
BORRADOR DEL PLAN Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ALCALÀ DE XIVERT - ALCOSSEBRE



ÍNDICE

CAPÍTULO I. BORRADOR DEL PLAN 2

0 NATURALEZA DEL DOCUMENTO 2

1 PREDIAGNÓSTICO 2

1.1 INTRODUCCIÓN 2

1.2 CONTEXTO TERRITORIAL..... 2

1.3 ANÁLISIS DE LA INFRAESTRUCTURA VIARIA 5

 1.3.1 *Infraestructura viaria a nivel regional* 5

1.4 INFRAESTRUCTURA VIARIA A NIVEL URBANO 6

1.5 JERARQUÍA VIARIA 6

1.6 ANÁLISIS DEL TRANSPORTE PÚBLICO 11

 1.6.1 *Transporte ferroviario* 11

 1.6.2 *Autobús*..... 12

 1.6.3 *Trenet turístic* 15

 1.6.4 *Resumen de las características del servicio* 16

1.7 ANÁLISIS DE EJES PEATONALES Y CICLISTAS 16

 1.7.1 *Distribución de las distancias para modos blandos*..... 16

 1.7.2 *Ejes peatonales*..... 16

 1.7.3 *Ejes ciclistas* 17

1.8 ANÁLISIS DEL ESTACIONAMIENTO 21

 1.8.1 *Aparcamiento de residentes y rotación* 21

 1.8.2 *Aparcamiento en viario* 21

 1.8.3 *Análisis del número de plazas para estacionamiento reservado*..... 22

1.9 ANÁLISIS DEL FLUJO DE MERCANCÍAS Y DE LA CARGA Y DESCARGA 27

 1.9.1 *Introducción*..... 27

 1.9.2 *Zonas actuales de C/D* 28

1.10 CONDICIONANTES SOCIOECONÓMICOS..... 30

1.11 LA INFRAESTRUCTURA VERDE 31

2 OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD..... 32

2.1 OBJETIVOS DEL PMUS 32

3 PROPUESTAS DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ALCALÀ DE XIVERT - ALCOSSEBRE..... 32

3.1 PROPUESTAS A DESARROLLAR DIRECTAMENTE POR EL AYUNTAMIENTO DE ALCALÀ DE XIVERT – ALCOSSEBRE 32

3.2 OTRAS PROPUESTAS..... 33

4 MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA..... 33

CAPÍTULO II. DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO 35

0 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LAS PARTICULARIDADES DEL MUNICIPIO..... 35

1 ÁMBITO DE APLICACIÓN, ALCANCE, CONTENIDO DEL PLAN Y SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES..... 35

1.2 ALTERNATIVA 0: AUSENCIA DE PLANIFICACIÓN 36

1.3 ALTERNATIVA 1: DESARROLLO DEL PMUS DE ALCALÀ DE XIVERT - ALCOSSEBRE 36

1.4 ALCANCE 36

2 DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ALCALÀ DE XIVERT – ALCOSSEBRE 37

3 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN MEDIOAMBIENTAL PREVIO A LA APLICACIÓN DEL PLAN 38

4 POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES Y TERRITORIALES DEL PLAN, TENIENDO EN CUENTA LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO 38

5 COORDINACIÓN CON OTROS PLANES 39

Capítulo I. Borrador del Plan

0 NATURALEZA DEL DOCUMENTO

Los planes de movilidad son los instrumentos que concretan los objetivos planteados en la "Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana" (LMCV) siendo la consecuencia directa de su aplicación un paulatino progreso hacia patrones más equilibrados de movilidad, con participación creciente de los modos no motorizados y del transporte público. En este sentido, suponen el marco de referencia a la planificación concreta en materia de servicios públicos de transporte, de infraestructuras y del resto de acciones en relación con el acondicionamiento del espacio urbano.

En relación a su contenido, el artículo 10 de la LMCV especifica que el PMUS deberá incluir:

- *Un análisis de los parámetros esenciales que definan la movilidad en el momento en el que se formulen, los objetivos en relación con su evolución a medio y largo plazo y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar dichos objetivos.*
- *La definición de parámetros y objetivos señalados en el punto anterior se acompañará de los indicadores que se estimen pertinentes en relación con el volumen total de desplazamientos y su reparto modal, y los niveles asociados de consumos energéticos, ocupación del espacio público, ruido y emisiones atmosféricas, particularizando las de efecto invernadero. La evolución de estos últimos parámetros tenderá a su reducción progresiva de acuerdo con los ritmos y límites que reglamentariamente se establezcan en relación con el desarrollo de las políticas energéticas y ambientales.*
- *Las determinaciones de los planes de movilidad se extenderán al diseño y dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público, a las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas, a las condiciones de seguridad y eficacia para la circulación peatonal y ciclista, al sistema de estacionamiento y a los aspectos de la ordenación urbana relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte, tales como las densidades urbanísticas, la integración de usos, la localización de servicios y otros usos atractores de transporte, y otros semejantes.*

Todo ello para tratar de alcanzar los objetivos que se exponen en el artículo 2 de la LMCV, y que se citan a continuación:

- a. La mejora constante de los niveles de seguridad, promoviendo el uso de los modos más seguros y, dentro de cada modo, la disminución de los índices de accidentalidad.
- b. La mejora de la accesibilidad de toda la ciudadanía en orden a garantizar la igualdad en el acceso al empleo, formación, servicios, relaciones sociales, ocio, cultura y a las demás oportunidades que ofrecen las sociedades avanzadas.
- c. La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, con la consiguiente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas, especialmente las que puedan afectar de manera directa a la salud y el bienestar de las personas.
- d. La disminución de los consumos energéticos específicos, potenciando la utilización de los modos de transporte en tal sentido más eficientes, y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables.
- e. La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías.
- f. La promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad.

1 PREDIAGNÓSTICO

1.1 Introducción

La movilidad sostenible es una preocupación que surge como consecuencia del elevado número de desplazamientos que se realizan tanto dentro del ámbito urbano como interurbano, y que tiene como consecuencia una eminente pérdida de la calidad de vida en las ciudades.

De acuerdo con el Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia (PMoMe de Valencia), "en las próximas dos décadas los desplazamientos diarios en áreas como las de la Comunitat Valenciana pueden duplicarse."

Tenemos, por lo tanto, que aspirar a que la ciudadanía pueda moverse fácilmente por todo el tejido territorial para poder satisfacer sus aspiraciones en relación con el empleo, la formación y los servicios, pero de forma sostenible. Es decir, sin que la movilidad sea incompatible con tener un entorno urbano de alta calidad, en el que sea posible disfrutar de un espacio urbano al servicio de las personas, con un aire limpio y con una factura energética, en especial en lo referente a los combustibles fósiles, que no nos aboque a niveles de dependencia no asumibles.

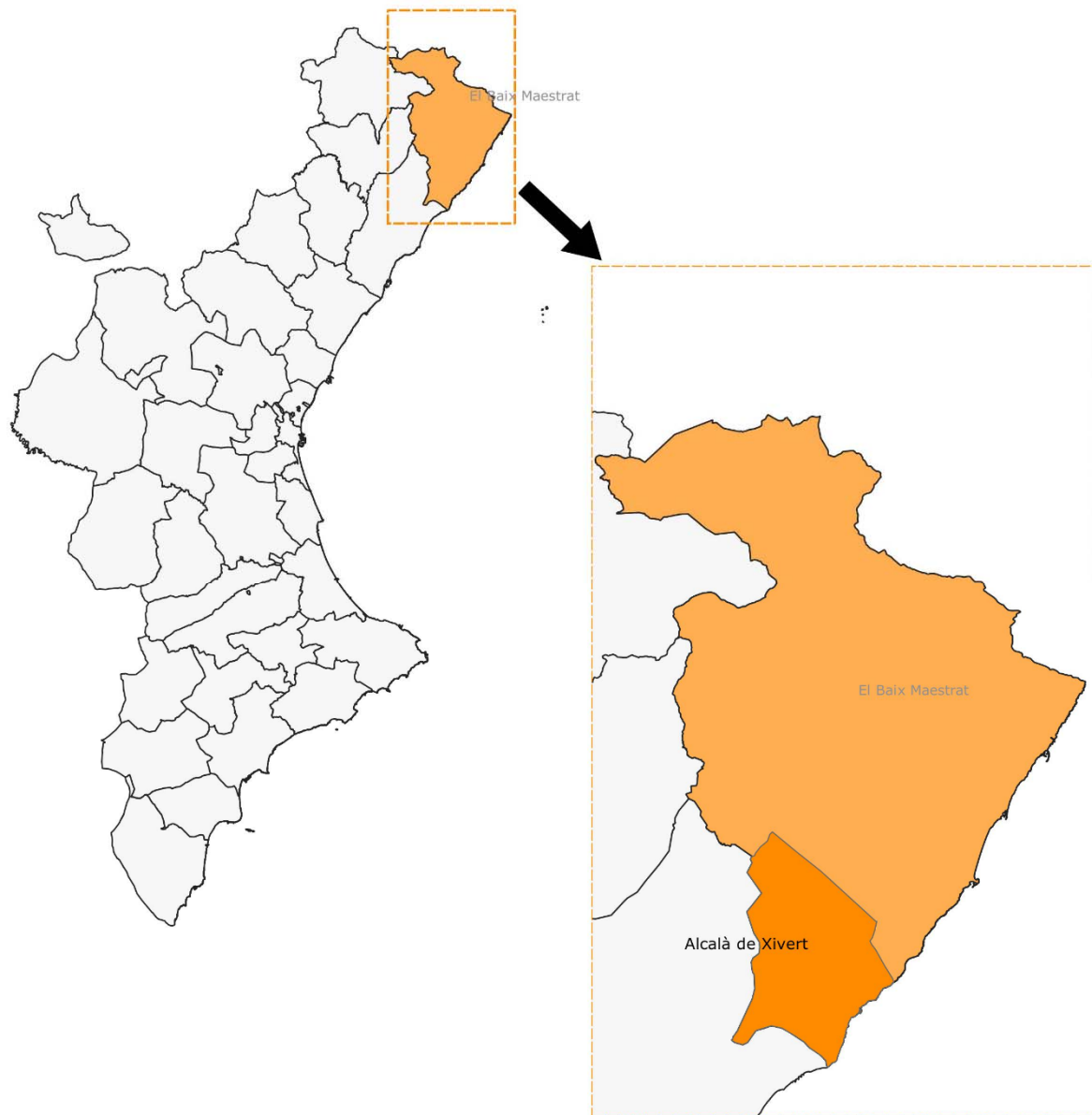
En palabras de la LMCV "Recuperar la ciudad, hacer el transporte accesible para todos, disminuir las emisiones dañinas para la salud y tener niveles de seguridad cada vez más altos, son pues objetivos comunes que tienen que guiar el desarrollo de la movilidad en los próximos años [...]. En pocas palabras, se trata de avanzar hacia un patrón más equilibrado de movilidad en el que tanto los desplazamientos a pie y en bicicleta como la utilización del transporte público tengan un papel cada vez más relevante en el corazón de los espacios metropolitanos."

El presente PMUS tratará de dar respuesta a las necesidades del municipio a nivel urbano, atendiendo a la estrategia territorial de la Comunitat e integrándose dentro del marco conformado por otros planes de carácter supramunicipal de afección sobre el presente PMUS, como pueden ser el Plan de Movilidad (PMoMe) del área metropolitana de Castellón, el Plan de Acción Territorial (PAT) de Castellón y el Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL). Todo ello deberá realizarse con el máximo respeto al medio ambiente y atendiendo a la realidad territorial, demográfica y socioeconómica del municipio.

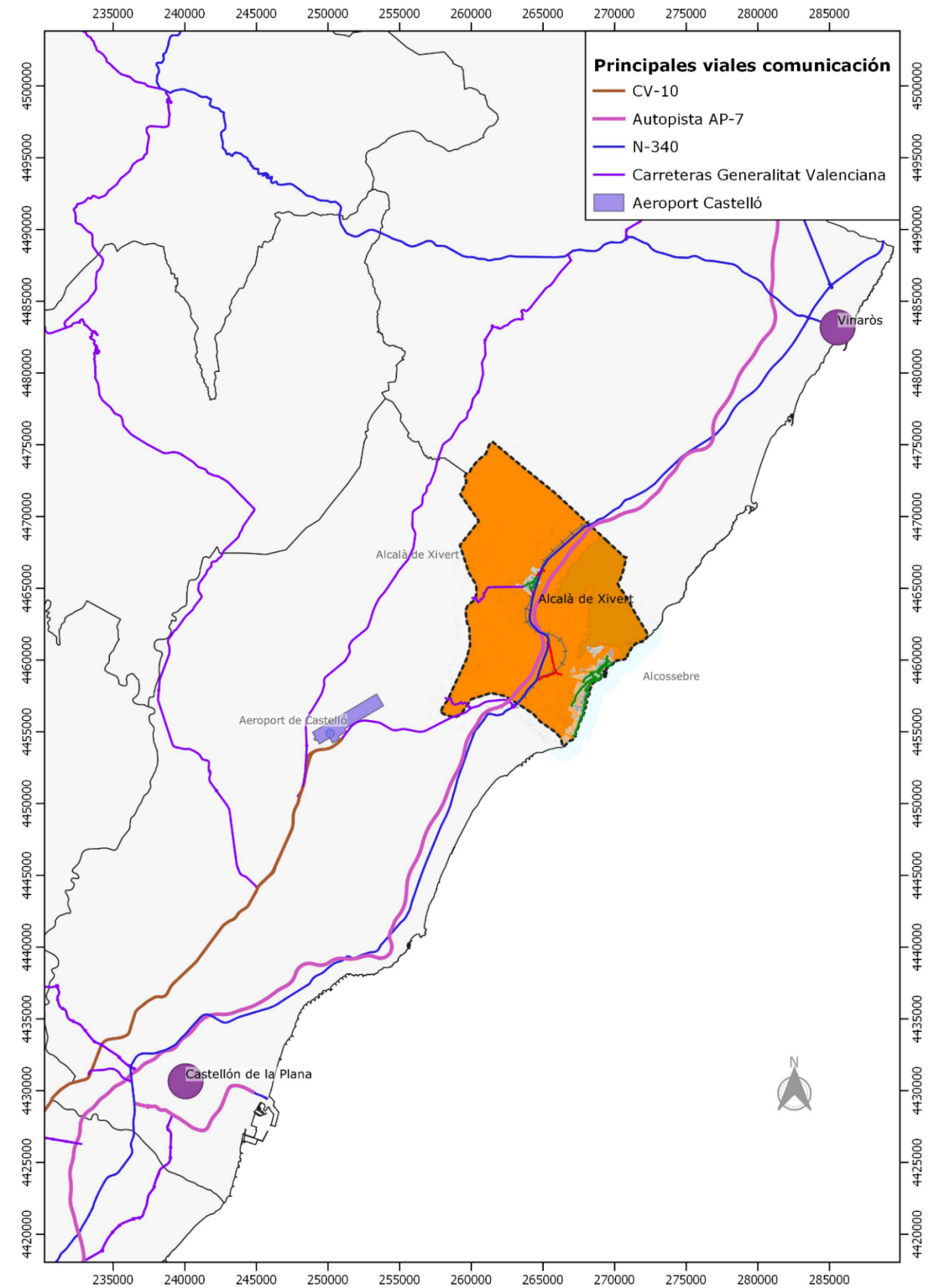
1.2 Contexto territorial

Alcalà de Xivert es un municipio localizado en la comarca del Baix Maestrat, en la provincia de Castellón, a lo largo del eje litoral limitado por las localidades de Castellón y Vinaròs.

La localidad linda con los municipios de Peñíscola, Santa Magdalena de Pulpis la Salzadella, ubicados también en la comarca del Baix Maestrat; y con Les Coves de Vinromà, Vilanova d'Alcolea, Cabanes y Torreblanca, en la comarca de la Plana Alta.



Il·lustració 1. Ubicació del municipi en la Comunitat Valenciana. Fuente. Elaboración propia



Il·lustració 2. Ubicació del municipi en el eje Castellón - Vinaròs. Fuente. Elaboración propia

El término municipal se extiende en un territorio que ocupa una superficie de 167,56 km², de los cuales sólo 2,82 km² están urbanizados. El municipio también posee la particularidad de estar distribuido en dos núcleos poblacionales claramente diferenciados, situados a una distancia aproximada de unos 10km. Estos son:

1. Alcalà de Xivert, ubicado en el interior, entre la Serra d'Irta y la Serra de les Talaies d'Alcalà, en una zona orográfica conocida como la fosa d'Alcalà; y
2. Alcossebre, ubicado en el litoral y bañado por el Mar Mediterráneo de norte a sur.

Ello se puede observar en la ilustración 3, en la página siguiente.

A nivel demográfico, la población registrada en el censo en el año 2.016 es de 6.796 habitantes. Sin embargo, ésta puede incrementarse en más de un 1.000% durante los meses estivales, alcanzando cifras que rondan las 70.000 personas como consecuencia de la importancia del municipio como polo de atracción turística.

El Plan Estratégico de Turismo del municipio describe su atractivo turístico como sigue:

“Su principal curiosidad como destino es que aglutina como tal, tanto el turismo de sol y playa como el de interior, al estar dividido el enclave entre la cabecera municipal de Alcalá Xivert y el núcleo costero de Alcossebre. Dicha característica le permite ofrecer un producto de forma diferenciada, dotando de contenido tanto a uno como al otro y ofreciendo en definitiva un producto rico en contenidos, interesante y diferenciador.”

Ello supone que, la densidad de población pasa de los 40,56 hab/km² en invierno hasta los 400 hab/km² durante los periodos picos de los meses de verano.

Este hecho puede verse incrementado como consecuencia de la reciente apertura del Aeropuerto de Castelló, fenómeno que ha supuesto un gran impulso al sector turístico de la zona. Tal es así que en el Plan Estratégico de Turismo se llega a afirmar que la localidad *“se ha convertido en el principal reclamo de la mayoría de turistas que llegan desde los distintos destinos en los que operan las compañías aéreas, sobre todo las que vienen desde Bristol y Londres.”*

El elevado volumen de visitantes suele tener como consecuencia en el municipio altos números de desplazamientos mediante vehículo privado que ponen al límite de capacidad la infraestructura viaria de acceso a los principales centros de ocio, las playas de Alcossebre.

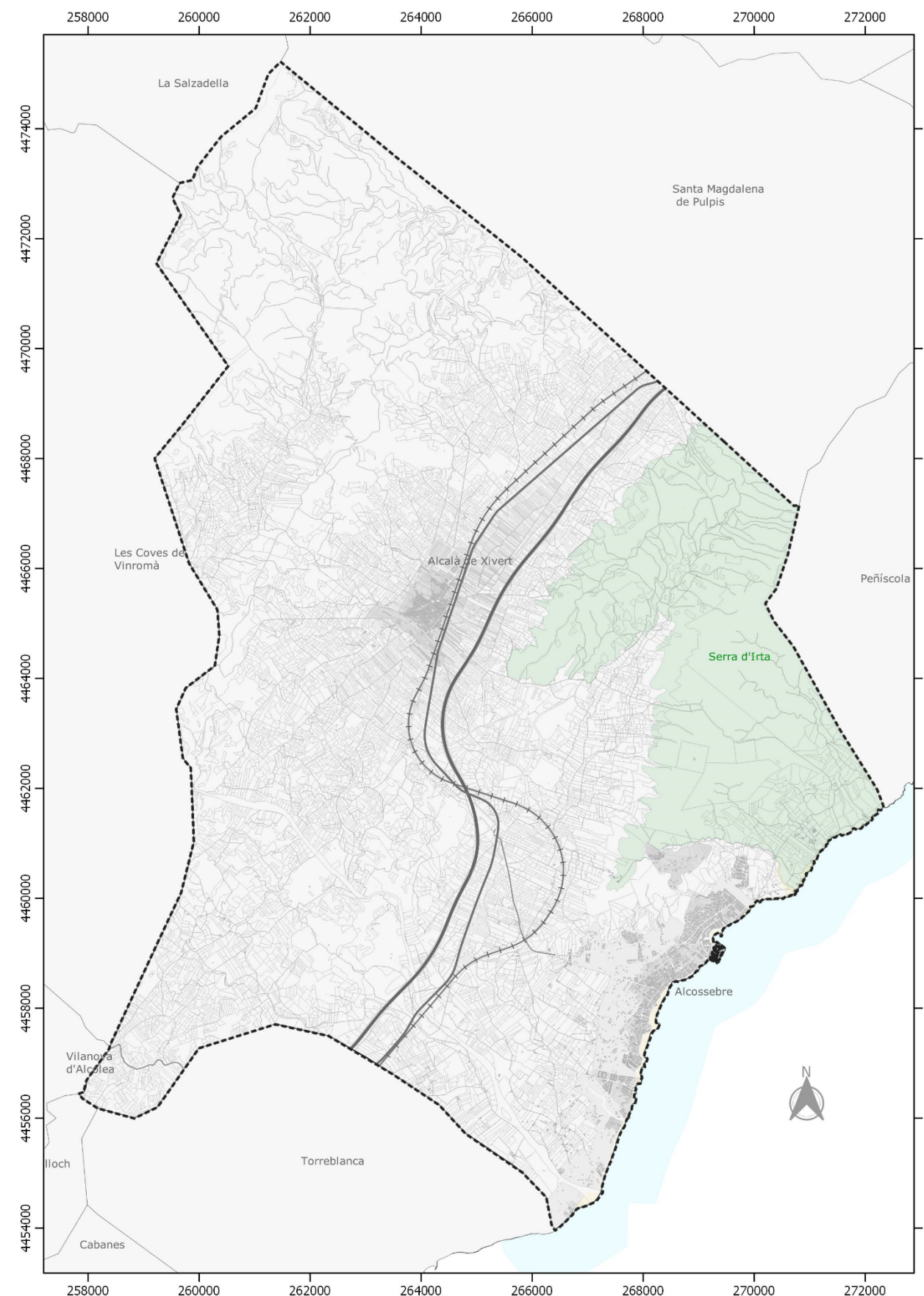


Ilustración 3. Núcleos urbanos del municipio. Fuente. Elaboración propia

1.3 Análisis de la infraestructura viaria

1.3.1 Infraestructura viaria a nivel regional

Tal y como se cita en el PMoMe de Valencia, la Comunidad Valenciana es una región con una movilidad interprovincial muy reducida. En la provincia de Castellón, en particular, el índice de autocontención (viajes que se realizan dentro de una misma provincia) alcanza cifras que oscilan entorno al 96%. Estos valores ponen de manifiesto la importancia de la provincia como ámbito consolidado a efectos laborales y de prestación de bienes.

En la estructura de flujos de la Comunitat coexisten dos realidades claramente diferenciadas: el sistema rural y el sistema urbano.

En la siguiente figura se aprecian ambos sistemas:

- El sistema rural, en amarillo, muestra las zonas del interior de la Comunitat, donde apenas se registran viajes como consecuencia de la baja población.
- El sistema urbano, muy poblado, y de proyección fuertemente litoral dibuja un rosario de conexiones desde Vinaròs hasta Pilar de la Horadada que sólo se debilita en el tramo de costa comprendido entre **Alcalà de Xivert y Cabanes**.

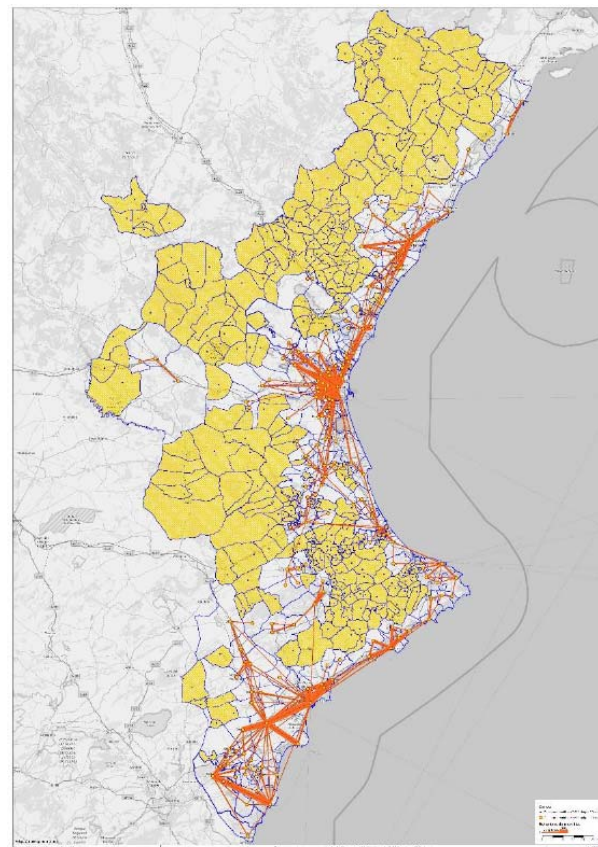


Ilustración 4. Principales vectores de movilidad diaria en la Comunitat Valenciana. Fuente: PMoMe Valencia

El siguiente grafico del PMoMe de Valencia "representa el destino principal de los viajes de los municipios del sistema rural valenciano. A veces los pequeños municipios dependen de centros del sistema urbano próximo para resolver sus necesidades fundamentales (Xàtiva, Ontinyent, Villena, Alcoi, Requena, Segorbe, Benidorm, Dénia, etc.) pero otras veces, estos centros urbanos están tan lejos que otros núcleos rurales están desempeñando esta función.

Es el caso de Morella, Xert, Vilafranca, **Alcalà de Xivert**, Villar del Arzobispo, Chelva, Jalance, Villanueva de Castellón, La Nucía, etc."

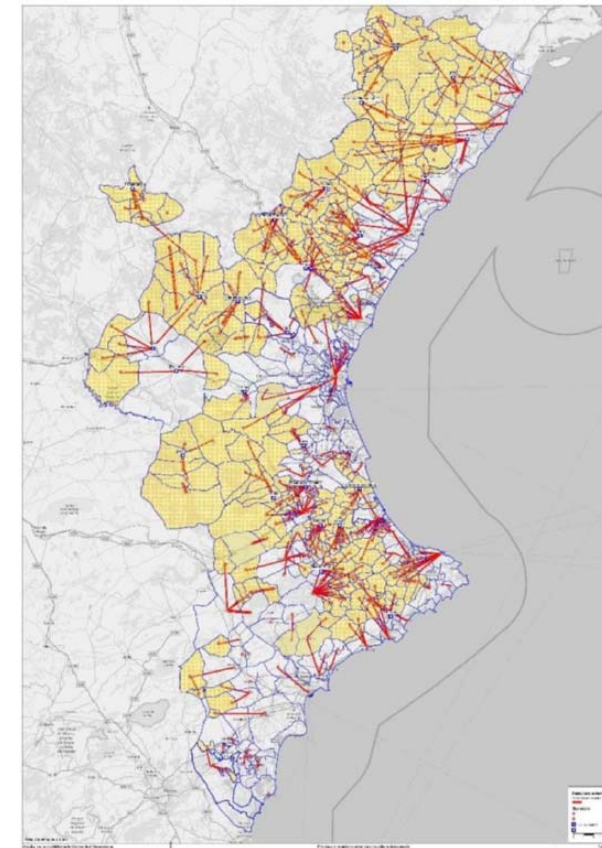


Ilustración 5. Destino principal de los desplazamientos de cada municipio del sistema rural. Fuente: PMoMe Valencia.

Tal y como se ha comentado anteriormente, Alcalà de Xivert se encuentra ubicada en el punto central del eje Castellón – Vinaròs, correspondiente al sistema de movilidad urbano de la Comunitat Valenciana. Si bien dada su relativa distancia a ambas localidades el poder atractor de las mismas sobre Alcalà de Xivert es reducido, no se puede despreciar la conexión con las mismas.

La comunicación desde Alcalà de Xivert con Castellón se realiza, principalmente, a través de dos ejes:

1. N-340, que comunica Alcalà de Xivert con Castellón por el litoral. En sentido sur, la N-340 discurre sucesivamente por las localidades de Torreblanca, La Ribera de Cabanes, Oropesa del Mar y Benicàssim antes de llegar a Castellón de la Plana.
2. CV-13 y CV-10, que comunica Alcalà de Xivert con Castellón por el interior. La CV-13 es la infraestructura viaria que sirve de conexión entre la N-340 desde el pp.kk 1.013 (ubicado en el acceso norte a Torreblanca) con la CV-10 a su paso por el Aeropuerto de Castelló. Desde esta infraestructura, la CV-10 discurre por el interior de la provincia, pasando por las localidades de Cabanes, la Pobl. Tornesa, y Borriol antes de llegar a la capital de la provincia. Esta infraestructura continúa en dirección sur hasta enlazar con la A-7 a la altura de Nules.

En sentido norte, Alcalà de Xivert se comunica con Vinaròs a través de la N-340, previo paso por los municipios de Santa Magdalena de Pulpis, Peñíscola y Vinaròs.

Por otro lado, la comunicación con el sistema rural interior de la provincia se puede realizar a través de dos ejes viarios.

1. CV-13 y CV-10. Desde la conexión de ambos viales a la altura del Aeroport de Castelló, la CV-10 discurre en sentido norte hasta el p.k. 21 de la N-232, que conecta Vinaròs con Zaragoza, pasando por la localidad de Morella. Desde la CV-10 existen múltiples ramificaciones que conectan la infraestructura con las comarcas del interior de Castellón.
2. CV-133, que conecta el municipio con les Coves de Vinromà. Esta infraestructura enlaza, a su vez, con la CV-10 a su paso por el municipio.

Es interesante mencionar que la AP-7 también discurre a lo largo del término municipal pero, sin embargo, el acceso a la misma se encuentra ubicado a una distancia de aproximadamente 16km de la localidad. La importancia de esta infraestructura para el municipio reside, pues, en su capacidad para conectarlo de forma rápida con otras regiones del país y con el sur de Francia. Si bien se trata de una infraestructura esencial en el análisis de la movilidad supramunicipal, su interés en el análisis de la movilidad urbana es, más bien, escaso.

En síntesis, a nivel regional se puede establecer que:

- El peso del municipio en el sistema urbano es reducido, tal y como comenta el PMoMe de Valencia. Ello es debido, fundamentalmente, a la escasa industrialización del municipio y su entorno y a la elevada distancia existente con las principales ciudades de su entorno; Castellón de la Plana y Vinaròs.
- Las interacciones dentro del denominado sistema rural sí que son relevantes, ya que el municipio es polo de atracción de movilidad para resolver las necesidades de otros municipios del sistema rural más pequeños.

Tal y como cita el PMoMe de Valencia, facilitar la movilidad en transporte público a los centros de apoyo del sistema regional y potenciar allí la prestación de bienes y servicios básicos puede ser la única alternativa para garantizar unos niveles mínimos de calidad de vida en los espacios de interior de la Comunitat.

Por otro lado, hay que considerar también la elevada estacionalidad del sistema de movilidad en el municipio. Si bien durante los meses invernales el efecto de la localidad sobre el sistema urbano es prácticamente despreciable (tal y como se ha descrito anteriormente), su influencia como polo generador de desplazamientos durante los meses estivales es más que evidente.

El presente PMUS deberá, pues, incidir en estas ideas y ofrecer una serie de propuestas que puedan ser implementadas a nivel supramunicipal.

1.4 Infraestructura viaria a nivel urbano

Se ha comentado anteriormente que Alcalà de Xivert es un municipio que consta de dos núcleos urbanos, los cuales se encuentran ubicados a una distancia de, aproximadamente, 10 km entre sí:

1. Alcalà de Xivert, ubicado en el interior, entre la Serra d'Irta y la Serra de les Talaies d'Alcalà, en una zona orográfica conocida como la fosa d'Alcalà; y
2. Alcossebre, ubicado en el litoral y bañado por el Mar Mediterráneo de norte a sur.

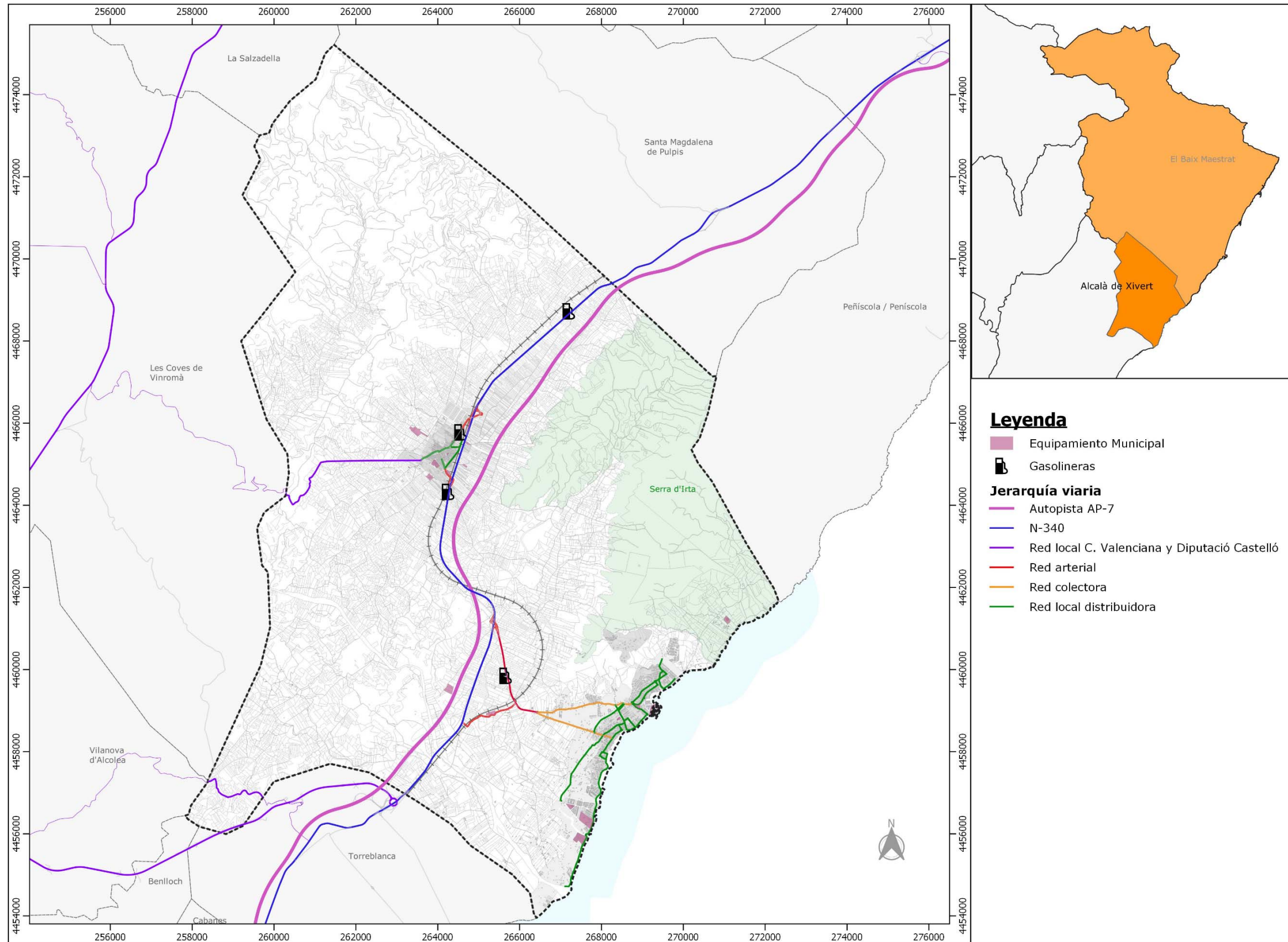
A nivel urbano, el principal eje viario es el formado por la N-340 y la CV-142, pues permite la conexión de ambos núcleos urbanos en un recorrido de apenas 10 minutos.

1.5 Jerarquía viaria

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

- **Red viaria principal**, aquella que, por su condición funcional, sus características de diseño, su intensidad circulatoria o sus actividades asociadas sirve para posibilitar la movilidad y accesibilidad metropolitana, urbana y distrital. La red viaria principal puede dividirse a su vez en:
 - **Red viaria metropolitana**, constituida por las vías de alta capacidad para tráfico exclusivamente motorizado, cubriendo viajes interurbanos y metropolitanos, tales como carreteras nacionales, autopistas y autovías. (*N-340, AP-7, CV-10 y CV-13*).
 - **Red viaria urbana – Red arterial**, integrada por las vías de gran capacidad para tráfico preferentemente rodado, sirviendo a desplazamientos urbanos o metropolitanos, tales como las grandes vías arteriales o arterias primarias. (*Accesos desde las vías metropolitanas. Son los enlaces con la N-340 desde Calle Cucala y Calle Baró de Alcahalí en Alcalà de Xivert y la CV-142 hasta la rotonda del Tossalet en Alcossebre, también se identifica la CV-133 que conecta con el municipio de Coves de Vinromà*).
 - **Red viaria distrital – Red colectora**, formada por las vías colectoras, que articulan los distritos y los conectan entre sí, en las que el tráfico rodado debe compatibilizarse con una importante presencia de actividades urbanas en sus bordes, generadoras de tráfico peatonal. (*CV-142 Alcossebre Centro y Ctra. Las Fuentes, ambas partiendo desde la rotonda del Tossalet*).
- **Red viaria secundaria**, aquella que tiene un carácter marcadamente local. Está compuesta por el resto de los elementos viarios y su función primordial es el acceso a los usos situados en sus márgenes. Se consideran los siguientes tipos:
 - **Red local distribuidora**, cuya función es concentrar la conexión de la red local a la red principal. (*En Alcalà de Xivert son Calle Cucala, Passeig dels Herois del Marroc, Calle la Hoya, Calle del Baró d'Alcahalí, Calle Dr. Ebrí y Calle Tremedal. En Alcossebre son el Camí del Campament Jaume I, Camí l'Atall, Av. Castelló, Av. Valencia, Av. de Manila, Av. de las Fuetnes, C. Piber y Camino de Malentivet*).
 - **Red local de acceso**, son las que aseguran el acceso rodado y peatonal a edificios e instalaciones. (*Se definirían el resto de vías*).

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



Il·lustración 6. Jerarquía viaria en el término municipal de Alcalà de Xivert. Fuente. Elaboración propia

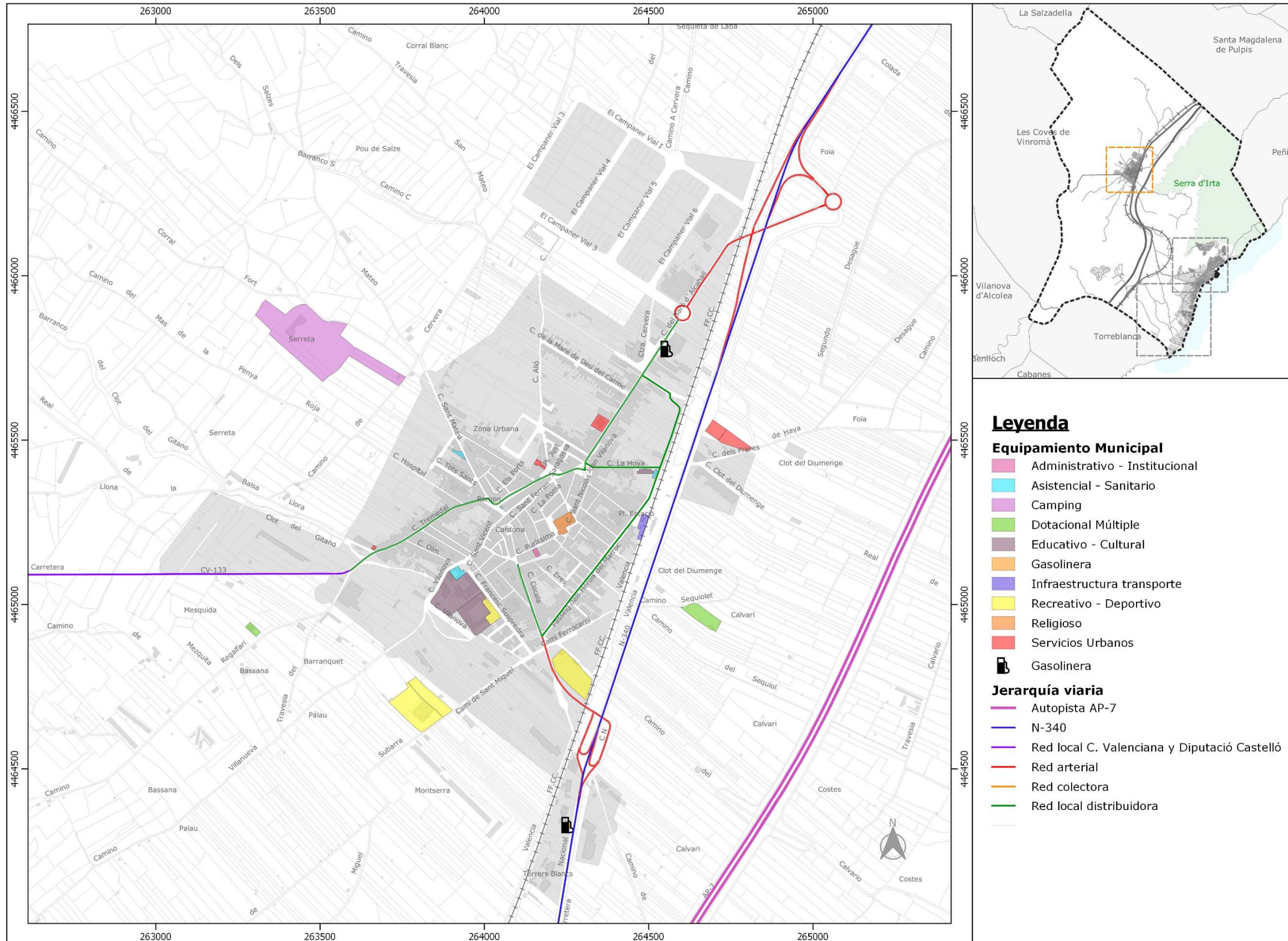


Ilustración 7. Jerarquía viaria en el núcleo urbano de Alcalà de Xivert. Fuente. Elaboración propia

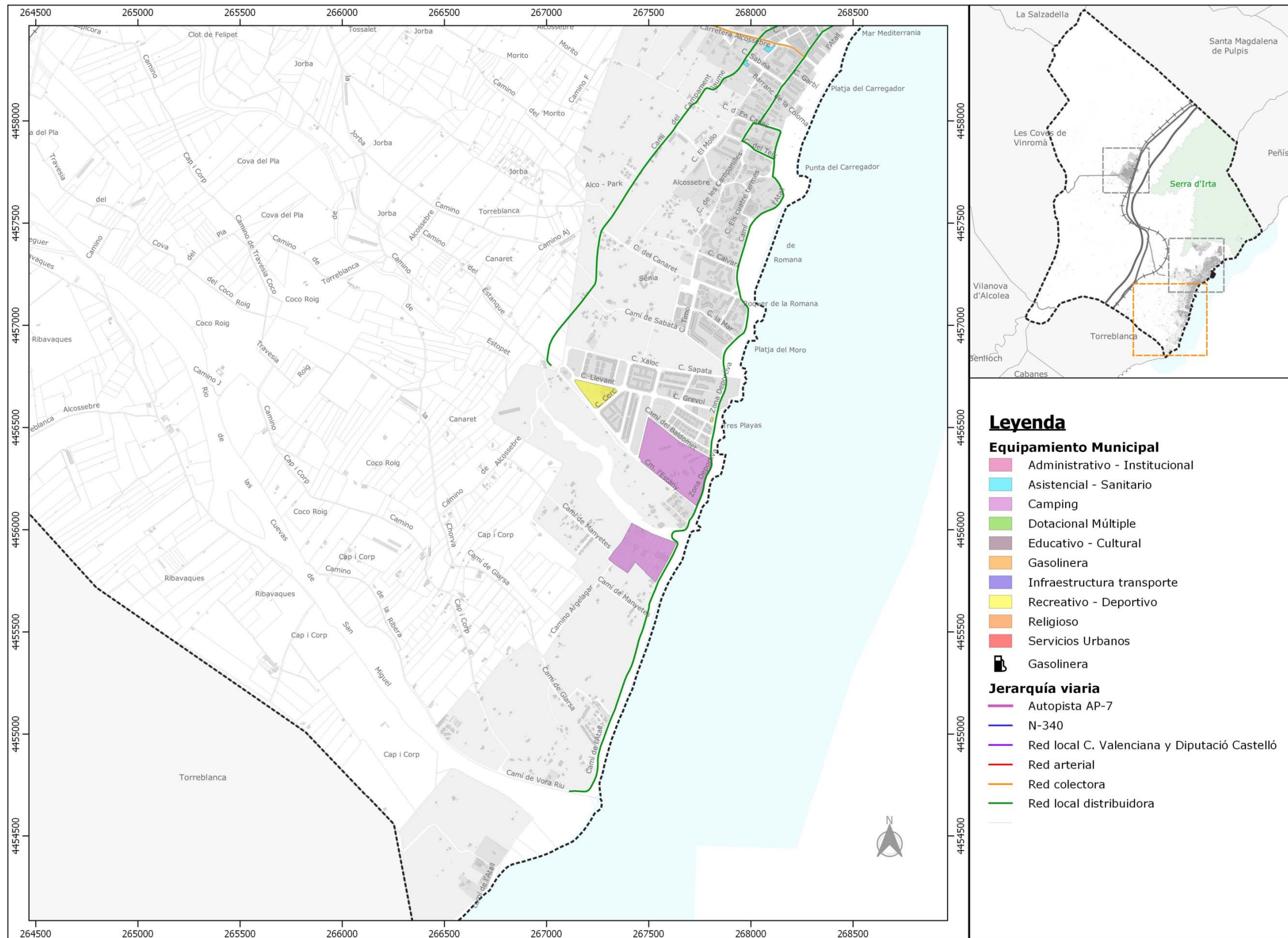
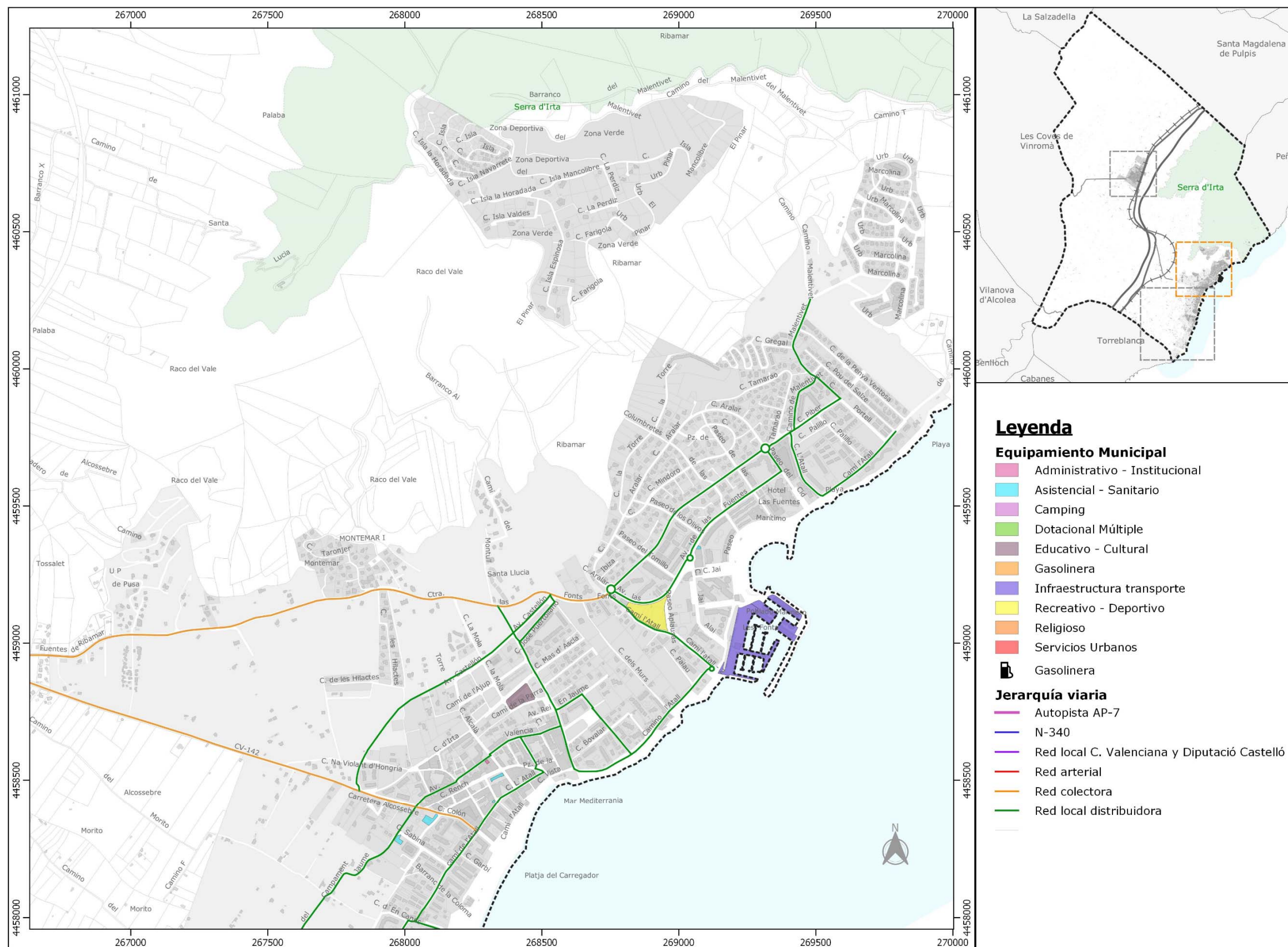


Ilustración 8. Jerarquía viaria en el núcleo urbano de Alcossebre. Zonas I y II. Fuente. Elaboración propia



Il·lustració 9. Jerarquía viaria en el núcleo urbano de Alcossebre. Zonas III, Las Fuentes y Urbanizaciones Marcolina y El Pinar. Fuente. Elaboración propia

La infraestructura existente se caracteriza por una escasa jerarquización de la red viaria, debiendo este hecho, pues, ser acometido por el presente PMUS.

1.6 Análisis del transporte público

1.6.1 Transporte ferroviario

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

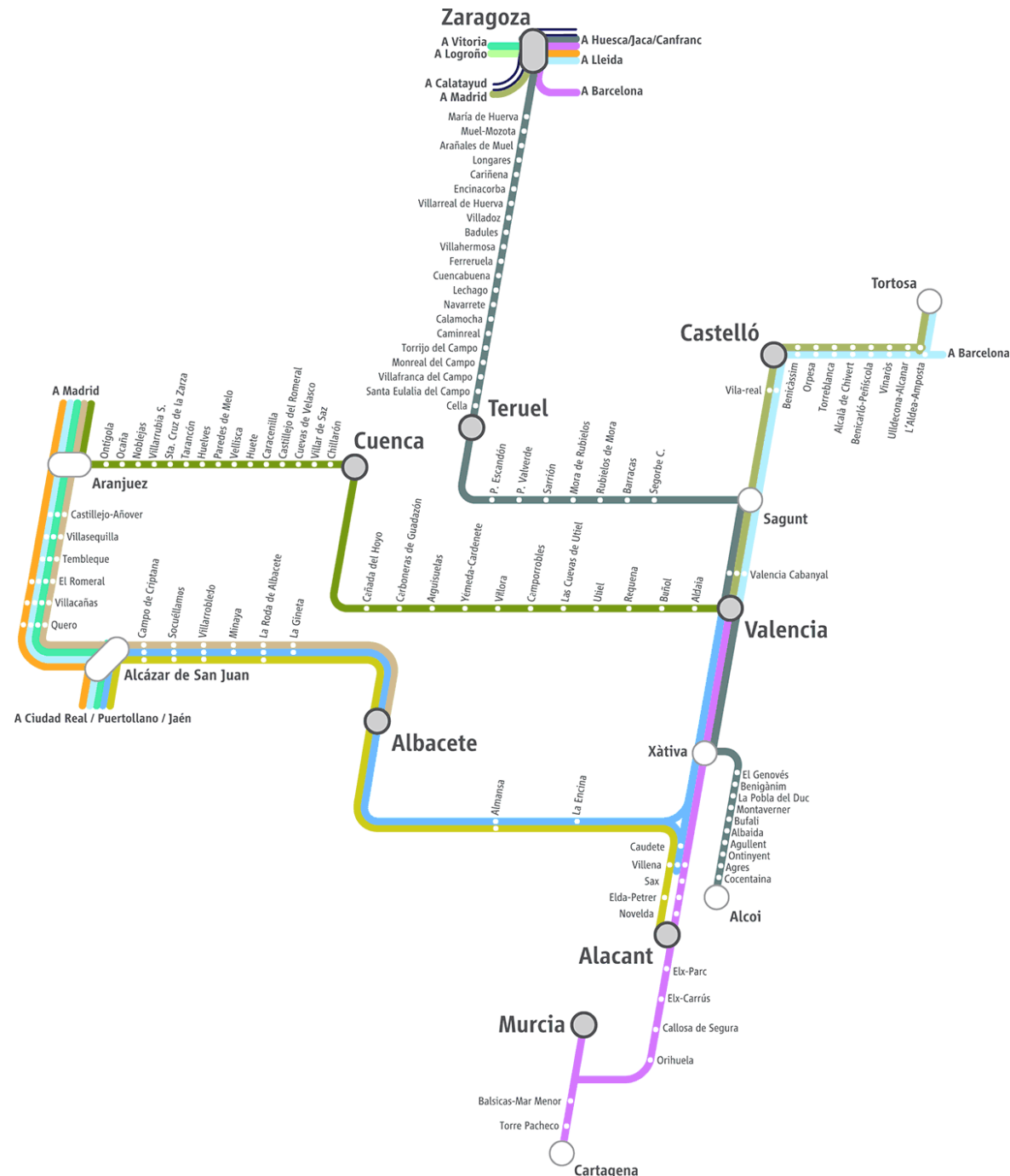


Ilustración 10. Resumen de los servicios de la infraestructura ferroviaria en Alcalà de Xivert. Fuente. Renfe

A día de hoy solamente existen cuatro trenes diarios con parada en el municipio, con trayectos que unen con la localidad de Castellón en un tiempo comprendido entre los 30 y los 40 minutos.

IDA				VUELTA			
ALCALA DE XIVERT A CASTELLO DE LA PLANA/CASTELLON DE LA PL.				CASTELLO DE LA PLANA/CASTELLON DE LA PL. A ALCALA DE XIVERT			
Fecha: 04/10/2018				Fecha: 05/10/2018			
Salida ↑	Llegada	Duración	Servicio	Salida ↑	Llegada	Duración	Servicio
07.29	08.04	35 min.	R. EXPRES	09.17	09.54	37 min.	R. EXPRES
12.59	13.32	33 min.	R. EXPRES	15.36	16.12	36 min.	REGIONAL
14.34	15.06	32 min.	R. EXPRES	17.47	18.22	35 min.	R. EXPRES
20.02	20.40	38 min.	REGIONAL	21.07	21.38	31 min.	R. EXPRES

Ilustración 11. Resumen de los servicios de la infraestructura ferroviaria en Alcalà de Xivert. Fuente. Renfe

IDA				VUELTA			
ALCALA DE XIVERT A VINAROS				VINAROS A ALCALA DE XIVERT			
Fecha: 04/10/2018				Fecha: 05/10/2018			
Salida ↑	Llegada	Duración	Servicio	Salida ↑	Llegada	Duración	Servicio
09.55	10.12	17 min.	R. EXPRES	07.10	07.29	19 min.	R. EXPRES
16.12	16.33	21 min.	REGIONAL	12.41	12.59	18 min.	R. EXPRES
18.23	18.39	16 min.	R. EXPRES	14.15	14.34	19 min.	R. EXPRES
21.39	21.56	17 min.	R. EXPRES	19.42	20.02	20 min.	REGIONAL

Ilustración 12. Resumen de los servicios de la infraestructura ferroviaria en Alcalà de Xivert. Comunicación con Vinaròs. Fuente. Renfe

Sin embargo, un anuncio del Ministro de Fomento por medio de canales no oficiales hace pensar que la línea C-6 de Cercanías de la Comunitat Valenciana, que en la actualidad une las localidades de Valencia y Castellón, verá ampliado su recorrido hasta la localidad de Vinaròs, de tal forma que la oferta de trenes se incremente a 12 frecuencias por sentido. Esta

infraestructura servirá para mejorar de forma sustancial la movilidad entre las poblaciones del Baix Maestrat y la capital castellanense.

1.6.2 Autobús

El sistema de transporte público de Alcalà de Xivert está compuesto por una línea de transporte urbana, operada por la empresa Autos Mediterráneo y que une Alcalà de Xivert con Alcossebre; y dos líneas interurbanas, una conectando Castellón con Vinaròs y otra que conecta la capital de la provincia con la Serra d'En Galceran, ambas con parada en Alcalà de Xivert.

Además también existe una línea de autobús, operada por Hife, que une las localidades de Alcalà de Xivert con Zaragoza durante el periodo estival.

En estos momentos, Planifica se encuentra a la espera de recibir información relativa a las líneas mencionadas anteriormente por parte de las empresas concesionarias de los servicios.

La documentación que se presenta a continuación es la que dichas empresas publican en sus páginas web.

Red urbana

La línea urbana del municipio comunica el núcleo urbano de Alcalà con Alcossebre, donde el autobús discurre por la zona las Fuentes hasta la Plaza de Tanduy para después dirigirse hacia Cap i Corp por la costa.

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

HORARIOS ACTUALIZADOS EL 23/05/2018 - ALCALA - ALCOSSEBRE

Del 25 de Junio al 31 de Agosto 2018

De Lunes a Viernes no Festivos

HORARIOS DE IDA			
ALCALA	L.FUENTES	ALCOSEBRE	CAP I CORP
7:15	7:30	7:40	
8:10	8:25	8:35	8:45
10:00	10:15	10:30	10:45
11:30	11:45	12:00	12:15
13:00	13:15	13:30	13:45
14:45	15:00	15:15	15:30
16:15	16:30	16:45	17:00
18:30	18:45	19:00	19:15
20:30	20:45	21:00	21:15

De Lunes a Viernes no Festivos

HORARIOS DE REGRESO			
CAP I CORP	ALCOSEBRE	L. FUENTES	ALCALA
	7:40	7:50	8:10
8:45	8:55	9:05	9:20
10:45	11:00	11:15	11:30
12:15	12:30	12:45	13:00
13:45	14:00	14:15	14:30
15:30	15:45	16:00	16:15
17:00	17:15	17:30	17:45
19:15	19:30	19:45	20:00
21:15	21:30	21:45	22:00

Sábados, Domingos y festivos del 29 de Marzo al 2 de Abril

26 de Mayo al 9 de Septiembre

ALCALA: 8:15 - 10:00 - 11:15 - 16:15 - 19:00 - 20:30.

CAP I CORP: 9:00 - 10:30 - 12:00 - 17:00 - 19:45 - 21:15.

Del 1 de Enero al 22 de Junio y del 1 de Sept. al 31 de Dic.

De Lunes a Viernes no Festivos

Salidas desde:

ALCALA: 8:15 - 11:15 - 16:15 - 20:30*

CAP I CORP: 9:00 - 11:50 - 17:00 - 21:15*

* Este servicio sólo del 02/05 al 22/06 y del 1 al 28 de Sept.

ENLACES ALCALA CON: CASTELLON Y VINAROS.

De Lunes a Sábados no Festivos:			
CASTELLON: 8:15 - 13:20 - 19:00	VINAROS: 8:20 - 13:20 - 19:05		
ALCALA: 9:05 - 14:05 - 20:00	ALCALA: 9:35 - 14:35 - 20:30		
Domingos y Festivos:			
CASTELLON: 8:50 - 16:20	VINAROS: 13:20 - 18:50		
ALCALA: 14:10 - 19:45	ALCALA: 10:00 - 17:30		

AUTOS MEDITERRANEO
 Más información y alquiler de autobuses:
 Tf. 964401936-964220054
 Fax: 964401936-964221507
 c/ Carcagente, 1 Castellón
 Pda Capsades s/n Vinaros

Alcalà de Xivert (Plz. J. Vilanova)
 Alcalà de Xivert (Avda. Heroes de Marnuecos)
 Alcalà de Xivert (Avda. General Cucala)
 Las Fuentes (CV142 Tossalet)
 Las Fuentes (CV142 Forn de Tonicó)
 Las Fuentes (CV142 Montemar)
 Las Fuentes (CV142 Fuentes)
 Las Fuentes (CV142 Manila-Arcos)
 Las Fuentes (Plaza Tanduy)
 Las Fuentes (Camino Latay-H. Las Fuentes)
 Las Fuentes (Camino Latay-Eurostal)
 Avda. Castellon s/n(Consum)
 Avda. Blasco Ibañez
 Alcossebre (Avda. Valencia-Café del temps)
 Alcossebre (C/Colon)
 Alcossebre (Camino Latali-Dora)
 Alcossebre (Camino Latali-Jeremias)
 Alcossebre (Camino Latali-Casabianca)
 Alcossebre (Camino Latali-Habitat)
 Alcossebre (Camino Latali-Playa Moro)
 Alcossebre (Camino Latali-Tres Playas)
 Alcossebre (Camino Latali-Mafietes)
 Alcossebre (Camino Latali-Serradal)
 Cap y Corp (Camino Latali)

Ida Vuelta

Ilustración 13. Resumen de los servicios de transporte público urbano en Alcalà de Xivert. Fuente. Página web de Autos Mediterráneo

El recorrido que sigue la línea urbana se muestra en la imagen de la página siguiente:

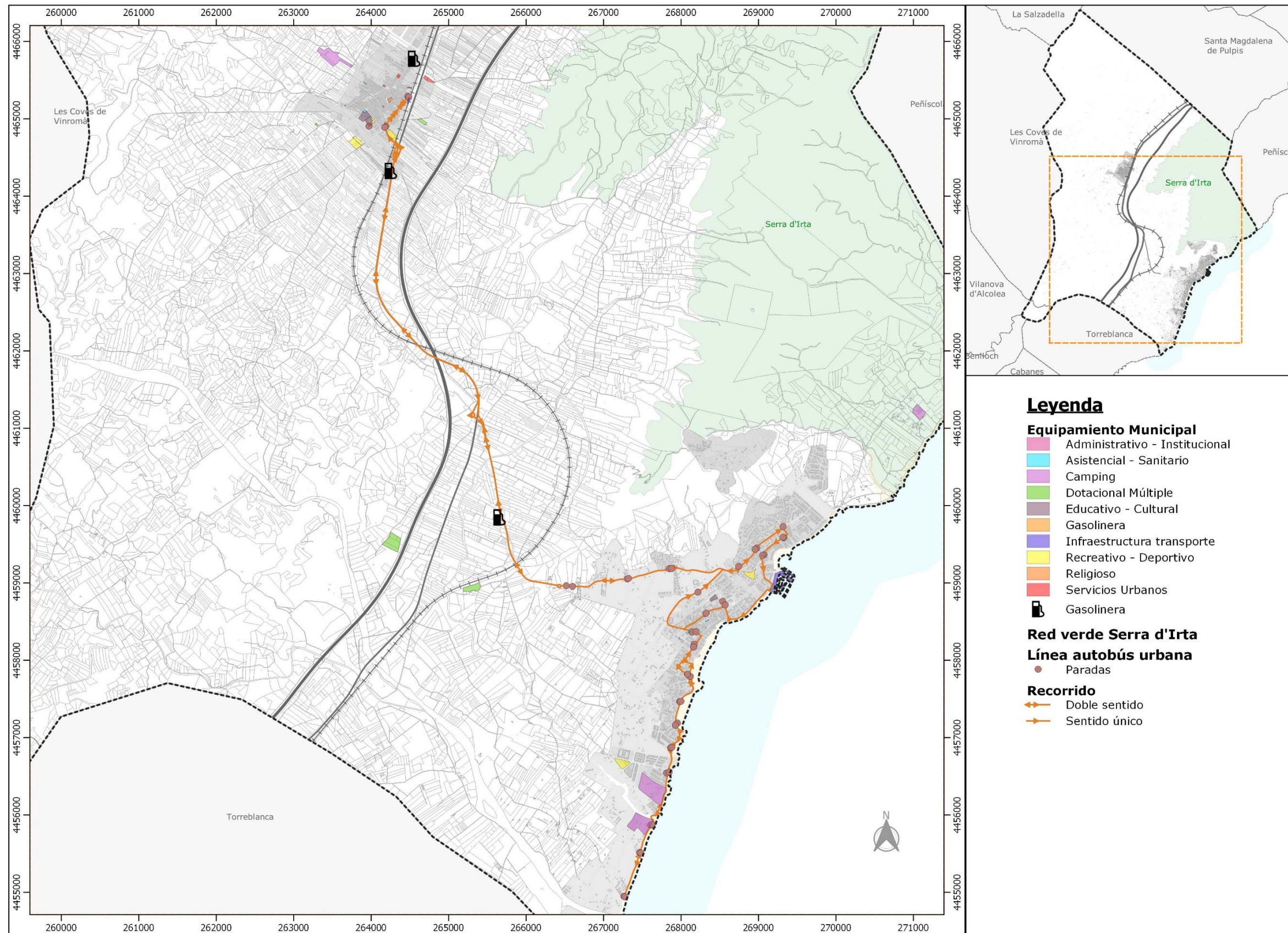


Ilustración 14. Recorrido de las líneas de autobuses urbanos. Fuente. Elaboración propia a partir de los datos disponibles de la empresa concesionaria

Red interurbana

Actualmente están siendo revisadas las concesiones de las líneas metropolitanas y será en los próximos meses cuando queden definidas. Por el momento se analiza la oferta actual:

Existen dos líneas interurbanas.

La línea interurbana que conecta Castellón con la Serra d'En Galceran opera de únicamente una vez por sentido. En su web, Autos Mediterráneo tiene la siguiente publicación en relación al servicio:

CASTELLON – OROPESA – TORREBLANCA – ALCOSSEBRE – VILLANUEVA – SIERRA

DE LUNES A VIERNES NO FESTIVOS

SALIDA DE LA ESTACION DE AUTOBUSES DE CASTELLON A LAS 16:20 HORAS CON PARADA EN AVDA.BARCELONA, ESQUINA PASEO MORELLA, ROTONDA ESTADIO CASTALIA Y HOSPITAL GENERAL.

SALIDA DE SIERRA.-6:30 – SALIDA DE VILLANUEVA.-6:50 – SALIDA DE ALCOSSEBRE.-7:30 SALIDA DE TORREBLANCA.- 8:00 – SALIDA DE OROPESA.-8:20 SALIDA DE BENICASSIM 8:40.

LA EMPRESA

Ilustración 15. Resumen de los servicios de transporte público entre Castellón y Serra d'En Galceran. Fuente. Página web de Autos Mediterráneo

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

La siguiente imagen resume las características de la oferta.

HORARIOS AUTOBÚS
CASTELLÓN - VINARÓS

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

● IDA
● VUELTA

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

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

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

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

Los que van por la AP-7 salen desde el río Servol, desde la Avenida La Libertad, Picasso y el Hospital Comarcal.
* En Alcalà parada gasolinera N-340 junto Rte. Jacinto. En Torreblanca en Rte. Juani. En Benicàssim Rtda. Llave Europa.

Horarios revisados abril de 2016, actualmente en vigor

AUTOS MEDITERRÁNEO
Carcagente, 1 - Bajo • 12005 CASTELLÓN
Tels. 964 220 054 - 964 240 778 • FAX: 964 221 507
www.autosmediterraneo.com

Ilustración 16. Resumen de los servicios de transporte público interurbano en Alcalà de Xivert. Fuente. Página web de Autos Mediterráneo

1.6.3 Trenet turístic

El núcleo urbano de Alcossebre también cuenta entre su oferta de transporte urbano con un “trenet turístic” durante los meses estivales.

Esta infraestructura opera únicamente durante la época de semana santa y entre la segunda quincena de junio y la primera de septiembre.

El trenet dispone de dos recorridos:

1. Ruta Norte: con salida entre Blasco Ibáñez Vista alegre y el Hotel Sancho III; realizando paradas en el Hotel Alcossebre, el Puerto Deportivo, el Apartahotel Eurhostal y el Hotel Las fuentes en su recorrido.
2. Ruta Sur: con salida en Blasco Ibáñez Vista alegre y paradas en el Apartahotel Romana Beach, Restaruante Rusos y Mirador, Hotel Alcossebre suites, Rte. Can Roig y el Vértice Geodésico.

La siguiente ilustración muestra el recorrido del trenet turístic en el núcleo urbano de Alcossebre.



Ilustración 17. Recorrido de las rutas del trenet turístic de Alcossebre. Fuente: Página Oficial de Alcossebre Suites Hotel.

Las frecuencias de paso de cada una de las rutas se muestran en las siguientes ilustraciones:

Duración de la ruta 40 minutos
Route length 40 minutes

RUTA SUR

SALIDAS					
BLASCO IBÁÑEZ VISTA ALEGRE	APARTAHOTEL ROMANA BEACH	RTE RUSOS Y MIRADOR	HOTEL ALCOSSEBRE SUITES	RTE CAN ROIG	VÉRTEX GEODÉSICO
SEMANA SANTA · 20-03-2016 al 04-04-2016 EASTER · 20/03/2016 to 04/04/2016					
10:15	10:25	10:28	10:31	10:34	10:37
11:40	11:50	11:53	11:56	11:59	12:02
13:05	13:15	13:18	13:21	13:24	13:27
13:55	14:05	14:08	14:11	14:14	14:17
16:35	16:45	16:48	16:51	16:54	16:57
18:00	18:10	18:13	18:16	18:19	18:22
18:50	19:00	19:03	19:06	19:09	19:12
19:40	19:50	19:53	19:56	19:59	20:02
2ª QUINCENA DE JUNIO 2nd half of June					
10:15	10:25	10:28	10:31	10:34	10:37
11:40	11:50	11:53	11:56	11:59	12:02
13:05	13:15	13:18	13:21	13:24	13:27
13:55	14:05	14:08	14:11	14:14	14:17
18:35	18:45	18:48	18:51	18:54	18:57
20:00	20:10	20:13	20:16	20:19	20:22
20:50	21:00	21:03	21:06	21:09	21:12
21:40	21:50	21:53	21:56	21:59	22:02
JULIO - AGOSTO - 1ª semana SEPTIEMBRE JULY - AUGUST - SEPTEMBER 1st week					
10:00	10:10	10:13	10:16	10:19	10:22
11:25	11:35	11:38	11:41	11:44	11:47
12:50	13:00	13:03	13:06	13:09	13:12
13:40	13:50	13:53	13:56	13:59	14:02
18:35	18:45	18:48	18:51	18:54	18:57
20:00	20:10	20:13	20:16	20:19	20:22
21:25	21:35	21:38	21:41	21:44	21:47
22:50	23:00	23:03	23:06	23:09	23:12
23:40	23:50	23:53	23:56	23:59	24:02

Ilustración 18. Paradas efectuadas por el trenet turístic de Alcossebre en la ruta norte. Fuente: Página Oficial de Alcossebre Suites Hotel.

RUTA NORTE
Duración de la ruta 30 minutos
Route length 30 mins

SALIDAS

BLASCO IBÁÑEZ VISTA ALEGRE	HOTEL ALCOSEBRE	PUERTO DEPORTIVO	APARTAMENTO EURHOSTAL	HOTEL LAS FUENTES	HOTEL SANCHO III
SEMANA SANTA - 20-03-2016 al 04-04-2016 EASTER - 20/03/2016 to 04/04/2016					
11:05	11:06	11:08	11:11	11:14	11:18
12:30	12:31	12:33	12:36	12:39	12:43
16:00	16:01	16:03	16:06	16:09	16:13
17:25	17:26	17:28	17:31	17:34	17:38
2ª QUINCENA DE JUNIO 2nd half of June					
11:05	11:06	11:08	11:11	11:14	11:18
12:30	12:31	12:33	12:36	12:39	12:43
18:00	18:01	18:03	18:06	18:09	18:13
19:25	19:26	19:28	19:31	19:34	19:38
JULIO - AGOSTO - 1ª semana SEPTIEMBRE JULY - AUGUST - SEPTEMBER 1st week					
10:50	10:51	10:53	10:56	10:59	11:03
12:15	12:16	12:18	12:21	12:24	12:28
18:00	18:01	18:03	18:06	18:09	18:13
19:25	19:26	19:28	19:31	19:34	19:38
20:50	20:51	20:53	20:56	20:59	21:03
22:15	22:16	22:18	22:21	22:24	22:28

Ilustración 19. Paradas efectuadas por el trenet turístic de Alcossebre en la ruta norte.
Fuente: Página Oficial de Alcossebre Suites Hotel.

NOTA: Los recorridos y las frecuencias de paso mostradas anteriormente han sido obtenidas a través de una página web externa a la empresa que oferta el servicio, por lo que los recorridos y los horarios actuales podrían ser diferentes a los arriba mencionados. Planifica se encuentra, en la actualidad, a la espera de recibir información actualizada correspondiente a este servicio.

1.6.4 Resumen de las características del servicio

El servicio de transporte público urbano se caracteriza por su baja frecuencia y su lentitud en comparación con el vehículo privado, siendo éstos los principales motivo de su escasa utilización por los vecinos de Alcalà de Xivert.

A nivel supramunicipal, además, las conexiones ferroviarias con los principales núcleos urbanos del entorno son escasas, si bien existe una propuesta de mejora que podría ser implementada en el próximo mes. Este hecho, unido a una conexión adecuada con Castellón y Vinaròs por medio de autobús garantizaría una conectividad adecuada del municipio dentro del sistema litoral en que se enmarca.

Sin embargo, es necesario potenciar sus conexiones con el interior de Castellón, para así mejorar su influencia sobre el sistema regional interior de la Comunitat. Estas medidas deberán ser implementadas por planes de carácter supramunicipal.

Por último, se debe garantizar el acceso universal a este medio de transporte, convirtiéndolo en una infraestructura "amiga" de los grupos sociales más vulnerables.

1.7 Análisis de ejes peatonales y ciclistas

1.7.1 Distribución de las distancias para modos blandos

Según el PMoMe, todos aquellos desplazamientos incluidos en un rango inferior a 1,5km son aptos para ser realizados a pie. Aquellos desplazamientos que se encuentran en el rango comprendido entre los 1,5km y los 5km son aptos para ser realizados en bicicleta.

La orografía territorial de ambos núcleos urbanos, Alcalà de Xivert y Alcossebre, favorece la promoción de modos blandos de transporte. Estas infraestructuras no presentan apenas desarrollo y sus beneficios potenciales sobre la población pueden ser numerosos.

1.7.2 Ejes peatonales

Ejes peatonales urbanos: Alcalà de Xivert

Alcalà de Xivert cuenta con un número reducido de ejes estrictamente peatonales. Éstos se encuentran ubicados en el casco antiguo del municipio, alrededor de la iglesia, y son los formados por la Plaza de la Iglesia, la Plaza de San Juan y la Calle Arcos. Existe también un eje peatonal entre las calles Vicente Segrelles y Gabriel Sole Vllalonga, en el extremo norte del municipio.

Además, existen varios ejes con estructura de plataforma única cuyo uso puede ser compartido por peatones, ciclistas y viandantes. Estos viales son la calle Cucala, la plaza del Fronto, la calle Juan Barceló, la calle de la Puríssima, la calle Juan Barceló, la calle de San Antonio, la calle de los desamparados, la plaza Don Ricardo Cardona y la calle de San Fernando.

Ejes peatonales urbanos: Alcossebre

En Alcossebre, por su parte, se ha identificado un eje peatonal que une la costa sur desde la Calle Grevol, junto a la cala del Moro; con la zona de las Fuentes hasta conectar con Camí l'Atall, una vez superada la playa de las Fuentes. Esta infraestructura cuenta con zonas de acera superior a 2m, con zonas de camino de uso compartido con vehículos, y con zonas de senda protegida para uso exclusivo del peatón. Este eje, sin embargo, presenta una serie de discontinuidades que requieren ser subsanadas.

Por otro lado, en la zona de las Fuentes también se ha observado la presencia de cuatro sendas para uso exclusivo peatonal que comunican la costa con los límites de la zona. Estas son el Passeig del Timonet, el Passeig de les Oliveres, el Passeig de les illes Columbretes y el Passeig de les Oronetes.

Ejes peatonales rurales: Serra d'Irta

El Parque Natural de la Serra d'Irta cuenta con numerosos itinerarios peatonales que discurren por los términos municipales de Alcalà de Xivert y de Peñíscola.

Entre éstos, cabe destacar las rutas publicadas en la web de Parques Naturales de la Generalitat Valenciana. Dado el ámbito del presente plan de movilidad, a continuación se citan, solamente, aquellas rutas cuyo recorrido pase por el término municipal de Alcalà de Xivert:

1. Ruta del Faro d'Irta, Cala Cubanita y Font de la Parra. La presente ruta comienza en

el faro d'Irta y cruza por el barranco de Malentivet para desembocar en la cala Mundina. Desde allí la ruta discurre por el litoral hasta llegar a cala Cubanita. Posteriormente, se sale de la cala hasta llegar a la pista forestal donde se continúa hasta Font de la Parra siguiendo el cauce del barranco. Desde Font de la Parra, se vuelve en paralelo al barranco hasta la intersección con la pista forestal, por la que se continuará hasta llegar de vuelta al Faro.

2. Ruta del Castillo de Xivert – Assagador de la Serra. Esta ruta parte desde el núcleo urbano de Alcalà de Xivert, subiendo por el camino de Xivert hasta alcanzar el Castillo. Desde allí, la vuelta se realiza por la antigua vía pecuaria “Assagador de la Serra”.
3. Ruta de la Ermita de Santa Llúcia i Sant Benet. Ruta lineal que discurre por una senda uniéndola urbanización Montemar con la ermita de Santa Llúcia i Sant Benet.
4. Ruta de las crestas de la Serra d'Irta. La presente ruta parte de la Ermita de Santa Llúcia y Sant Benet. En su recorrido, la senda pasa por la torre Ebrí hasta llegar a la sierra Campanilles. Posteriormente, la ruta continúa hasta llegar al Coll de la Palma y a la Mallada de la Rabosa, donde la senda se convierte en pista. Desde allí una nueva senda conecta la pista con Sant Antoni. Parte del recorrido de esta ruta discurre por el término municipal de Peñíscola.
5. Itinerario de la Carrera – Pico Campanilles. Este itinerario discurre por el barranco de la Carrera hasta llegar al Pico Campanilles en un recorrido lineal.
6. Ruta roja: Un paisaje de contrastes. Esta ruta discurre por el litoral de la Serra d'Irta desde el faro hasta la Cala Cubanita.

1.7.3 Ejes ciclistas

En lo referente a la red ciclista, comentar que tiene un desarrollo prácticamente nulo tanto a nivel interurbano, limitándose a unas pocas calles con infraestructura de plataforma única en Alcalà de Xivert y a un carril bici acondicionado como tal en Alcossebre.

En el entorno rural, la red ciclista sí que encuentra su espacio en el Parque Natural de la Serra d'Irta. Entre éstas, cabe destacar las rutas publicadas en la web de Parques Naturales de la Generalitat Valenciana. Dado el ámbito del presente plan de movilidad, a continuación se citan, solamente, aquellos itinerarios ciclistas que discurren por el término municipal de Alcalà de Xivert. Estas son:

1. Ruta del cranc: Esta ruta parte desde Cala Blanca y discurre por la pista de Ribamar hasta la Cala Volante, ya en el término municipal de Peñíscola. Desde allí, la ruta discurre por carretera hasta el municipio de Peñíscola.
2. Ruta del Xoriguer: Esta ruta comienza en Santa Magdalena de Pulpis y discurre por la Pista Forestal del Almerer hasta el punto de vigilancia. Desde allí se prosigue en sentido Castillo de Xivert para volver por el Camino de Estopet, ya asfaltado.
3. Ruta del Fardatxo: Esta ruta parte de Cala Blanca y discurre por la pista de Ribamar hasta alcanzar el Barranc de l'Escutxa. Desde allí se desvía hacia el interior hacia la Font d'en Canés, ya en el término municipal de Peñíscola. La ruta continúa hasta la urbanización de Font Nova.

A nivel supramunicipal, el inventario de la *Xarxa d'itineraris No Motoritzats (XINM)* se encuentra en fase de redacción. En él se puede observar que la única vía ejecutada a nivel supramunicipal en la comarca de El Baix Maestrat es la cicloruta que conecta Peñíscola con Benicarló. El resto de ciclorutas se encuentran en fase de proyecto.

En la siguiente figura se puede observar que la infraestructura ciclista a nivel supramunicipal carece de total desarrollo en el entorno de Alcalà de Xivert.

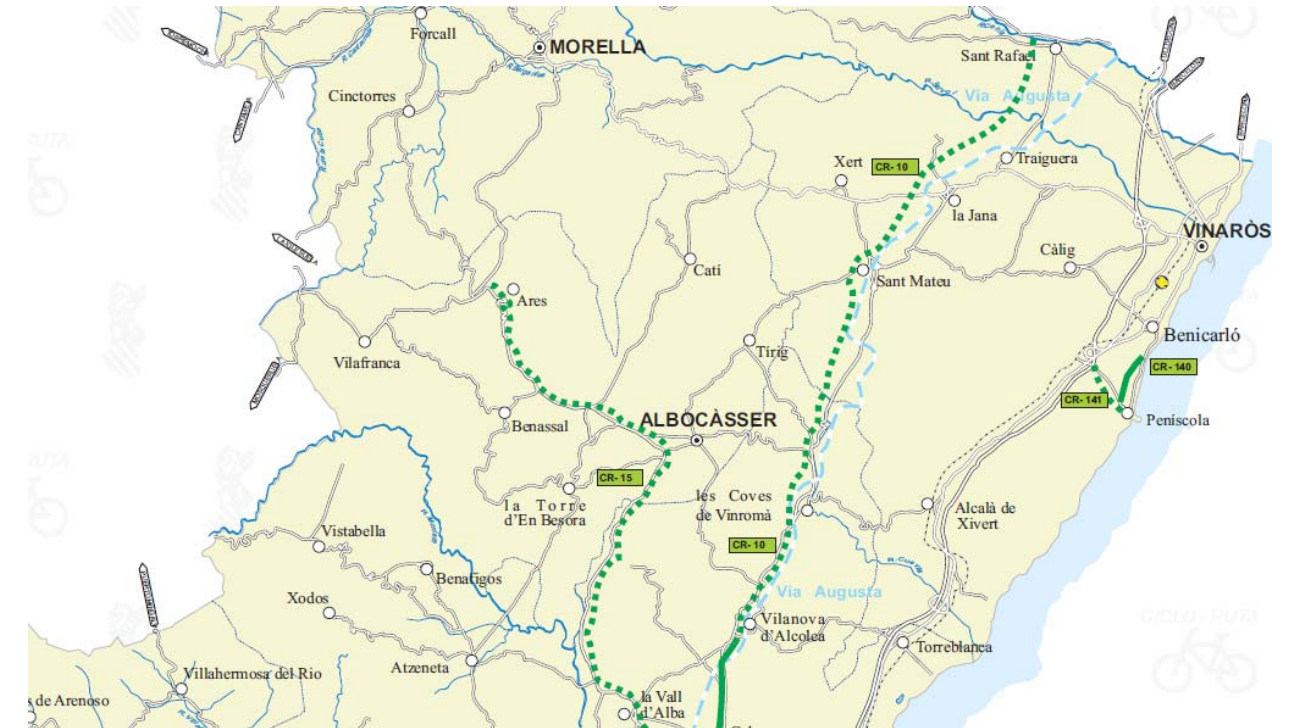


Ilustración 20. Red ciclista supramunicipal en el entorno de Alcalà de Xivert. Fuente: Generalitat Valenciana

Por otro lado, el Plan de Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana (en adelante PATIVEL), sí que prevé la creación de la denominada “Vía del Litoral”, una red de uso público conectada por medios de transporte sostenibles (a pie y bicicleta). Dicha red sí que es de afección al término municipal de Alcalà de Xivert.



Ilustración 21. Vía del litoral. Fuente: PATIVEL

Las ilustraciones que aparecen en las siguientes páginas muestran el estado de la red peatonal y ciclista en el ámbito urbano.

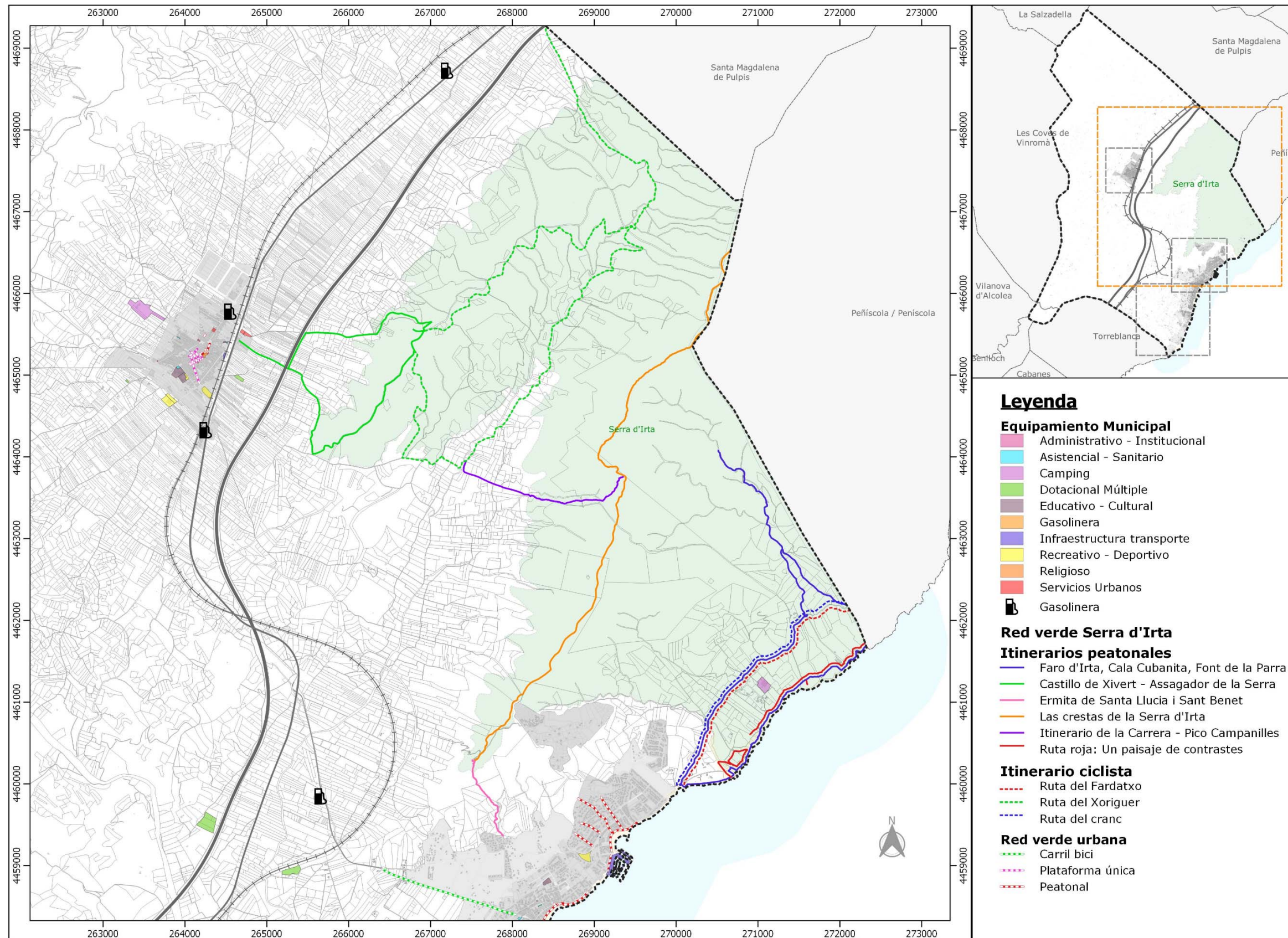


Ilustración 1. Itinerarios peatonales identificados en el Parque Natural de la Serra d'Irta. Fuente. Elaboración propia

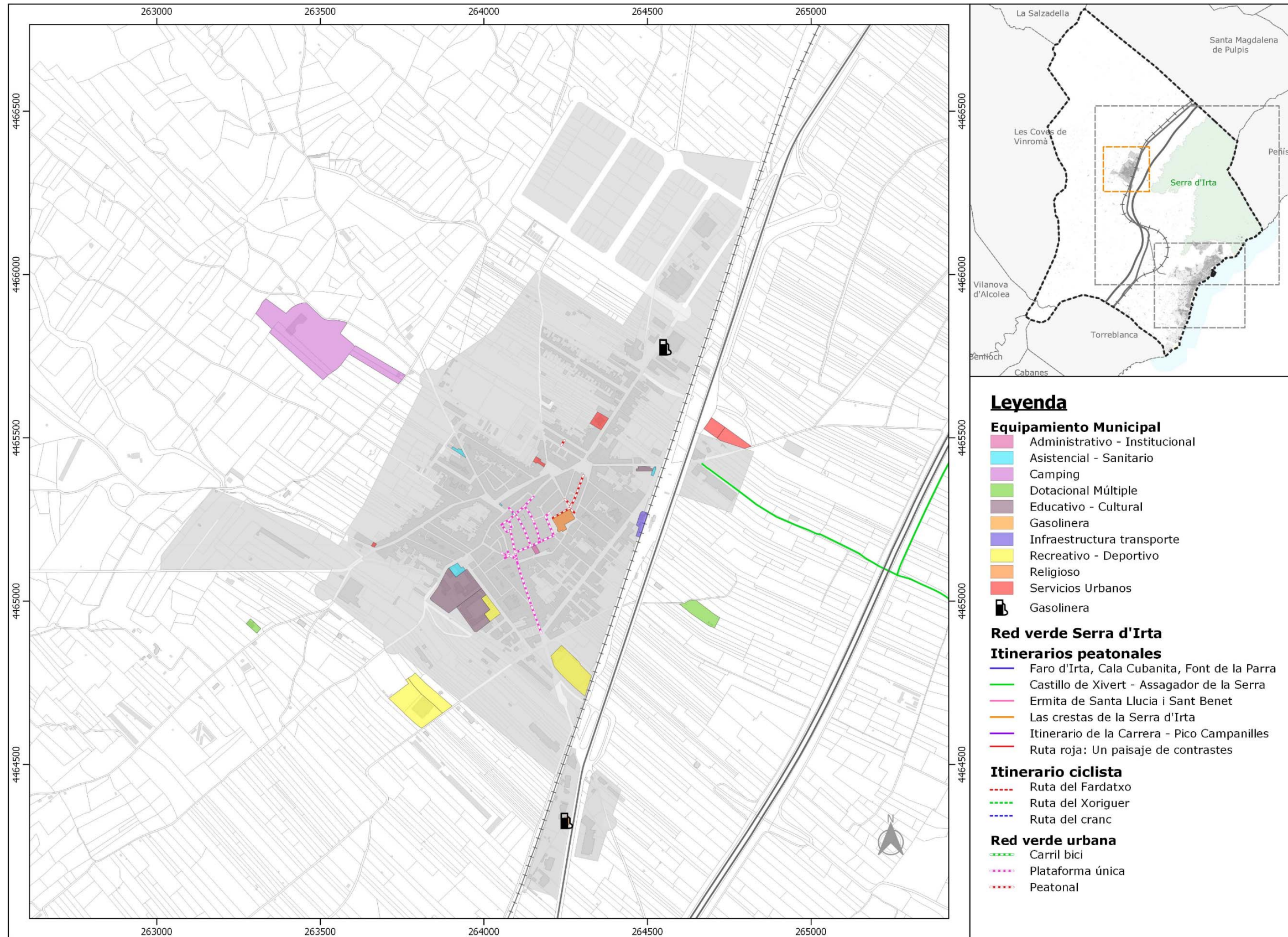


Ilustración 2. Itinerarios peatonales identificados en el casco urbano de Alcalà de Xivert. Fuente. Elaboración propia

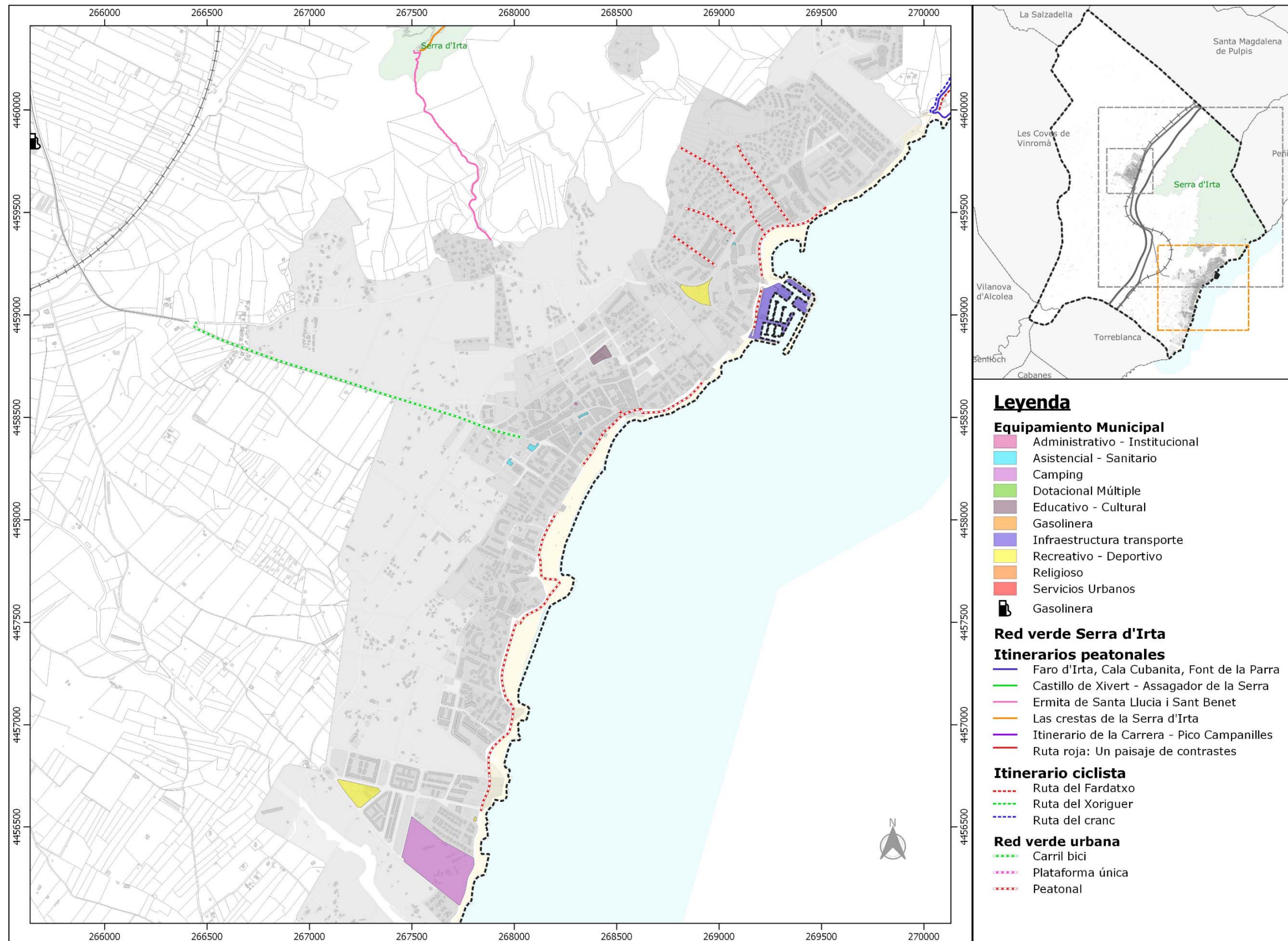


Ilustración 3. Itinerarios peatonales identificados en el casco urbano de Alcossebre. Fuente. Elaboración propia

1.8 Análisis del estacionamiento

1.8.1 Aparcamiento de residentes y rotación

El núcleo urbano de Alcalà de Xivert no dispone de áreas limitadas para el aparcamiento público o espacios destinados a la rotación de vehículos. Ello es debido al carácter meramente residencial de la zona y a la limitada atracción turística del núcleo urbano.

En Alcossebre sí que existe una combinación de aparcamientos de carácter público gratuito y espacios que se destinan exclusivamente a rotación en zonas próximas a la costa. También se ha detectado la existencia de solares que, ante la falta de desarrollo urbanístico, han sido habilitados para aparcamiento.

Las zonas de estacionamiento gratuito señalizadas como tal en la vía pública son las que se citan a continuación:

Estacionamiento gratuito	
Ubicación	Nº Plazas
Calle Jai Alai I	58
Calle Jai Alai II	170
Calle Jai Alai III	33
Guardia Civil	29
La Pedrera	59
Paseo del Cid	44
Paseo Marítimo Puerto deportivo	27
Passeig de Vista Alegre	25
Passeig Marítim	45
Playa del Carregador	110
Playa Romana	19
Puerto deportivo	87
Roquer de la Romana	149
Solar. Passeig de Vista Alegre	21
Total	891

Tabla 1. Oferta de plazas de estacionamiento gratuito en áreas habilitadas como tal. Fuente: Elaboración propia

En total se cuenta con 891 plazas de aparcamiento gratuito en vía pública en áreas habilitadas como tal.

La oferta de aparcamiento en solares sin asfaltar asciende a 91 plazas y se distribuye en 3 parkings.

Aparcamientos en solares sin asfaltar	
Ubicación	Nº Plazas
Aparca&Playa. Playa Romana	100
Av. Valencia	50
Calle Alcalà	25
Total	175

Tabla 2. Oferta de plazas en solares sin asfaltar. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 4. Zona de aparcamiento gratuito en Passeig Marítim, Alcossebre. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 5. Aparcamiento en Calle Jai Alai, Alcossebre. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 6. Aparcamiento en Av. Paseo del Cid, Alcossebre. Fuente: Elaboración propia.

A continuación, se presenta una tabla resumen con el número de estacionamientos de carácter general existentes en estas zonas.

1.8.2 Aparcamiento en viario

Oferta de aparcamiento en viario

El aparcamiento en el núcleo urbano de Alcalà de Xivert es gratuito.

Por el contrario, el núcleo urbano de Alcossebre alterna varios tipos de aparcamiento. En la zona más céntrica el aparcamiento está regulado, mientras que en la zona de la periferia es gratuito.

La regulación del aparcamiento está gestionada por EIParking. Se ha identificado la modalidad de zona azul.

Zona Azul. Son zonas de aparcamiento destinadas a dar servicio a los ciudadanos donde se permite el estacionamiento de los vehículos por un determinado periodo de tiempo, siendo el coste del estacionamiento variable en función del periodo a estacionar y de la zona.

La zona azul tiene como objetivo aumentar la rotación de vehículos en el estacionamiento de la vía pública. Todos los vehículos pueden estacionar libremente fuera del horario que indica la señalización vertical. El número de plazas de zona azul a falta de recibir confirmación por parte de la empresa concesionaria son:

Aparcamientos en zona azul	
Ubicación	Nº Plazas
Calle Alcalà	31
Calle Ausiàs March	11
Calle del Barquero	25
Calle del Camí l'Atall. Alcossebre Centro	87
Calle Rench	53
Calle Romeral	20
Calle San Beneito	40
Calle San Beneito	40
Calle Vistabella	8
Total	315

Tabla 3. Oferta de plazas de zona azul. Fuente. Elaboración propia.

1.8.3 Análisis del número de plazas para estacionamiento reservado

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

ALCALÀ DE XIVERT							
Calle/Estacionamiento Reservado	PMR	Carga y Descarga	Taxi	Correos	Policía	Ambulancia - Sanitario	Vehículo de Emergencia
Subtotal Alcalà de Xivert	20	10	2	1	7	0	0
Subtotal Alcossebre	79	29	1	2	3	11	10
Total	99	39	3	3	10	11	10

Tabla 4. Estacionamiento reservado según tipología en término municipal de Alcalà de Xivert. Fuente. Elaboración propia.

NÚCLEO URBANO DE ALCALÀ DE XIVERT							
Calle/Estacionamiento Reservado	PMR	Carga y Descarga	Taxi	Correos	Policía	Ambulancia - Sanitario	Vehículo de Emergencia
Calle Cucala	1	2	0	0	0	0	0
Calle de la Bassa d'Amed	1	0	0	0	0	0	0
Calle de la Puríssima. Ajuntament	0	0	0	0	4	0	0
Calle del Maestrat	2	0	0	0	0	0	0
Calle Dr. Seguer. Ajuntament	3	0	0	0	0	0	0
Calle Francisco Sospredra	1	0	0	0	0	0	0
Calle Gabriel Solé Villalonga	2	0	0	0	0	0	0
Calle Hospital	1	0	0	0	0	0	0
Calle Hoya	0	4	0	0	0	0	0
Calle San Pascual	0	2	0	0	0	0	0
Calle San Roque	0	2	0	0	0	0	0
Calle San Vicente	1	0	0	0	0	0	0
Calle Villanueva	1	0	0	0	0	0	0
Herois del Marroc	2	0	2	1	0	0	0
Plaza de la Iglesia	1	0	0	0	0	0	0
Plaza Juan Vilanova	2	0	0	0	0	0	0
Plaza Justo Zaragoza	1	0	0	0	3	0	0
Plaza San Ramón	1	0	0	0	0	0	0
Subtotal Alcalà de Xivert	20	10	2	1	7	0	0

Tabla 5. Estacionamiento reservado según tipología en el núcleo urbano de Alcalà de Xivert. Fuente. Elaboración propia.

NÚCLEO URBANO DE ALCOSSEBRE							
Calle/Estacionamiento Reservado	PMR	Carga y Descarga	Taxi	Correos	Policía	Ambulancia - Sanitario	Vehículo de Emergencia
Av. Blasco Ibáñez	1	2	0	0	0	0	0
Av. Las Fuentes	5	4	0	0	0	0	0
Av. Manila	2	0	0	0	0	0	0
Av. Valencia	3	2	0	0	1	0	0
Calle Alcalà	0	2	0	2	0	0	0
Calle Ausiàs March	0	3	0	0	0	0	0
Calle Camí l'Atall. Alcossebre Centro	7	5	0	0	0	0	0
Calle dels Murs	1	0	0	0	0	0	0
Calle Eucaliptus	2	0	0	0	0	0	0
Calle Jai Alai I	2	0	0	0	0	0	0
Calle Jai Alai II	7	1	0	0	0	1	0
Calle Jai Alai III	2	0	0	0	0	0	0
Calle José Puertollano	1	0	0	0	0	0	0
Calle La Pedrera	3	0	0	0	0	0	0
Calle Na Violant d'Hongria	1	0	0	0	0	0	0
Calle Rench	2	1	1	0	1	6	0
Calle Romeral	0	1	0	0	0	0	0
Calle Sabina. Asociación de Pensionistas	2	0	0	0	0	0	0
Calle San Benito	2	0	0	0	0	0	0
Calle Santa LLúcia	1	2	0	0	0	0	0
Calle Vistabella	1	0	0	0	0	0	0
Camí l'Atall. Hacia Ribamar	2	0	0	0	0	0	0
Camí l'Atall. Roquer de la Romana	4	2	0	0	0	1	0
Camí l'Atall	2	0	0	0	0	0	0
Camí l'Atall. Playa del Carregador	12	0	0	0	0	3	0
Camí l'Atall. Playa Romana	3	0	0	0	0	0	0
Carrer d'Irta. CP La Mola	1	0	0	0	0	0	0
Paseo del Cid	2	0	0	0	0	0	0
Passeig Marítim	6	0	0	0	1	0	10
Puerto deportivo	2	4	0	0	0	0	0
Subtotal Alcossebre	79	29	1	2	3	11	10
Total	99	39	3	3	10	11	10

Tabla 6. Estacionamiento reservado según tipología en el núcleo urbano de Alcossebre. Fuente. Elaboración propia.

Las siguientes figuras ilustran la localización concreta de dichas plazas:

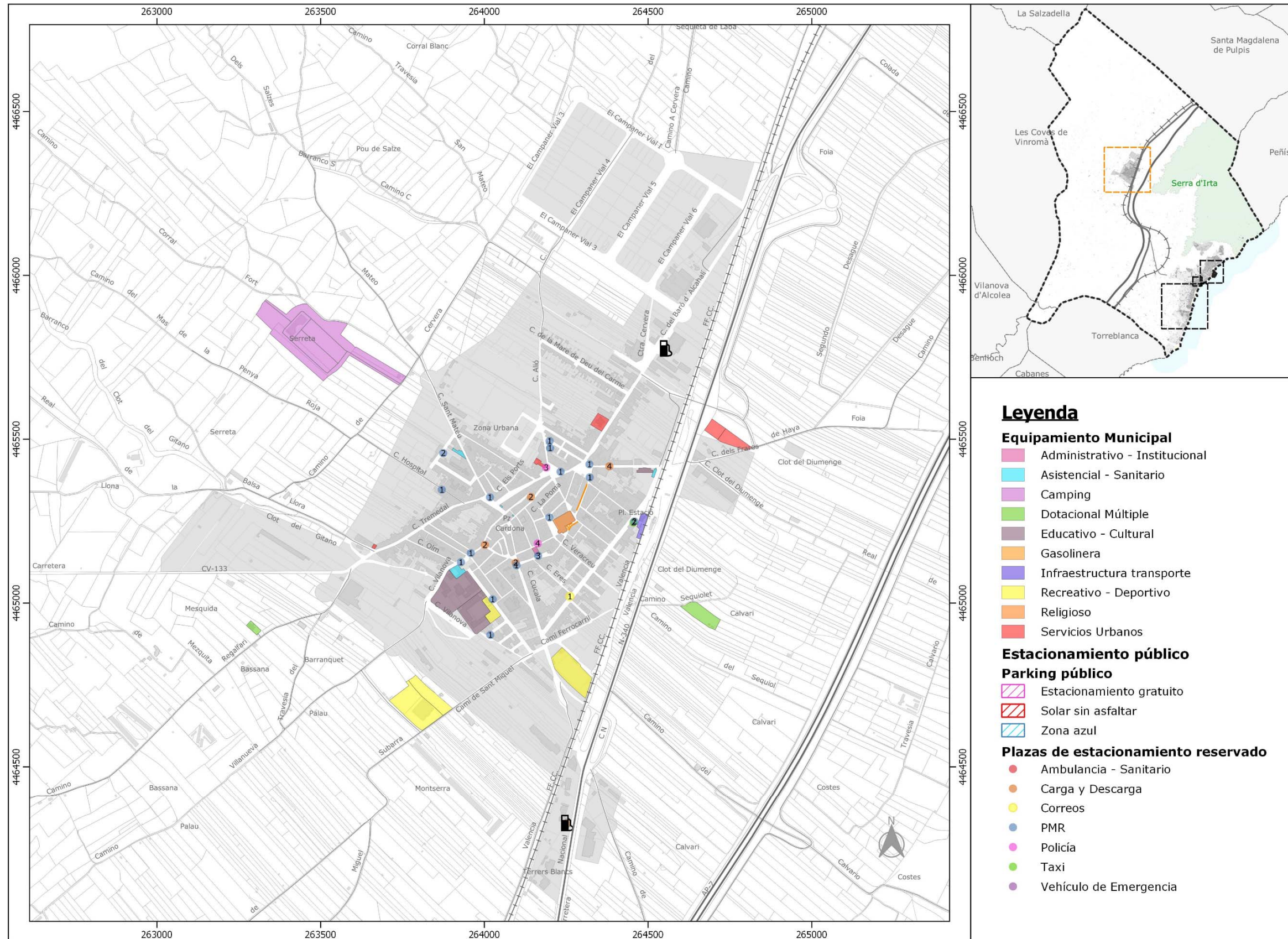


Ilustración 7. Parkings, zona azul y estacionamiento reservado en Alcalà de Xivert. Fuente. Elaboración propia.

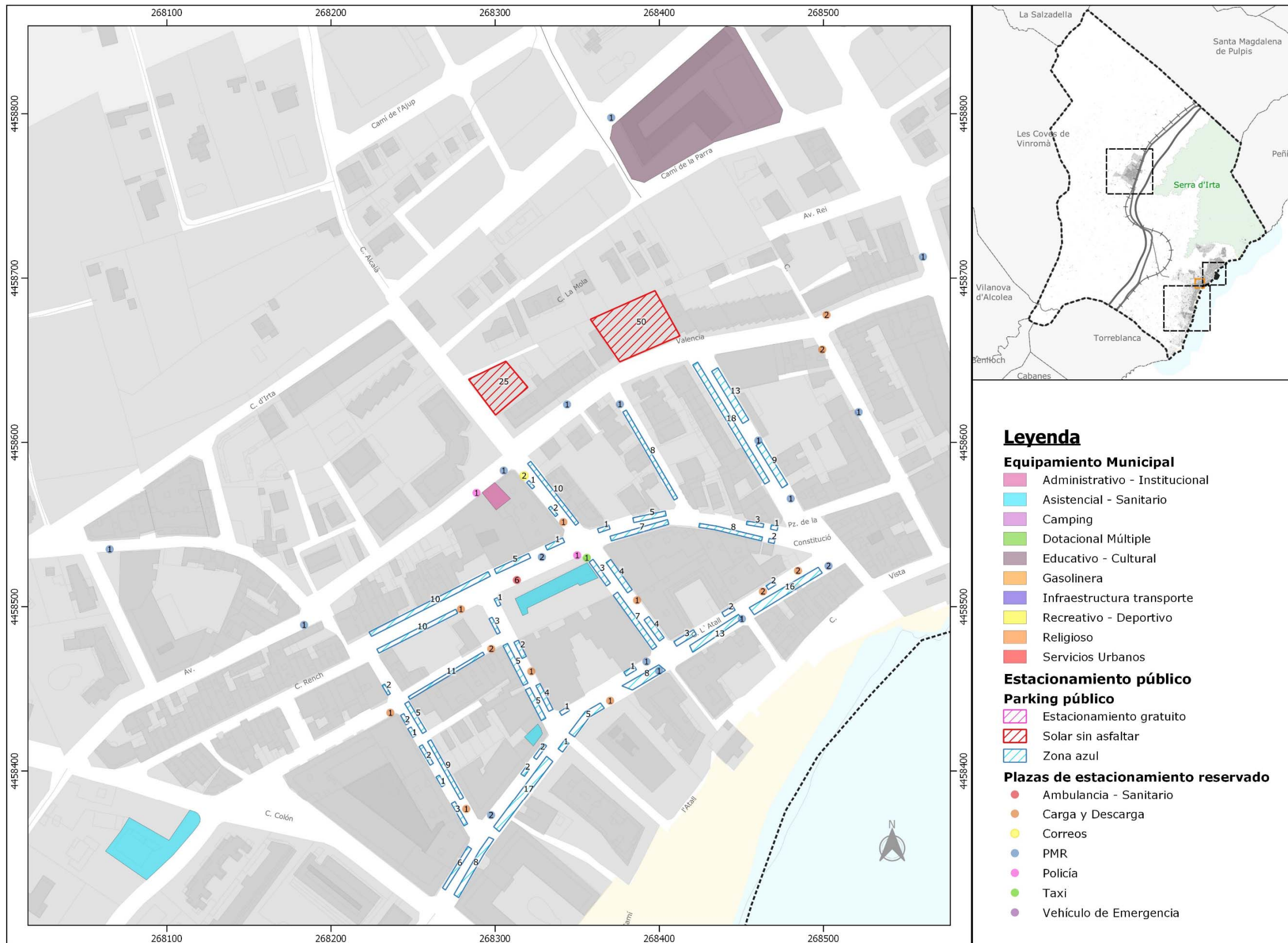


Ilustración 8. Parkings, zona azul y estacionamiento reservado en Alcossebre. Zona Centro. Fuente. Elaboración propia.

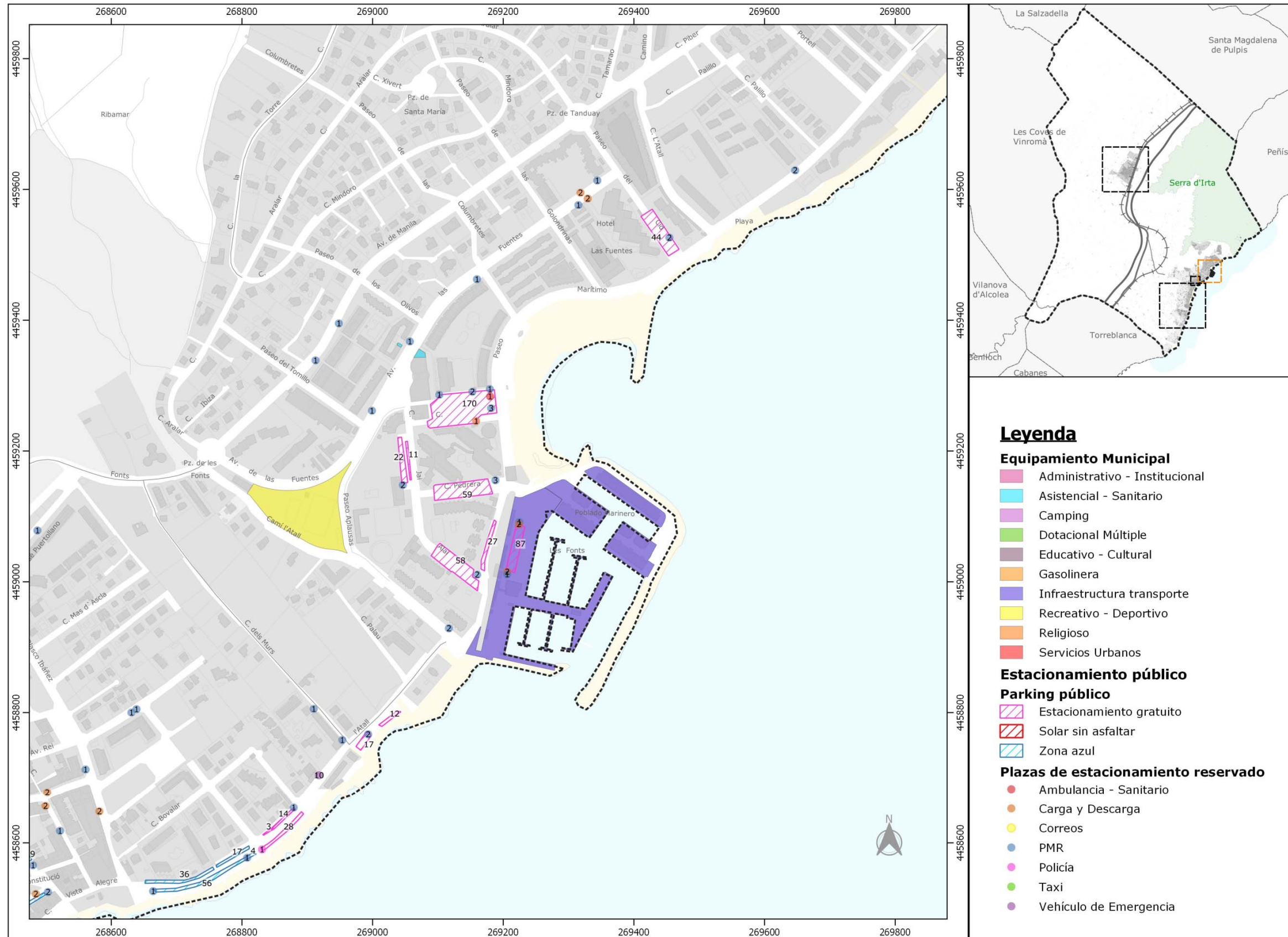


Ilustración 9. Parkings, zona azul y estacionamiento reservado en Alcossebre. Zona Centro y Las Fuentes. Fuente. Elaboración propia.

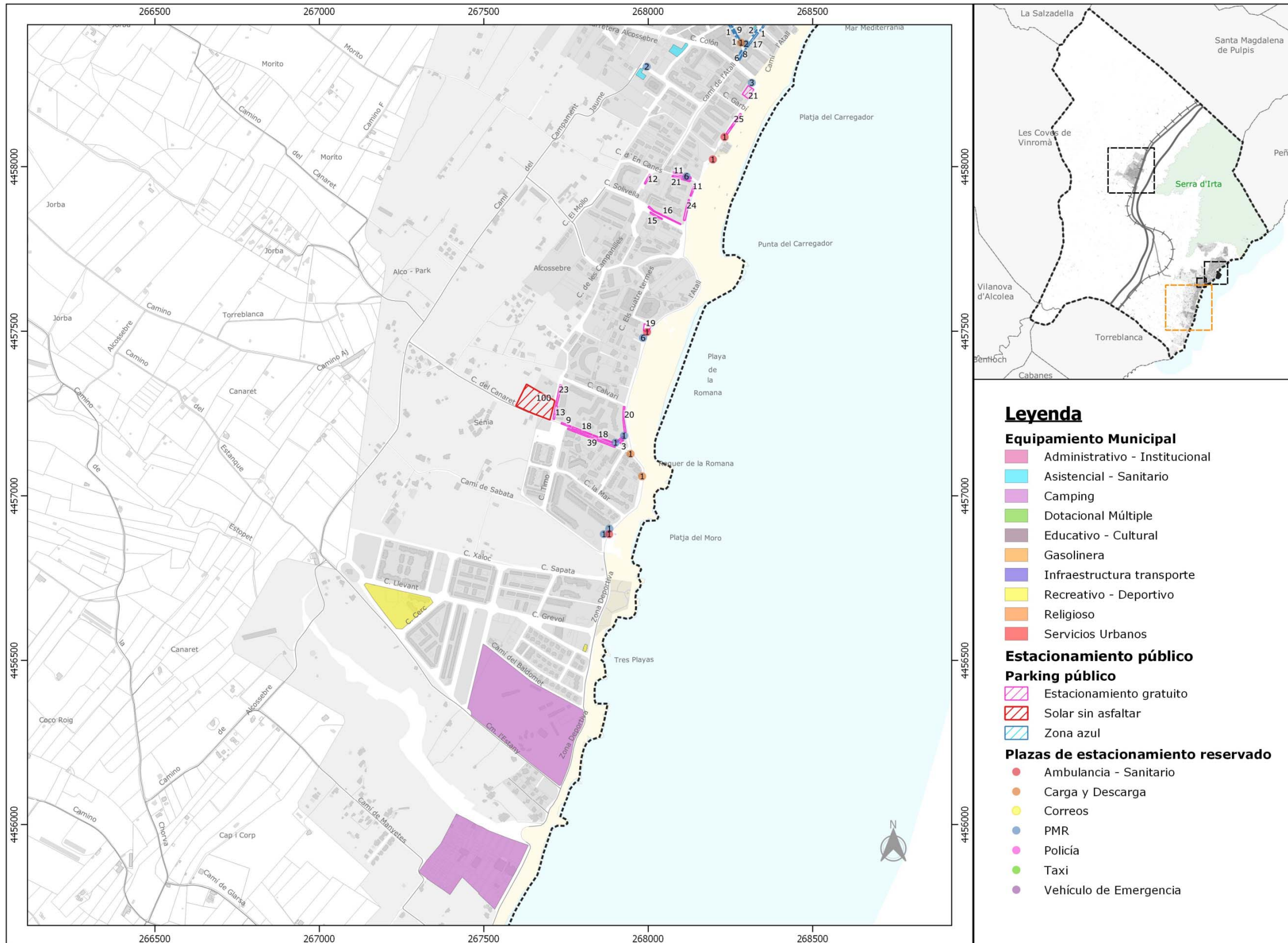


Ilustración 10. Parkings, zona azul y estacionamiento reservado en Alcossebre. Costa Sur. Fuente. Elaboración propia.

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

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

1.9.1 Introducción

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

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

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

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

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

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

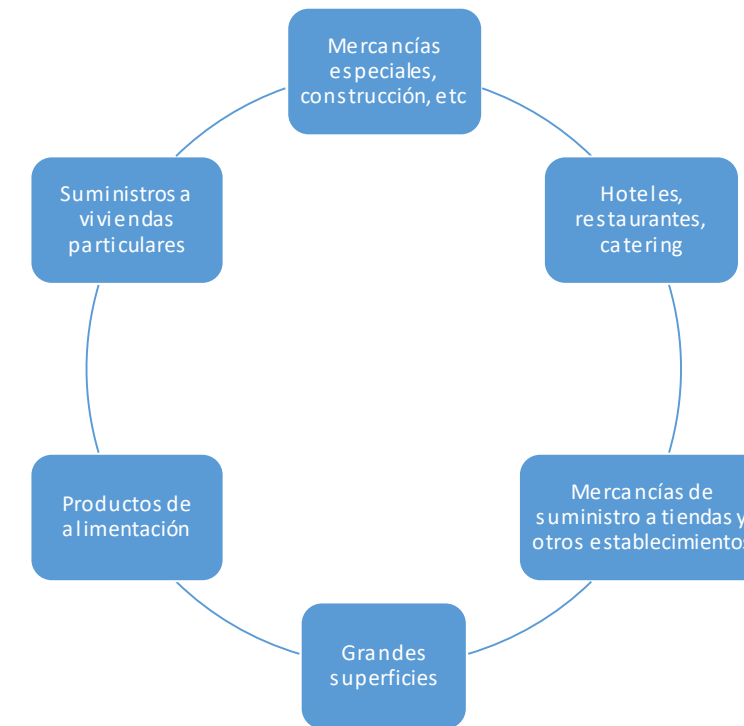


Ilustración 11. Clasificación de las mercancías según tipología de actividades

Los agentes y grupos sociales afectados por la DUM son:

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

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

distribuir a sus centros comerciales. Para ello, disponen de total control sobre la cadena de distribución.

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

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

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

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

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

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

1.9.2 Zonas actuales de C/D

En este punto se presenta la situación actual de las zonas de carga y descarga del municipio de Alcalà de Xivert.

El número de plazas de carga y descarga actuales es la siguiente:

- Zonas de carga y descarga en el núcleo urbano de Alcalà de Xivert: 10
- Zonas de carga y descarga en el núcleo urbano de Alcossebre: 29
- Zonas de carga y descarga de uso exclusivo para vehículos de Correos en Alcalà de Xivert: 1
- Zonas de carga y descarga de uso exclusivo para vehículos de Correos en Alcalà de Xivert: 3

No se ha realizado el inventario de comercios y, por lo tanto, queda pendiente el análisis de la cobertura de las plazas de carga y descarga. Del inventario de plazas se observa que existe un elevado porcentaje de plazas que se concentra en la zona de Alcossebre Centro, en el área limitada por Calle Colón, Calle Rench y Calle Camí l'Atall. Ello puede ocasionar problemas como los que se mencionan a continuación:

- En las calles principales, con mucho tráfico rodado, las zonas de carga y descarga dificultan el tráfico rodado, debido a las continuas entradas y salidas de los vehículos.
- En zonas donde hay problema de estacionamiento, a menudo la zona de carga y descarga se encuentra ocupada por vehículos privados.

3.7.2.1 Inventario de los polígonos industriales

Los puntos de atracción-generación de los vehículos pesados que transportan mercancías son las naves industriales ubicadas en el cinturón periférico del núcleo urbano de Alcalà de Xivert. En Alcossebre, sin embargo, no existe suelo destinado a uso industrial.

Como consecuencia, se analizará la necesidad de limitar el acceso de vehículos pesados al núcleo urbano de Alcalà de Xivert, de forma que sólo puedan circular hasta las naves industriales existentes en la periferia.

Se muestra en la siguiente imagen el suelo destinado a uso de tipo industrial:

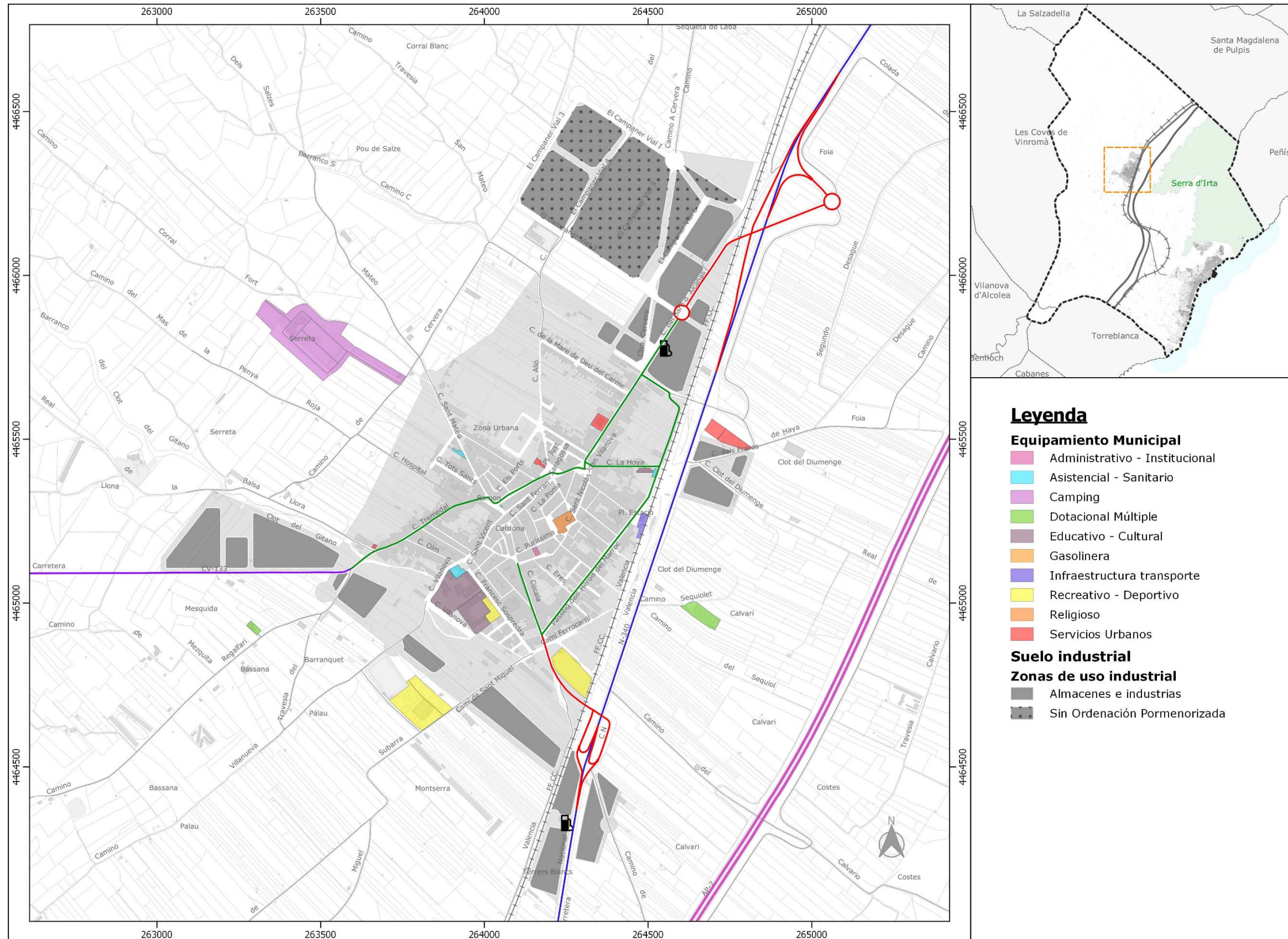


Ilustración 12. Suelo industrial existente en el municipio. Fuente: Elaboración propia.

1.10 Condicionantes socioeconómicos

Según datos publicados por la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball, la evolución de la población en el municipio viene registrando un descenso paulatino desde el año 2011 hasta el año 2016 (último año del que se dispone de datos censados), tal y como se observa en la siguiente figura:

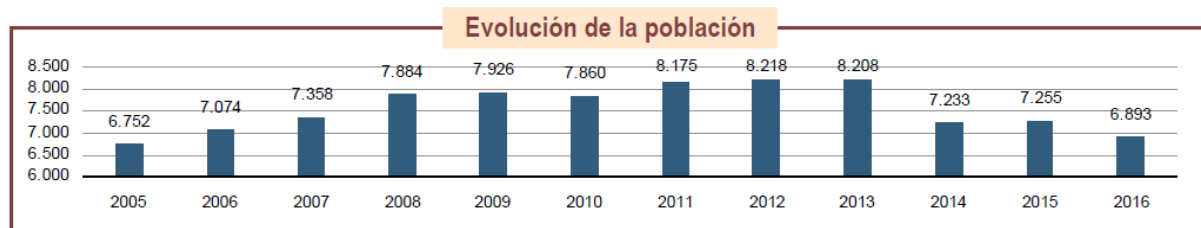


Ilustración 13. Evolución de la población en Alcalà de Xivert. Fuente. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball de la Generalitat Valenciana.

En este año, la población total de Alcalà de Xivert ascendía a un total de 6.893 habitantes, siendo la distribución por edades la reflejada en la siguiente pirámide poblacional:

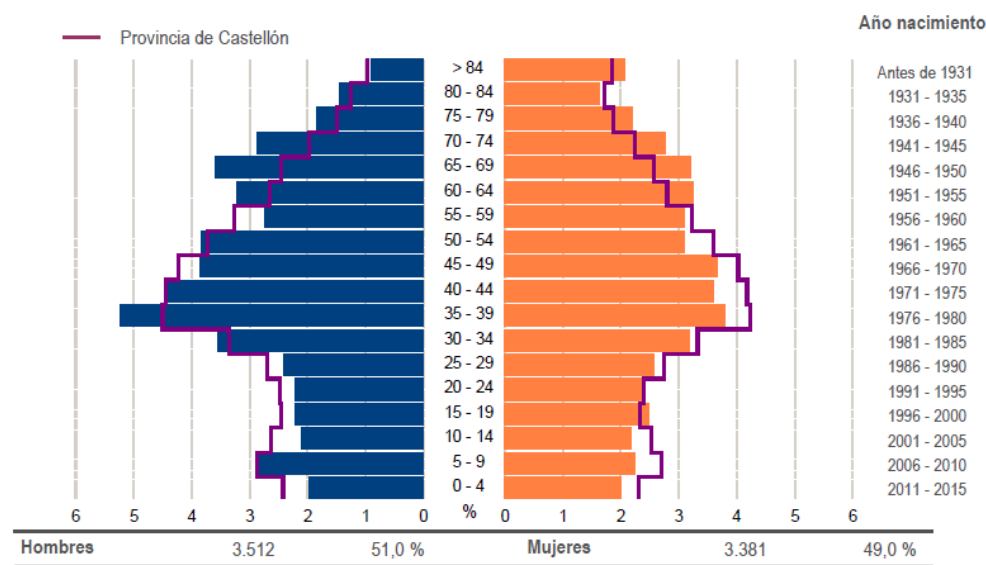


Ilustración 14. Pirámide poblacional en Alcalà de Xivert. Fuente. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball de la Generalitat Valenciana.

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

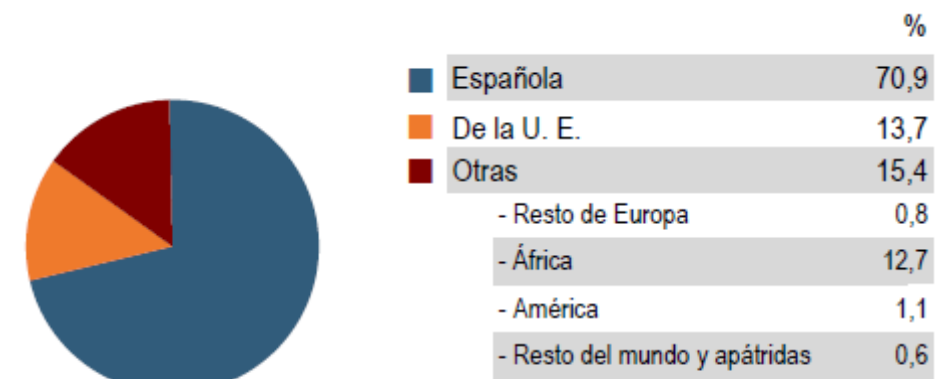


Ilustración 15. Población por nacionalidad en Alcalà de Xivert. Fuente. Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball de la Generalitat Valenciana.

El Plan Estratégico de Turismo realiza también un análisis de la procedencia de la población extranjera, donde destaca el elevado porcentaje de británicos, el cual se aproxima a un 20%. De acuerdo a dicho Plan ello "avala la existencia de un turismo de segunda residencia representado por población extranjera, mayoritariamente británica (y en un sentido más amplio por los procedentes del norte de Europa)."

La puesta en marcha del Aeropuerto de Castelló potencia aún más estos vínculos, lo que en palabras del Plan Estratégico de Turismo, "sin duda se traducirá en una mejoría tanto para la atracción de nuevos turistas como para la consolidación del municipio como opción de segunda residencia."

Por otro lado, de acuerdo a la información recogida en el observatorio de empleo del SEPE se observa que en Alcalà de Xivert existen un total 3.872 contratos, de los cuales sólo 212 son indefinidos. El número de parados asciende a 478 siendo 134 personas paradas de larga duración (superior a un año). La tasa de paro, pues, asciende a un 12,4%.

Según publicaciones del Plan Estratégico de Turismo, el desglose empresarial según el sector de actividad al que se dedican es el siguiente:

TRABAJADORES	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios
Alcalà-Alcossebre	20,86%	6,32%	9,94%	62,87%

Ilustración 16. Trabajadores según sector de actividad. Fuente: Plan Estratégico de Turismo a partir de datos obtenidos del Observatorio ocupacional del SEPE en 2015.

El porcentaje de trabajadores dedicados a cada actividad es como sigue:

EMPRESAS	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios
Alcalà-Alcossebre	10,00%	6,36%	9,39%	74,24%

Ilustración 17. Actividades económicas del municipio. Fuente: Plan Estratégico de Turismo a partir de datos obtenidos del Observatorio ocupacional del SEPE en 2015.

El Plan Estratégico de Turismo establece:

“Como conclusión al análisis de los aspectos poblacionales y del tejido productivo se observa una clara vinculación con el turismo, si bien con algunos matices en comparación con los núcleos cercanos. En estos momentos, conviene poner en valor la existencia de una comunidad extranjera residente por motivos turísticos (vacacionales, segunda residencia, retiro o jubilación) que puede verse significativamente incrementada por la puesta en marcha del aeropuerto de Castelló. Por otro lado, la relativa especialización productiva de Alcalà en el sector agrícola exige de una atención especial a fin de no generar un mercado de trabajo marcadamente dual entre los dos sectores más relevantes. La integración de ambos sectores supone un reto en términos de imaginación e iniciativas integradoras entre ambas actividades.”

1.11 La infraestructura verde

El artículo 4 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana establece que:

- 1. La infraestructura verde es el sistema territorial básico compuesto por los siguientes espacios: los ámbitos y lugares de más relevante valor ambiental, cultural, agrícola y paisajístico; las áreas críticas del territorio cuya transformación implique riesgos o costes ambientales para la comunidad; y el entramado territorial de corredores ecológicos y conexiones funcionales que pongan en relación todos los elementos anteriores.*
- 2. La infraestructura verde se extenderá también a los suelos urbanos y urbanizables, comprendiendo, como mínimo, los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permitan su conexión. Asimismo, conforme a lo dispuesto en este mismo artículo de la LOTUP, la identificación y caracterización de los espacios que componen la infraestructura verde de la Comunitat Valenciana se realizará en los instrumentos de planificación territorial y urbanística, a escala regional, supramunicipal, municipal y urbana...*

En la superficie ocupada por el término municipal existen diversas áreas con un elevado valor ambiental y paisajístico. Estas son:

Parque Natural de la Serra d'Irta: Declarado Parque Natural y Reserva Natural Marina por el Gobierno Valenciano el 16 de julio de 2002, protege la sierra costera y la franja marítima limítrofe, siendo esencial su preservación por su belleza y la excelencia de su medio marino

Desembocadura del Riu de les Coves: Incluida en el Catálogo de Zonas Húmedas de la Comunitat Valenciana.

2 OBJETIVOS DEL PLAN DE MOVILIDAD

2.1 Objetivos del PMUS

A partir del diagnóstico inicial de la movilidad en el municipio y de sus conexiones territoriales, se pueden definir los principales objetivos que persigue el PMUS de Alcalà de Xivert – Alcossebre. Estos son:

1. Jerarquización de la estructura viaria en el ámbito urbano para la mejora del transporte por medio del vehículo privado, especialmente en verano.
2. Promover la consolidación de Alcalà de Xivert como núcleo urbano de carácter funcional dentro del sistema rural de la Comunitat Valenciana. Para ello, es necesario la mejora de la red de transporte público interurbano con los municipios del interior de la provincia de Castellón, dentro del entorno de afección de Alcalà de Xivert.
3. Incidir en la necesidad de potenciar el transporte público interurbano con los municipios del litoral. Se considera esencial incidir en la necesidad de mejorar la conectividad de Alcalà de Xivert con el sistema urbano de la Comunitat Valenciana, identificado en la franja litoral. Para ello, es indispensable mejorar la conectividad del municipio con los principales núcleos poblacionales de su entorno próximo, Castellón y Vinaròs.
4. Promover la mejora del transporte público urbano, incrementando las frecuencias de paso y garantizando una conectividad eficiente entre los núcleos urbanos de Alcalà de Xivert y Alcossebre.
5. Fomentar la intermodalidad entre el transporte público urbano y los modos de transporte no mecanizados con el transporte interurbano, ferroviario o autobús.
6. Equilibrar el reparto modal entre el vehículo privado, transporte público y modos no mecanizados, mediante el trasvase de usuarios del vehículo privado al sistema de transporte colectivo, así como a los modos no mecanizados.
7. Recuperar espacio de la vía pública para peatones y ciclistas, dotando al entorno urbano de una red peatonal y ciclista de calidad para que los usuarios de estos métodos de transporte puedan moverse de forma segura y con facilidad.
8. Promover la movilidad sostenible en los desplazamientos a la costa.
9. Promover la accesibilidad universal, suprimiendo barreras que pongan en dificultad los desplazamientos de las personas con movilidad reducida, personas mayores o personas que circulen con carrito de bebé.
10. Mejora la seguridad de los desplazamientos, reducir la accidentalidad y focalizar las actuaciones prestando especial atención al usuario más vulnerable.
11. Optimizar las áreas de estacionamiento del municipio.
12. Diseñar una red de puntos de recarga del vehículo eléctrico para adaptarse a las nuevas demandas de la movilidad.
13. Reducir las emisiones contaminantes y el ruido y promover un consumo energético más sostenible.
14. Introducir de forma progresiva nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad para facilitar la coordinación tarifaria, el intercambio modal, la mejora de la accesibilidad, la reducción de la accidentalidad, la información en tiempo real y la comodidad del usuario.
15. Promover la participación ciudadana en la elaboración del plan.
16. Informar y educar a la población en las ventajas de desarrollar hábitos más sostenibles.

3 PROPUESTAS DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ALCALÀ DE XIVERT - ALCOSSEBRE

3.1 Propuestas a desarrollar directamente por el Ayuntamiento de Alcalà de Xivert – Alcossebre

Todas las actuaciones propuestas en el presente PMUS serán llevadas a cabo conforme a la normativa vigente establecida en el PGOU, tanto en suelo urbano como no urbanizable.

Las propuestas que se llevarán a cabo se resumen en los siguientes planes de actuación:

PLAN DE CIRCULACIÓN DE LA RED VIARIA

La primera propuesta consiste en dotar al núcleo urbano de Alcossebre de una jerarquización viaria adecuada en base al análisis de la movilidad urbana, para poder así responder a las necesidades del municipio durante el periodo estival, cuando el volumen de desplazamientos registra niveles más elevados como consecuencia del turismo.

PLAN DE LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA

Esta medida irá encaminada a mejorar la red peatonal y ciclista urbana. Las medidas pormenorizadas de esta propuesta se traducen en:

1. Garantizar la conectividad por medio de modos blandos con los equipamientos municipales deportivos, de salud, ocio y culturales tanto en Alcalà de Xivert como en Alcossebre.
2. Peatonalización del centro histórico de Alcalà de Xivert y de la zona centro de Alcossebre, en un área limitada por la Calle Colón al sur, la Av. Valencia al oeste, la calle Santa Llicia al noreste y la costa al este. Ninguno de los viales mencionados formará parte de la red peatonal propuesta.
3. Garantizar la continuidad del vial peatonal que una las costas norte y sur desde Cala Mundina hasta la Punta de Cap i Corp a falta de conocer cómo se reflejará en el término municipal de Alcalà de Xivert la propuesta de vía verde a lo largo de toda la comunidad recogida en el PATIVEL, garantizando la conectividad de esta infraestructura en el límite del término municipal con Torreblanca y Peñíscola.
4. Conectar la red peatonal urbana con los itinerarios peatonales rurales existentes en el entorno de la Serra d'Irta.
5. Conectar la red ciclista urbana con los itinerarios ciclistas rurales existentes en el entorno de la Serra d'Irta.
6. Dotar al municipio de una infraestructura de alquiler de bicicletas junto a los principales equipamientos municipales y en áreas urbanas con alta densidad de población.
7. Fomentar la instalación de aparcamientos de bicicletas seguros junto a los principales equipamientos municipales para evitar el factor disuasorio que pueda suponer un robo a la hora de utilizar la bicicleta como medio de transporte.
8. Garantizar la accesibilidad universal a la red peatonal y ciclista urbana, de modo que ambas infraestructuras cuenten con anchuras y rebajes adecuados.

PLAN PARA LA POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Se potenciará la mejora del transporte público urbano. Se deberá consolidar la conectividad entre Alcalà de Xivert y Alcossebre por medio de una infraestructura de transporte público adecuada. Las medidas concretas se pueden resumir en los siguientes puntos:

1. Optimización de la ubicación de las paradas, de forma que se garantice una amplia cobertura del servicio;
2. Aumento la frecuencia de paso, agilizando el servicio y aumentando su competitividad en relación a los vehículos de uso privado;
3. También se evaluará la idoneidad para implementar un servicio exprés de autobús entre los núcleos urbanos de Alcalà de Xivert y Alcossebre.
4. Mejora de la información de transporte público a turistas y residentes mediante la creación de abonos de transporte de diferente tipología.

FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD

Se tratará de fomentar la intermodalidad por medio de la creación de intercambiadores de transportes en los nodos de confluencia más relevantes de los dos núcleos urbanos, como son:

- o Estación de tren, en Alcalà de Xivert.
- o Núcleos urbanos en Alcossebre (Alcossebre – Las Fuentes).

Tanto las líneas de autobús urbano e interurbano como la infraestructura de modos blandos deberán tener en dichos nodos el punto base de diseño de sus redes de actuación.

PLAN DE ESTACIONAMIENTO

Esta medida consistirá en desplazar la zona de estacionamiento de zona azul en Alcossebre como consecuencia de la posible peatonalización del centro histórico.

PLAN DE FLUJO DE MERCANCÍAS. CARGA Y DESCARGA

Se profundizará en el análisis de la movilidad de mercancías en el interior del municipio y se analizará la necesidad de introducir medidas específicas en caso de detectarse necesidad. Horarios y plazas de carga y descarga.

PLAN DE ACCESIBILIDAD

Esta medida engloba tanto las actuaciones de fomento de la accesibilidad tanto en el medio urbano como en el medio de transportes.

En el medio urbano, se tratará de implementar itinerarios accesibles desde la estación de tren hasta el centro, así como la conexión de los principales equipamientos. (rebajes de aceras, pasos de peatones, etc.) de forma que se garantice la accesibilidad a la red peatonal.

En cuanto al transporte, son precisamente los grupos más vulnerables de nuestra sociedad (ancianos, personas con necesidades especiales, mujeres embarazadas) los que mayor ratio presentan a la hora de utilizar el servicio. Por ese motivo, es un deber adecuar tanto las paradas como la flota de vehículos para cubrir las necesidades demandadas por estos grupos sociales.

PLAN DE SEGURIDAD VIAL

Se procederá a la revisión de la señalización en aquellas intersecciones en que se hayan registrado accidentes y alrededor de los equipamientos municipales donde exista un elevado tránsito de peatones (centros de salud, centros educativos, centros sociales, etc.).

PLAN DE MEJORA DE ASPECTOS AMBIENTALES

Dado el potencial turístico del municipio y su enclave en un entorno natural de gran valor ambiental y paisajístico, se considera interesante promover una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos, para cubrir así las necesidades de todos los visitantes del municipio.

Respecto de la contaminación atmosférica, Se reducirán las emisiones en todos los viales, y en particular, en aquellos en los que se limita la velocidad o el paso de vehículos.

Con la introducción de nuevas tecnologías y la mejora del parque actual de vehículos se consigue la reducción de los contaminantes atmosféricos.

Para poder realizar el seguimiento del impacto que tienen estas medidas sobre la ciudad se propone la instalación de varias estaciones de medida de la calidad del aire que permitan conocer en tiempo real las concentraciones de los contaminantes en esos puntos y por lo tanto tomar medidas en caso de que los niveles de concentración sean superiores a los recomendados.

3.2 Otras propuestas

MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO INTERURBANO

Promover la consolidación de Alcalà de Xivert como núcleo urbano de carácter funcional dentro del sistema rural de la Comunitat Valenciana. Para ello, es necesario la mejora de la red de transporte público interurbano con los municipios del interior de la provincia de Castellón, dentro del entorno de afección de Alcalà de Xivert. Se entiende que esta medida deberá ser incorporada en planes de movilidad supramunicipal.

Incidir en la necesidad de potenciar el transporte público interurbano con los municipios del litoral. Se considera esencial incidir en la necesidad de mejorar la conectividad de Alcalà de Xivert con el sistema urbano de la Comunitat Valenciana, identificado en la franja litoral. Para ello, es indispensable mejorar la conectividad del municipio con los principales núcleos poblacionales de su entorno próximo, Castellón y Vinaròs. En este sentido, está prevista la ampliación del servicio ferroviario de la línea C-6 de Cercanías de Valencia desde Castellón a la localidad de Vinaròs, por lo que la frecuencia de paso de trenes por Alcalà de Xivert se verá incrementada de 4 a 12 viajes diarios por sentido.

MEJORAR LA CONECTIVIDAD CON EL AEROPORT DE CASTELLÓN

Se deberá mejorar también la conectividad del Aeropuerto de Castellón con los principales municipios de atracción turística del Baix Maestrat litoral (Alcalà de Xivert y Peñíscola) por medio del transporte público, dado su el elevado potencial de atracción turística.

4 MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA

El marco normativo bajo el que se encuadra el presente PMUS es el que se cita a continuación:

Normativa europea:

- Libro Verde: estrategia europea para una energía sostenible, competitiva y segura
- Libro Blanco del Transporte: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible

Normativa nacional:

- Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012 (E4).
- Plan nacional de asignación de derechos de emisión 2005-2007
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte
- Red de ciudades por el clima (2005)

Normativa autonómica:

- Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana” (LMCV).

Capítulo II. Documento Inicial Estratégico

0 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LAS PARTICULARIDADES DEL MUNICIPIO

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (en adelante PMUS) de Alcalà de Xivert - Alcossebre tiene como principal objetivo la mejora de la movilidad urbana atendiendo, para ello, a criterios que garanticen su sostenibilidad.

El presente plan, pues, debe recoger el conjunto de actuaciones encaminadas a:

- Potenciar el desplazamiento por medio de modos blandos (a pie o en bicicleta) y la utilización del transporte público tanto en el ámbito urbano como interurbano;
- Promover el uso racional del vehículo privado como medio de transporte;
- Fomentar la intermodalidad y el trasvase de usuarios del vehículo privado a medios de transporte sostenible (modos blandos y transporte público);
- Garantizar la accesibilidad universal, suprimiendo las barreras a los desplazamientos de las personas con movilidad reducida;
- Garantizar la preservación del riquísimo patrimonio natural, paisajístico y cultural del término municipal;
- Impulsar la Vía del Litoral propuesta en el PATIVEL a su paso por el término municipal, así como su conexión con el núcleo urbano de Alcalà de Xivert.

Las consecuencias de aplicación del PMUS son:

- La reducción de emisiones contaminantes y ruido;
- La utilización de recursos energéticos más eficientes y sostenibles.

Por otra parte, mientras la movilidad y el transporte urbano son competencia exclusiva de los Ayuntamientos, el transporte interurbano es competencia del Generalitat Valenciana. Sin embargo, la movilidad es continua y los flujos de personas y mercancías no se autolimitan por las fronteras administrativas. Esto hace necesario contemplar la movilidad urbana en un contexto más amplio y conseguir la integración del presente Plan en planes de carácter supramunicipal que marcan la estrategia territorial y de transporte a nivel regional.

Para dotar de consistencia al presente plan, deben tenerse en cuenta todas aquellas particularidades que hacen de Alcalà de Xivert un municipio "diferente" en cuanto a movilidad se refiere.

En primer lugar, Alcalà de Xivert es un municipio que consta de una gran extensión territorial y que cuenta, además, con dos núcleos urbanos claramente diferenciados, ubicados a una distancia de, aproximadamente, 10 km entre sí. Estos son:

- Alcalà de Xivert, que se encuentra ubicado entre la Serra d'Irta y el Baix Maestrat, en el interior; y

- Alcossebre, ubicado en la costa, en el extremo más septentrional de la Serra d'Irta.

En segundo lugar, Alcalà de Xivert cuenta con una población censada de 6.796 habitantes¹. Sin embargo, existe una elevada población flotante durante los meses estivales que puede hacer que la población total en este periodo se incremente hasta las 70.000 personas.

Todo ello hace necesario la elaboración de un PMUS que sepa dar respuesta a las necesidades del municipio.

Así pues, el objeto del presente documento es facilitar la información suficiente sobre las características generales del PMUS, así como los efectos previstos sobre el medio ambiente, para que el órgano ambiental competente determine el alcance del Estudio de Impacto Ambiental.

1 ÁMBITO DE APLICACIÓN, ALCANCE, CONTENIDO DEL PLAN Y SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES

El ámbito de aplicación del presente Plan de Movilidad queda limitado por el término municipal de Alcalà de Xivert, el cual consta de una superficie total de 167,56 km² y una población de 6.796 habitantes censados, pudiendo incrementarse ésta hasta las 70.000 personas durante los meses estivales.

La densidad de población durante los meses invernales de 40,56 hab/km² mientras que durante los meses estivales la densidad de población aumenta hasta los 400 hab/km² en sus periodos pico.

El contenido del PMUS de Alcalà de Xivert – Alcossebre vendrá delimitado por las especificaciones establecidas en de la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana (LMCV), en las cuales se fundamentan las prescripciones técnicas del pliego del contrato del presente plan.

Según artículo 10 de la LMCV, los planes municipales de movilidad incluirán:

- *Un análisis de los parámetros esenciales que definan la movilidad en el momento en el que se formulen, los objetivos en relación con su evolución a medio y largo plazo y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar dichos objetivos.*
- *La definición de parámetros y objetivos señalados en el punto anterior se acompañará de los indicadores que se estimen pertinentes en relación con el volumen total de desplazamientos y su reparto modal, y los niveles asociados de consumos energéticos, ocupación del espacio público, ruido y emisiones atmosféricas, particularizando las de efecto invernadero. La evolución de estos últimos parámetros tenderá a su reducción progresiva de acuerdo con los ritmos y límites que reglamentariamente se establezcan en relación con el desarrollo de las políticas energéticas y ambientales.*
- *Las determinaciones de los planes de movilidad se extenderán al diseño y dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público, a las infraestructuras*

¹ Fuente: Registro de entidades locales de la Generalitat Valenciana (http://www.entidadeslocales.gva.es/index.php?option=com_reglocal_entloc&task=muestraEntidad&ti=1&id=12004&Itemid=9&lang=es)

específicas para peatones y ciclistas, a las condiciones de seguridad y eficacia para la circulación peatonal y ciclista, al sistema de estacionamiento y a los aspectos de la ordenación urbana relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte, tales como las densidades urbanísticas, la integración de usos, la localización de servicios y otros usos atractores de transporte, y otros semejantes.

Para ello, se hará especial hincapié en el centro histórico del municipio, en aquellas zonas donde exista una elevada concentración terciaria y de turismo, y en aquellas zonas de elevado valor natural, ambiental y paisajístico.

El presente plan, además, recoge dos alternativas respecto al desarrollo del PMUS.

1. Alternativa 0: Ausencia de planificación urbana.
2. Alternativa 1: desarrollo del PMUS de Alcalà de Xivert – Alcossebre.

1.2 Alternativa 0: Ausencia de planificación

En esta alternativa hay que acudir, necesariamente, al actual modelo de planificación, cuyas características se pueden sintetizar en los siguientes puntos.

- El núcleo urbano de Alcossebre ha experimentado un proceso de urbanización alto en los últimos años. Además, el núcleo urbano de Alcossebre posee una elevada población flotante, pudiendo ser el incremento poblacional de hasta un 1.000% durante los meses estivales con respecto al resto del año.
- La ausencia de una planificación de movilidad a escala local supone una utilización masiva del vehículo privado en trayectos urbanos de corto recorrido, de los cuales gran parte son por motivos laborales o turísticos.
- En la actualidad, existe una infrautilización de los recursos de movilidad sostenible, como son los modos blandos y el transporte público. Todo ello es debido a la ausencia de una infraestructura que facilite la conexión entre los núcleos urbanos, los diferentes equipamientos que los componen y otras zonas de importante valor cultural, turístico, paisajístico o ambiental como son la franja litoral y el Parque Natural de la Serra d'Irta.

Como consecuencia del impulso turístico de la región tras la apertura del Aeropuerto de Castelló, es de esperar un incremento en el volumen de turistas que llega a las costas de Alcalà atraídos por la calidad de sus playas y la climatología de la zona.

Es previsible, pues, que ante un aumento poblacional durante los meses estivales se produzca un empeoramiento paulatino de la situación en una infraestructura que, a día de hoy, debido a que no se han desarrollado las infraestructuras viarias propuesta en el Plan General, se encuentran limitadas por su capacidad.

Además, la ausencia de un plan que delimite el marco de actuación entorno a la movilidad, limita el desarrollo de una infraestructura para revalorizar la movilidad por medio de los modos blandos en un núcleo urbano con una privilegiada orografía. Ello limita la revalorización del patrimonio cultural, turístico, paisajístico o ambiental del municipio, que redundará en el beneficio global de todos los habitantes del mismo.

1.3 Alternativa 1: Desarrollo del PMUS de Alcalà de Xivert - Alcossebre

La redacción del PMUS de Alcalà de Xivert – Alcossebre supone la posibilidad de concretar las necesidades para el desarrollo sostenible de la movilidad en el municipio y dotar al mismo de todas aquellas infraestructuras que den respuesta a sus necesidades presentes y futuras.

El PMUS, además, debe constituirse como elemento integrador entre el Plan General de Ordenación Urbanística del municipio (PGOU) y el Plan de Acción Territorial de Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL) de la Comunitat, para tener en cuenta los futuros desarrollos a nivel de infraestructura de transporte y movilidad.

En este sentido, el presente PMUS deberá promover “La Vía del Litoral” propuesta por el PATIVEL a lo largo del término municipal, para mejorar así la conectividad longitudinal a lo largo de la costa por medio de modos blandos y provocando, como consecuencia, la revalorización de todos aquellos espacios de uso público de elevado valor paisajístico, social o cultural.

El PATIVEL, además, también establece la necesidad de promover la conectividad transversal entre la costa y el interior, además de mejorar la interrelación entre los paisajes urbanos, agrícolas y forestales. En el caso de Alcalà de Xivert este hecho es especialmente relevante, por poseer el municipio dos núcleos urbanos claramente diferenciados, ubicados uno en la costa y otro en el interior. El presente PMUS, pues, tratará de establecer una conexión por medio de modos blandos entre ambos núcleos urbanos.

En cuanto a la movilidad interna, se tratará de consolidar la conectividad entre Alcalà de Xivert y Alcossebre por medio de una infraestructura de transporte público que sepa dar respuesta a las necesidades de la población en cuanto a frecuencias de paso, duración de los recorridos, accesibilidad e información se refiere.

Como consecuencia de la aplicación del PMUS, el municipio quedará dotado de una infraestructura de transporte sostenible, adecuada a los requerimientos de la LMCV.

El núcleo urbano de Alcossebre es un foco de atracción turística durante los meses estivales que se caracteriza por disponer de un tejido urbano sin una jerarquía viaria definida. El desarrollo del PMUS dotará al municipio de una infraestructura viaria con una jerarquía claramente definida para adecuarse a las necesidades de transporte requeridas.

1.4 Alcance

En cuanto al alcance de las actuaciones, mencionar que éstas serán acordes a normativa vigente establecida en el PGOU, tanto en el suelo urbano como no urbanizable.

PLAN DE CIRCULACIÓN DE LA RED VIARIA

Para el establecimiento de la nueva jerarquía viaria analizaremos el resultado de los aforos, se analizará el sentido de los viales, su anchura, la posibilidad de suprimir plazas de aparcamiento, etc.

En una primera etapa, se propone la peatonalización de los viales entorno a los centros urbanos de Alcalà de Xivert y Alcossebre. Para ello, se deberá modificar la sección viaria en las calles sobre las que se actuará.

PLAN DE LA MOVILIDAD NO MOTORIZADA

Peatonalización del centro de Alcossebre y la ampliación del centro de Alcalà de Xivert. Esta actuación estará basada en el cambio de la sección viaria para que se eliminen las aceras estrechas que no cumplen con los criterios de accesibilidad y convertir la sección viaria en plataforma única.

Potenciación de los itinerarios peatonales en el interior del municipio. Tras la identificación de los principales itinerarios peatonales (por ejemplo, desde la estación de tren hasta el centro), se propone la revisión del cumplimiento de la accesibilidad (Rebajes de aceras, pasos de peatones, señalización, etc.).

Carril bici. Ante la ausencia de carril bici en la trama urbana, se propondrán carriles bici (bien segregados, bien como ciclocalles o en acera) para dotar a la población de una red mallada que permita la movilidad por todo su municipio. Entre las principales conexiones a implementar encontramos:

- Unión entre Alcalà de Xivert con Alcossebre a través de vía ciclopeatonal o ciclocalle por la vía de servicio que une ambas poblaciones.
- Carril bici litoral siguiendo la propuesta del PATIVEL. La sección de este carril dependerá de la propuesta que haga Consellería.

PLAN PARA LA POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

En relación al servicio de transporte público urbano, se propone la optimización del servicio por medio de la mejora de la red existente, mejorando la ubicación de las paradas, analizando la posibilidad de aumentar las frecuencias de paso, así como la posibilidad de implementar un nuevo servicio exprés entre los núcleos urbanos de Alcalà de Xivert y Alcossebre.

Otra de las actuaciones será analizar el itinerario del trenet turístic para que pueda funcionar como tren lanzadera entre los dos principales núcleos de población de Alcossebre.

Además, se propone la adaptación de la estación de tren de Alcalà de Xivert de modo que pueda actuar como estación intermodal. Para ello, se trabajará en la coordinación de los horarios de los autobuses urbanos e interurbanos con el servicio ferroviario (Que va a ver ampliado su servicio próximamente).

FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD

Para fomentar la comunicación interior – costa por medio del transporte público, se propone analizar una línea de servicio exprés desde la estación de Alcalà de Xivert hasta Alcossebre.

Se propone que las paradas intermodales del núcleo de Alcossebre, todavía por definir, se localicen en la red principal, que dispongan cerca de espacio para aparcamiento, se conecten mediante itinerarios peatonales y carril bici con los principales equipamientos y cuenten con sistema de alquiler de bicis y aparcabicis.

PLAN DE ESTACIONAMIENTO

En cuanto al plan de estacionamiento, se pretende proponer alguna zona de estacionamiento disuasorio en Alcossebre para reubicar las plazas de aparcamiento que se eliminen como consecuencia de la peatonalización del centro.

Se implementará una nueva zona de aparcamiento regulado a consecuencia de la posible eliminación de la actual.

PLAN DE FLUJO DE MERCANCÍAS. CARGA Y DESCARGA

Reorganización de horarios, rutas y zonas de carga y descarga.

PLAN DE ACCESIBILIDAD

Para garantizar la accesibilidad a la infraestructura peatonal existente a nivel municipal se deberá adecuar la anchura de las aceras, realizar rebajes en zonas próximas a pasos de peatones, las paradas de autobús, etc. Se prevén actuaciones en los itinerarios peatonales que establecerá el PMUS.

PLAN DE SEGURIDAD VIAL

Revisión de la señalización en aquellos viales en que se han registrado accidentes y alrededor de los equipamientos municipales donde existe un elevado tránsito de peatones (centros de salud, centros educativos, centros sociales, etc.).

PLAN DE MEJORA DE ASPECTOS AMBIENTALES

Dentro del plan de mejoras ambientales se considera interesante promover una red de puntos de recarga de vehículos eléctricos. Estos deberán ubicarse junto a las paradas intermodales propuestas y en áreas con un elevado número de estacionamientos públicos. Para ello, será necesario que esta instalación se dote de la instalación eléctrica pertinente.

2 DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ALCALÀ DE XIVERT – ALCOSSEBRE

Una vez aprobado, el presente Plan se consolidará como el documento de referencia para la ejecución de las actuaciones en él previstas con el objeto de alcanzar la sostenibilidad del sistema de movilidad urbana del municipio.

En este sentido, la ley 6/2011 de Movilidad atribuye las siguientes competencias a la administración local:

- La promoción de patrones equilibrados de movilidad urbana, en especial en relación con los desplazamientos a pie y en otros modos no motorizados.*
- La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte urbano, de acuerdo con lo previsto al respecto en la presente norma y en la legislación urbanística y de régimen local.*
- La provisión de los servicios de transporte público dentro de los núcleos urbanos.*

Además, también se indica que *“las competencias antes señaladas serán ejercidas bajo el principio general de la colaboración administrativa, de manera que la acción conjunta de las diversas administraciones tenga como fruto ofrecer al ciudadano un sistema integrado de transportes, tanto en lo referente a la planificación de las infraestructuras y los servicios, como en los aspectos relacionados con la intermodalidad, la información, la tarificación y la coordinación de itinerarios y horarios”*

Así pues, las propuestas iniciales, incluidas en el Borrador del Plan que acompaña al presente documento, deberán ser concretadas y ejecutadas por el Ayuntamiento de Alcalà de Xivert, salvo en el caso de aquellas que se hayan previsto a nivel supramunicipal, en cuyo caso será la administración regional la que se ocupará de su aprobación y ejecución.

3 DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN MEDIOAMBIENTAL PREVIO A LA APLICACIÓN DEL PLAN

Tal y como se observa en la siguiente gráfica el, transporte representó el 40,4% de todo el consumo de energía final de España en el año 2014, situándose muy por encima de otros sectores tradicionalmente muy consumidores de este recurso, como son la industria o la construcción.



Ilustración 18. Consumo de energía final por sector en el año 2014. Fuente: INE, a partir de datos publicados por Eurostat.

Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, el transporte por carretera representa un 73,6% de esta cifra en la Eurozona.

Más del 98% de la energía consumida en el transporte proviene del petróleo, lo cual supone una fuerte dependencia de los combustibles fósiles, que constituyen un bien escaso. Esta tasa hace que la dependencia del petróleo en el sector del transporte sea totalmente insostenible.

La tipología energética que utilizan los medios de transporte acompañada de un aumento del volumen de los desplazamientos hacen del sector transporte uno de los generadores de emisiones de gases de efecto invernadero. Entre estos gases, el más importante es el dióxido de carbono (CO₂), siendo el tráfico urbano responsable del 40% de las emisiones de CO₂ derivadas del sector. Según la Agencia Europea de Medio Ambiente, será necesario que el consumo de petróleo en el sector del transporte caiga un 70% para cumplir el objetivo europeo de reducir las emisiones de CO₂ para el año 2050 un 60% con respecto a los valores registrados en 1990.

Además, el transporte también es responsable de la emisión de otros contaminantes tales como el dióxido de azufre (SO₂), plomo, monóxido de carbono (CO), compuestos orgánicos

volátiles (COV), materia en partículas y los óxidos de nitrógeno (NO_x) con las consecuentes afecciones para la población.

También conviene insistir en que el consumo de energía del transporte urbano se encuentra directamente relacionado con la densidad de las ciudades. Cuanto menor es la densidad, mayor es el consumo de energía, tal y como muestra un estudio de la UITP en 2001.

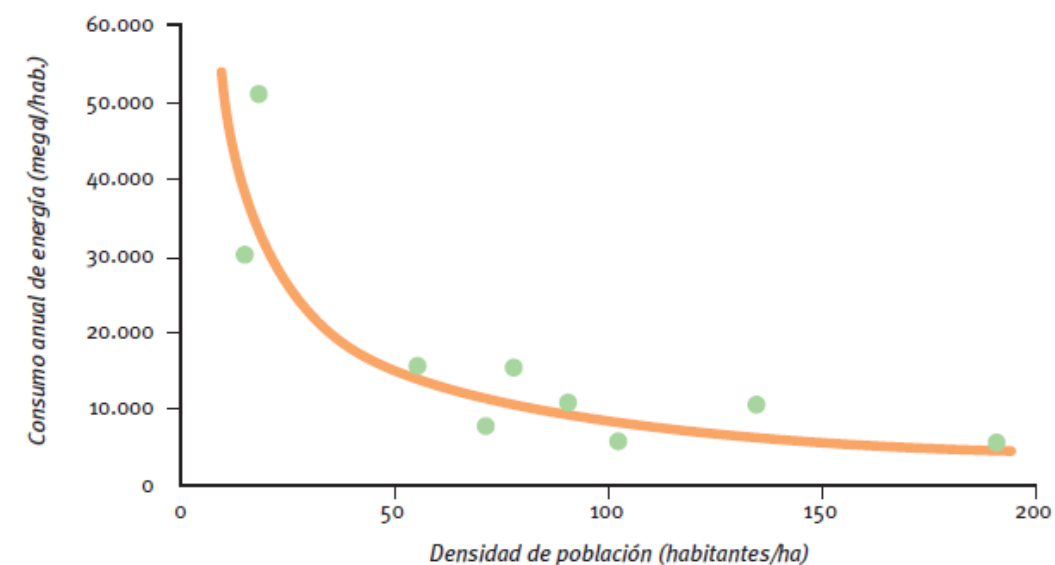


Ilustración 19. Densidad de población y consumo anual de energía por habitante. Fuente: IDEA, UITP (Asociación internacional del transporte público)

A esto hay que sumar la importante contaminación acústica asociada a la infraestructura de transporte, especialmente junto a los grandes ejes viarios y a las zonas urbanas donde existe un elevado tráfico.

En el caso particular que nos atañe, el núcleo urbano de Alcalà de Xivert se encuentra ubicado junto a tres importantes infraestructuras de transporte, como son las infraestructuras viarias AP-7 y la N-340, y la infraestructura ferroviaria que une Vinaròs con Castellón. Estas vías suponen la mayor vía de comunicación entre el sur de España y Europa, con el consiguiente flujo elevado de vehículos.

Por otro lado, estas infraestructuras de transporte también tienen un efecto negativo sobre el paisaje, ya que provocan la fragmentación del territorio y la desconexión territorial entre el litoral (Alcossebre) y el interior (Alcalà de Xivert) y suponen elementos de ruptura de los hábitats locales así como la pérdida del valor paisajístico del territorio.

Además, el número de habitantes en el núcleo urbano de Alcossebre se multiplica por 10 durante los meses estivales y la tendencia muestra que estas cifras están en aumento. Ello supone altos niveles de circulación de las vías de acceso al núcleo urbano, ocasionando mayor consumo energético que redundará en un mayor volumen de emisiones a la atmósfera y mayores niveles de ruido en el entorno local.

4 POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES Y TERRITORIALES DEL PLAN, TENIENDO EN CUENTA LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO

La aprobación de la LMCV pretende, precisamente, mejorar la movilidad para reducir la demanda energética asociada y conseguir así una reducción paulatina de las emisiones

generadas por el sistema de transporte terrestre. En palabras del PMoMe de Valencia, “el incremento del consumo de energía es un problema global de solución local” y son, precisamente, actuaciones como las que se recogen en el presente PMUS las que pueden ayudar a reducir la demanda energética del sistema, todo con el objeto de reducir el consumo de energías fósiles en un 70% en el conjunto de la EU-28 para el año 2050.

En este sentido, el impacto ambiental derivado de la aplicación del PMUS va a ser, por propia vocación, positivo.

El presente PMUS tendrá los siguientes efectos positivos:

- Supondrá la peatonalización de áreas urbanas de especial interés turístico o cultural en los núcleos urbanos costero y de interior.
- Supondrá la conectividad y la revalorización de la infraestructura verde del territorio.
- Supondrá la dotación de una jerarquía viaria adecuada al núcleo urbano de Alcossebre, cosa que ayudará a paliar los efectos del tráfico durante los meses estivales.

Todo ello acarreará como consecuencia directa una reducción de la demanda energética del sistema de transporte en el entorno urbano acompañada de las correspondientes reducciones de las emisiones atmosféricas y sonoras.

Por otro lado, las nuevas infraestructuras propuestas como consecuencia del PMUS deberá tratar de minimizar los posibles impactos sobre el marco territorial. Igualmente, deberá realizar aportaciones positivas de forma que el patrimonio ambiental, paisajístico y cultural del territorio se vea enriquecido con la ejecución del PMUS.

5 COORDINACIÓN CON OTROS PLANES

El presente PMUS se enmarca dentro de la política de movilidad comunitaria, suponiendo el último eslabón de una estrategia de transporte común en el ámbito de la Unión Europea. A nivel regional, el artículo 3.3 “Competencias administrativas” de la LMCV indica que:

“Las competencias (correspondientes a la Generalitat y a la Administración local) serán ejercidas bajo el principio general de la colaboración administrativa, de manera que la acción conjunta de las diversas administraciones tenga como fruto ofrecer al ciudadano un sistema integrado de transportes, tanto en lo referente a la planificación de las infraestructuras y los servicios, como en los aspectos relacionados con la intermodalidad, la información, la tarificación y la coordinación de itinerarios y horarios.”

Así pues, el presente documento no puede ser entendido sin su coordinación con planes otros planes de carácter municipal y supramunicipal, como son:

- Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de Alcalà de Xivert.
- Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral (PATIVEL).
- Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Castellón (PMoMe), a pesar de que su área de afección no incluya al término municipal de Alcalà de Xivert.
- Plan de Acción Territorial de Castellón (PAT Castellón), a pesar de que su área de afección no incluya al término municipal de Alcalà de Xivert.
- Estrategia Valenciana ante el Cambio Climático 2013-2020 en todo lo referente a movilidad y su impacto medioambiental.

Solamente la coordinación entre las diferentes administraciones acompañadas de una mayor concienciación social puede ayudarnos a revertir la situación actual.