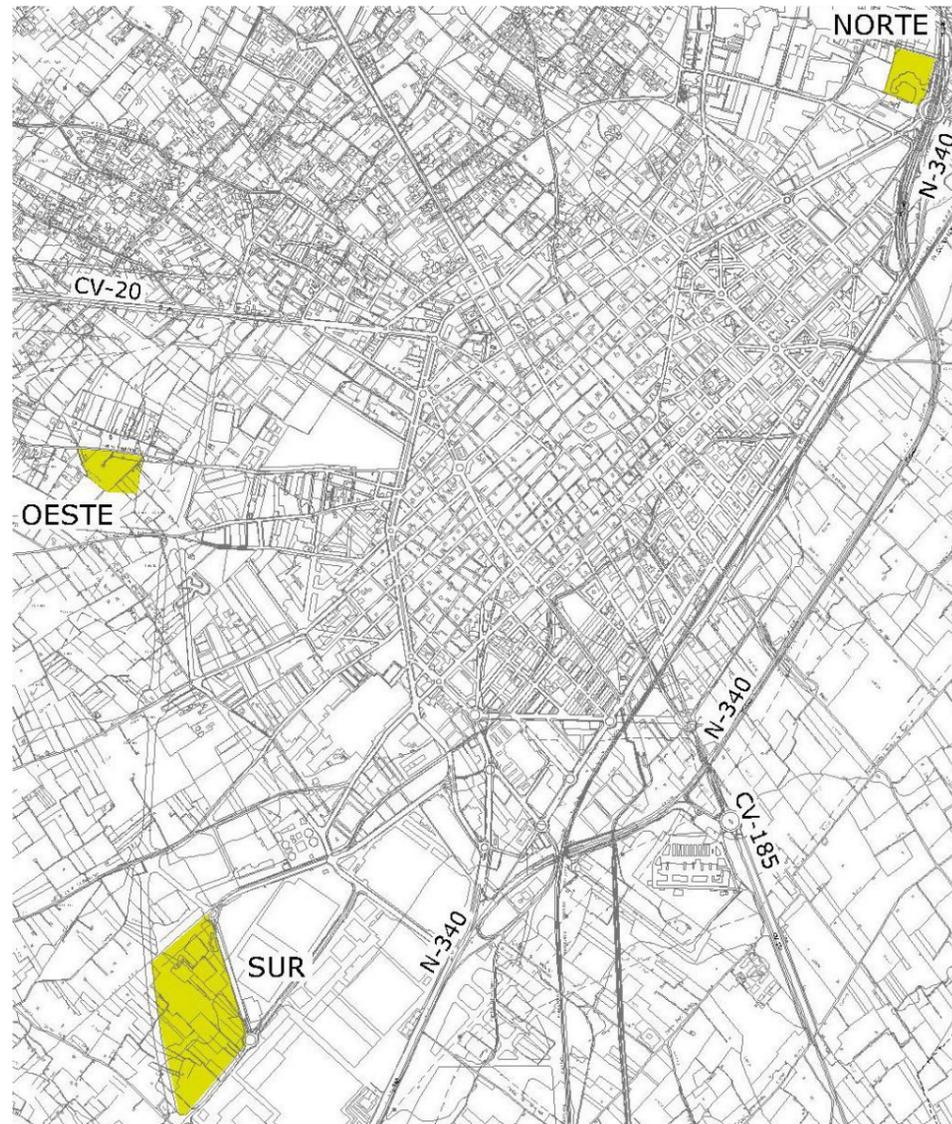


Fig. 175.- Propuesta de aparcamientos para vehículos pesados en Vila-real.

ACTUACIÓN	40.- REGULACIÓN DEL ESTACIONAMIENTO EN POLÍGONOS INDUSTRIALES			
PLAN	5.2.- PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	PROGRAMA	5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO	
OBJETIVO	MEJORAR LA MOVILIDAD EN EL INTERIOR DE LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES FAVORECER LA INCORPORACIÓN DE LA BICICLETA	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA, SPV Y POLICÍA LOCAL)	
INDICADORES	Nº PLAZAS APARCAMIENTO MEJORADAS/ AÑO	PRESUPUESTO	Actuaciones incluidas en los Proyectos de Mejora Polígonos industriales del IVACE 2018-2019	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

En el caso del estacionamiento en las áreas industriales de Vila-real, el principal problema es la elevada indisciplina y desorden en el aparcamiento, lo que contribuye al caos circulatorio e impacta muy negativamente sobre la movilidad peatonal en los mismos, dificultando también la progresiva incorporación de la bicicleta como modo de acceso de los trabajadores a estas áreas.

El diagnóstico de la movilidad ha evidenciado cómo el aparcamiento sobre pasos de peatones, en esquinas y aceras, así como el estacionamiento en la vía pública y la ocupación de carriles de circulación son fenómenos frecuentes en los polígonos Industriales de Vila-real, siendo más perjudicial si cabe en las zonas más antiguas, como el Polígono de Molí Nou (ver imagen Camí Vell Onda), zona Miralcamp (Camí Betxí) y la Carretera Onda.

Las actuaciones a realizar para regular el estacionamiento son:

- Acondicionar y señalizar, horizontal y verticalmente, el espacio de aparcamiento de los vehículos, diferenciando entre turismo, vehículos medios y pesados. En este proceso de acondicionamiento, se propone priorizar el estacionamiento en línea frente al aparcamiento en batería.
- Disponer elementos de protección en esquinas, pasos de peatones y aceras (orejas, bolardos, etc.), con especial atención a aquellas zonas en las que se prevé mayor concentración de peatones (entorno de paradas de transporte público, restaurantes, etc.)
- Eliminar la oferta de plazas de aparcamiento en el entorno de las paradas y en el recorrido del transporte público (existentes y futuras).
- Refuerzo de los equipos de vigilancia y control del aparcamiento.

Las actuaciones anteriores, estarán incluidas en los proyectos de "Mejora, modernización y dotación de infraestructuras y servicios en las áreas industriales de Les Voltes, Miralcamp, Molí Nou y Carretera Onda", que el Ayuntamiento está desarrollando, financiadas con la "RESOLUCIÓN de 09 de febrero de 2018, del presidente del Instituto Valenciano de Competitividad Empresarial (IVACE), por la que se convocan ayudas para proyectos de inversión para la mejora, modernización y dotación de infraestructuras y servicios en polígonos, áreas industriales y enclaves tecnológicos para los ejercicios 2018 y 2019".

A continuación se muestran imágenes que manifiestan el problema de falta de regulación en el aparcamiento.



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



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

ACTUACIÓN	41.-AMPLIACIÓN APARCAMIENTO JUNTO ESTACIÓN FERROCARRIL				
PLAN	5.2.- PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	PROGRAMA	5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO		
OBJETIVO	FOMENTO DEL USO DEL FERROCARRIL	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA TERRITORIO Y MOVILIDAD) Y ADIF		
INDICADORES	Nº PLAZAS APARCAMIENTO CREADAS/ AÑO	PRESUPUESTO	300.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL	MEDIA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS					

El actual aparcamiento de vehículos de la Estación de Ferrocarril, resulta insuficiente para atender la demanda de los usuarios del ferrocarril y fomentar el uso del mismo.

El PMUS propone ampliar el aparcamiento de la estación de ferrocarril en avda. Francia, utilizando las superficies destinadas por el PGOU a:

- a) **GEL-1 “Parque Jardín Urbano”** que en parte ya contiene el actual aparcamiento de la Estación,



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

- b) **GCC-7 “Sistema General de Comunicaciones Ferroviario”**, cogiendo la parte no ocupada por la edificación e instalaciones de la estación de ferrocarril.



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

En la imagen siguiente se muestra el ámbito de 4.200 m² que ocupa la propuesta de aparcamiento de la estación de ferrocarril, que daría cabida a unos 170 coches.

Para poder ejecutar el parking propuesto, se deberá tramitar el documento de planificación urbanística correspondiente para cambiar la calificación urbanística de GEL-1 y GCC-7 actual a la de GEL-11 de aparcamiento en superficie. Indicar que también se podría, en caso de necesidad de mayor número de plazas, habilitar un aparcamiento subterráneo y ejecutar encima el GEL-1 para mejorar la calidad urbana, si bien el coste es mayor. Cada planta de subterráneo podrían salir unas 150 plazas, con lo que se podría llegar hasta las 450 plazas con 3 sótanos. Este parking se podría gestionar como una concesión.

Se adjunta a continuación ámbito de la propuesta de ubicación del aparcamiento para la Estación.



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



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

ACTUACIÓN	42.- REGULACIÓN NORMATIVA ESTÁNDARES DE DOTACIÓN DE LAS PLAZAS DE APARCAMIENTO			
PLAN	5.2.- PLAN DE GESTIÓN DEL ESTACIONAMIENTO	PROGRAMA	5.- MEJORAS SOBRE EL VIARIO Y EL APARCAMIENTO	
OBJETIVO	FOMENTO DEL USO DEL FERROCARRIL	RESPONSABLE	AYTO. DE VILA-REAL (CONCEJALÍA DE TERRITORIO Y MOVILIDAD URBANA)	
INDICADORES	ADECUACIÓN PGOU (SÍ – NO)	PRESUPUESTO	3.000 €	PRIORIDAD TEMPORAL CORTA
DESCRIPCIÓN ACTUACIÓN – PLANO/CROQUIS				

El dimensionamiento del estacionamiento es uno de los elementos más conflictivos en la planificación urbanística y del transporte, tanto en las zonas de equipamientos comerciales o dotacionales como en los espacios residenciales, y está comprobado que la facilidad de aparcar gratuitamente en la red viaria induce a la presencia de un mayor número de vehículos en las calles.

Históricamente, tanto los Planes Generales como las legislaciones urbanísticas, obligan a unos estándares elevados de aparcamiento en la vía pública. Sin embargo, el diagnóstico de la movilidad, en particular el análisis del aparcamiento, ha sacado a la luz cómo con estas políticas de aparcamiento de ampliación de la oferta en vía pública, han tenido como resultado una mayor presencia de coches en las calles de la ciudad y un deterioro de la calidad de vida en la misma.

Es por ello que, como medida general para la reducción de la presión del aparcamiento en la vía pública, **se propone una “Modificación Puntual de las NNUU del PGOU” cuyo objeto sea:**

- 1) **disminuir los estándares mínimos de aparcamiento en vía pública y aumentar la exigencia de dotación de aparcamiento en propiedad privada**, para implementar las estrategias de movilidad sostenible del PMUS en los estándares de dotación de plazas de aparcamiento en privado y en la red viaria,
- 2) **adaptar los estándares del PGOU a los que marca la legislación urbanística vigente**, que en el caso de la LOTUP actual vienen determinados en el Anexo IV, y a los estándares del Código Técnico de la Edificación.

La mencionada “Modificación Puntual de las NNUU del PGOU”, tendrá que modificar los artículos siguientes de las NNUU del PGOU:

- Art. 200.- Dotación de aparcamiento
- Art. 204.- Dotación de aparcamientos en uso residencial
- Art. 205.- Dotación de aparcamientos en usos no residenciales: art 205.1.- Dotación de aparcamientos en uso industrial o de almacén, art 205.2.- Dotación de aparcamientos en usos comerciales, art 205.3.- Dotación de aparcamientos en usos hoteleros, art 205.4.- Dotación de aparcamientos en oficinas y administrativo, art 205.5.- Dotación de aparcamientos en usos recreativos, art 205.6.- Dotación de aparcamientos en cualquier otro uso (no contemplados en apartados anteriores)

- Estándares en las distintas zonas del PGOU: ZONA CENTRO HISTÓRICO (Tít. VI Cap. 2º), ZONA DE ENSANCHE (Tít. VI Cap. 3º), ZONA DE EDIFICACIÓN SEMIABIERTA (Tít. VI Cap. 4º), ZONA DE VIVIENDA UNIFAMILIAR (Tít. VI Cap. 5º), ZONA DE NÚCLEOS PERIFÉRICOS (Tít. VI Cap. 6º), ZONA DE Terciario (Tít. VI Cap. 7º), ZONA DE INDUSTRIAS Y ALMACENES (Tít. VI Cap. 8º), SUELO URBANIZABLE (Tít. VI Cap. 9º Sección 3ª condiciones de urbanización), ZONAS SISTEMAS GENERALES (Tít. VI Cap. 11º), SISTEMAS LOCALES (Tít. VI Cap. 12º)