

Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Benicarló

FASE I - *Análisis y Diagnóstico* -

Cliente: Ayuntamiento de Benicarló



Estudio nº: 9.265 v3

Persona de contacto en GfK Emer Ad-Hoc Research

Gaspar Benito gaspar.benito@gfk-emer.com

Guillermo Burriel guillermo.burriel@gfk-emer.com

Tel. contacto – 963.520.767



Índice

0	<u>Introducción</u>	4
1	<u>Metodología</u>	6
1.1	Listado de fuentes de información	8
1.2	Descripción del plan de toma de datos	10
1.3	Zonificación. Criterios y descripción	22
2	<u>Análisis de la situación actual</u>	26
2.1	Antecedentes del Plan	27
2.2	<u>Análisis territorial y socio-económico</u>	29
2.2.1	Organización y estructura	30
2.2.2	Población. Evolución histórica y características	32
2.2.4	Caracterización demográfica	38
2.3	<u>Análisis de la movilidad</u>	45
2.3.1	Movilidad general y reparto modal de los viajes. Matrices origen/destino	49
2.3.2	Caracterización de los viajes	67
2.4	<u>Análisis del viario y tráfico</u>	126
2.4.1	Red viaria exterior y tráfico de acceso	127
2.4.2	Red viaria y tráfico interior. Seguridad vial	131

Índice

2.5	Análisis del estacionamiento y la carga/descarga	143
2.5.0	Parque de vehículos, dotación y dimensionamiento	152
2.5.1	Aparcamientos subterráneos y superficie	154
2.5.2	Oferta y demanda de aparcamiento en viario (libre y regulado)	158
2.5.3	Áreas de carga y descarga y utilización	168
2.6	Análisis del transporte público	174
2.6.1	Oferta y demanda de la red de transporte público	175
2.6.2	Accesibilidad del transporte público	187
2.6.3	Transporte discrecional	193
2.7	Accesibilidad PMR	194
2.8	Participación institucional y ciudadana	199
2.8.1	Mesa Política	200
2.8.2	Mesa Profesional	206
2.8.3	Mesa Social	212
3.	Diagnóstico	217
4.	Síntesis del diagnóstico	224
ANEXO I	Inventario de características de la red viaria principal	229

0. Introducción

Introducción

5

El Ayuntamiento de Benicarló, en busca de conocer cuál es la realidad actual de la movilidad en el municipio, solicitó a la empresa GfK Emer la realización de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que analizara la situación y necesidades de mejora o modificación en el municipio de todos los aspectos relacionados con la movilidad urbana: Ordenación del tráfico, Transporte público, Aparcamientos, zonas de Carga/Descarga, viario principal.

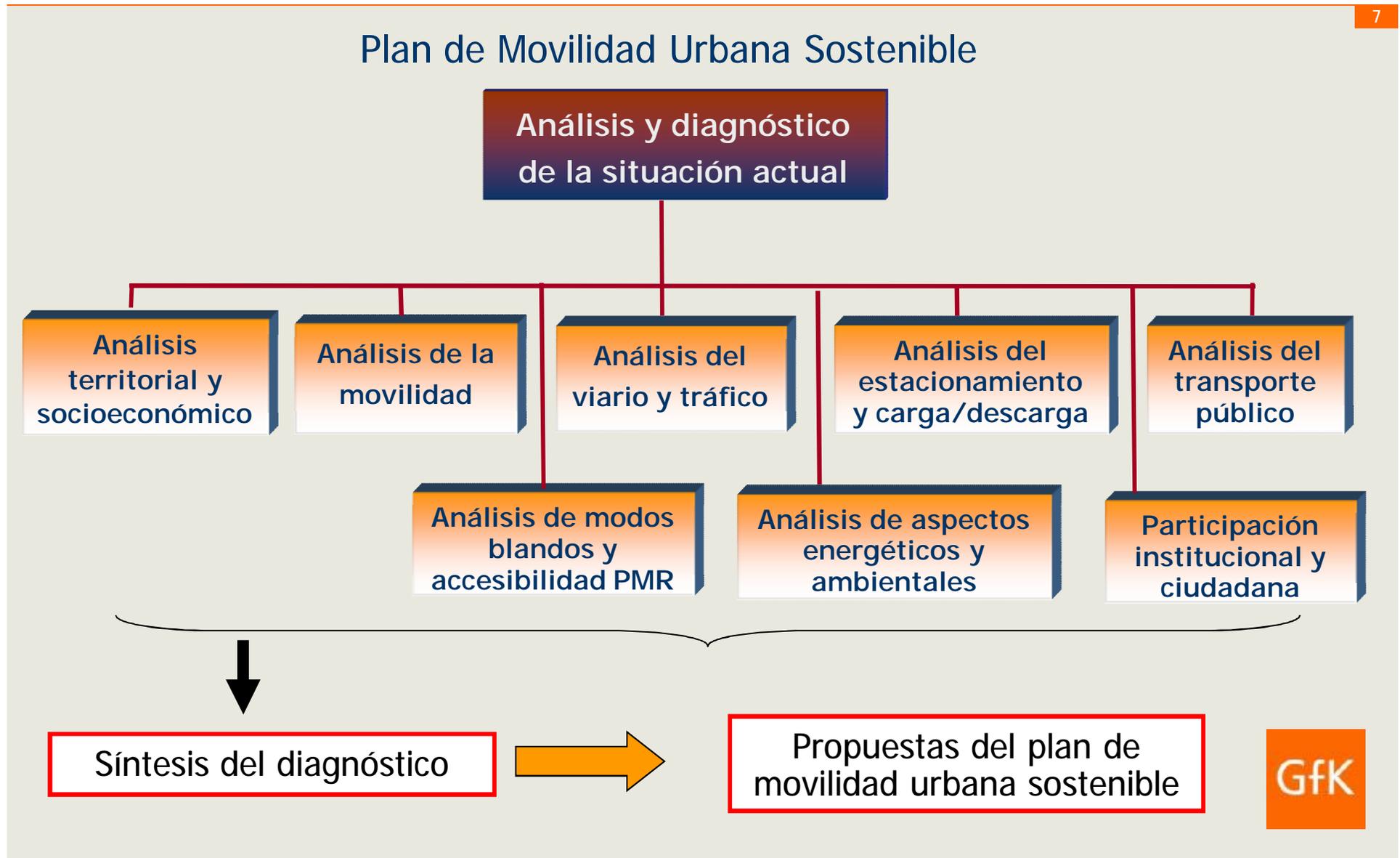
Un Plan de Movilidad Urbana tiene como elementos directores la sostenibilidad, la preservación del entorno y la organización del tráfico mediante un gran pacto por la movilidad en todos sus agentes.

Este estudio ofrece una visión de la realidad del municipio mediante el análisis calle a calle de cuál es la situación, y teniendo además en cuenta la opinión y valoración de los residentes y población foránea que son los que a diario se topan de frente con los problemas e/o inconvenientes que puedan existir.

A continuación desarrollaremos los objetivos y metodología utilizados en la consecución de los resultados.

1. Metodología

1. Metodología. Esquema general del PMUS



1.1. Listado de fuentes de información

8

Fuentes secundarias

- Datos de población
- Estadísticas de vehículos
- Información sobre el Tráfico (Intensidad media diaria,...)
- Información sobre el Transporte Público (bus urbano-interurbano, RENFE)

Observación

- Aforos de tráfico interiores y exteriores
- Censo de aparcamiento en el vial
- Aforos en aparcamientos de Polígonos Industriales
- Inventario viario principal (tráfico rodado vs. calles peatonales)
- Control del uso zonas Carga/Descarga
- Control de la accesibilidad a las paradas de transporte público

Fuentes directas

- Encuestas a residentes
- Encuestas Cordón- Pantalla a conductores acuden a Benicarló
- Encuestas auto-cumplimentadas a trabajadores Polígonos Industriales
- Encuestas a alumnos/padres de colegios e institutos
- Aforo y encuesta en la estación de RENFE

Mesas de Participación ciudadana

- Mesa Política
- Mesa Profesional
- Mesa Social

1.1. Listado de fuentes de información

Fuentes Secundarias

9

Las fuentes secundarias consisten en datos obtenidos a partir de fuentes externas tales como publicaciones especializadas, anuarios, o bien información facilitada por el propio Ayuntamiento de Benicarló o empresas operantes en el municipio.

Las fuentes empleadas han sido:

- Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento de Benicarló.
- Cámara de Comercio. Ayuntamiento de Benicarló.
- Departamento de Turismo. Ayuntamiento de Benicarló.
- Datos de población por distrito y sección censal procedente del Instituto Nacional de Estadística.
- Censo de Población y Vivienda INE 2001.
- Padrón del INE 2009.
- Anuario económico La Caixa 2009.
- Generalitat Valenciana. Conselleria de Infraestructures i Transports.
- Dirección General de Transportes y Carreteras. Servicio Tecnológico.
- Estudios de Movilidad realizados por GfK en otros municipios y publicados en prensa.
- Sistema de información geográfica de parcelas agrícolas (SIGPAC).
- Ministerio de Economía y Hacienda. Dirección General del Catastro.
- Operadores de transporte público: RENFE, HIFE, Autobuses Mediterránea.

1.2. Descripción del plan de toma de datos.

Encuestas a Residentes

10

Universo

Residentes en el municipio de Benicarló, con edades comprendidas entre los 15 y los 74 años.

Ámbito

Municipio de Benicarló.

Tamaño muestral

401 encuestas.

Sistema de muestreo

Se han distribuido las entrevistas estableciendo cuotas fijas por el distrito y secciones del municipio. Además se ha distribuido la muestra por grupos de edad y sexo.

Tipo de entrevista

Entrevista telefónica. Cuestionario semi-estructurado, con preguntas abiertas y cerradas.

Duración entrevista

Duración media de 14 minutos

Error muestral

La muestra obtenida de 401 encuestas supone operar con un error global de $\pm 4,99\%$ considerado dentro de un intervalo de confianza del 95,5%, siendo $p=q$.

Fechas de campo

Una semana normal. Del martes 15 al sábado 19 de junio de 2010.

1.2. Descripción del plan de toma de datos.

Aforos I

11

Ámbito

Municipio de Benicarló.

Lugar de realización

Se realizaron 5 aforos exteriores y 2 aforos interiores. La ubicación concreta de estos puntos fue la siguiente:

Exteriores:

- Punto 1: Acceso Sur (desde Peñíscola)
- Punto 2: Acceso Sur-Oeste (junto edificio Guardia Civil)
- Punto 3: Acceso Oeste (desde N-340 a Sant Francesc. Ctra Sant Mateu)
- Punto 4: Acceso Nor-Oeste (acceso desde la N-340 por calle Mossén Lajunta)
- Punto 5: Acceso Norte (desde Vinaròs)

Interiores:

- Punto 6: Rotonda de distribución en cruce Plaza Constitución – Pius XII
- Punto 7: Rotonda de distribución en cruce Ferreres Bretó – Plaza Constitución.

1.2. Descripción del plan de toma de datos.

Aforos II

12

Sistema de toma de datos

Se han contado los vehículos entrados en el municipio diferenciando por: vehículos ligeros (turismos/motocicletas) y vehículos pesados (furgonetas/camiones).

Tiempo de análisis

Jornada laboral completa de 12 horas (de 8:00 a 20:00), con recuento en intervalos de 30 minutos.

Fechas de campo

Los aforos se realizaron un día laborable normal, martes 15 de junio de 2010.

1.2. Descripción del plan de toma de datos.

Aforos III



1.2. Descripción del plan de toma de datos.

Encuestas Cordón - Pantalla

Como complemento a los aforos de acceso al municipio de Benicarló y con el objetivo de conocer la movilidad de los visitantes, se realizaron encuestas a los conductores que accedían al casco urbano de Benicarló:

14

Universo Conductores que aparcan en el municipio de Benicarló

Ámbito Municipio de Benicarló

Tamaño muestral 366 encuestas

Sistema de muestreo Se han distribuido las entrevistas estableciendo cuotas fijas por la zona de municipio. En la página siguiente se especifica la zonificación utilizada.

Tipo de entrevista Entrevista personal. Cuestionario semi-estructurado, con preguntas cerradas.

Duración entrevista Duración media de 2 minutos

Error muestral La muestra obtenida de 366 encuestas supone operar con un error global de $\pm 5,23\%$ considerado dentro de un intervalo de confianza del 95,5%, siendo $p=q$.

Fechas de campo 15 de Junio de 2010, con periodo de recogida de 8,30 a 13,30 y de 16,00 a 20,00 horas.

1.2. Descripción del plan de toma de datos. Encuestas Cordón – Pantalla. Zonificación



1.2. Descripción del plan de toma de datos.

Encuestas en Polígonos Industriales I

16

Con el fin de recoger los modos de acceso de los empleados a su centro de trabajo, se han realizado encuestas en los Polígonos Industriales de Benicarló (Polígono El Collet, El Palmar, El Povet y Abastos):

Universo

Trabajadores en empresas ubicadas en los polígonos industriales de Benicarló (universo total aproximado de 500 trabajadores en estos polígonos).

Ámbito

Municipio de Benicarló.

Tamaño muestral

138 encuestas.

Sistema de muestreo

Se han distribuido los cuestionarios entre las empresas para que fueran autocumplimentados. Posteriormente, se han recogido en la misma empresa.

Tipo de entrevista

Entrevista autocumplimentada. Cuestionario semi-estructurado, con preguntas abiertas y cerradas.

NOTA: Como complemento a esta metodología, se realizó una medición de la ocupación del aparcamiento en los polígonos en tres momentos del día: 8:00, 12:00 y 16:00 horas, contabilizando los vehículos aparcados en las calles de los polígonos.

1.2. Descripción del plan de toma de datos.

Encuestas en Polígonos Industriales II

17

Duración entrevista

Duración media de 2 minutos

Error muestral

La muestra obtenida de 138 encuestas supone operar con un error global de $\pm 7,25\%$ considerado dentro de un intervalo de confianza del 95,5%, siendo $p=q$. (universo finito)

Fechas de campo

La entrega y recogida de los cuestionarios se realizó durante dos semanas: del 14 al 25 de junio de 2010

Ubicación de los polígonos industriales

PI El Collet

PI El Palmar



PI Abastos

PI El Povet

1.2. Descripción del plan de toma de datos.

Aforo y Encuestas en el Transporte Público

Con el fin de conocer los principales motivos de desplazamientos y los focos atractores del municipio, se ha realizado un aforo durante un día laborable y encuestas en los transportes públicos operantes en el municipio (Renfe). Este aforo se completó con encuestas a los viajeros, con la siguiente ficha técnica:

18

Universo	Viajeros usuarios del transporte público Renfe (trenes de media-larga distancia)
Tamaño muestral	73 encuestas a viajeros del tren de cercanías
Sistema de muestreo	Selección aleatoria de los viajeros subidos y bajados del correspondiente transporte público
Tipo de entrevista	Entrevista personal en el andén. Cuestionario estructurado, con preguntas cerradas.
Duración entrevista	Duración media de 2 minutos
Error muestral	La muestra obtenida de 73 encuestas supone operar con un error global de $\pm 11,7\%$ considerado dentro de un intervalo de confianza del 95,5%, siendo $p=q$.
Fechas de campo	La realización de los aforos en el tren de cercanías Renfe se realizó durante un día laborable (lunes 21 de junio de 2010).

1.2. Descripción del plan de toma de datos.

Encuestas Alumnos-Padres en colegios e institutos I

19

En el municipio de Benicarló se encuentran diferentes centros educativos que afectan claramente a la movilidad de los ciudadanos del municipio, ya que diariamente se producen desplazamientos para trasladar a los alumnos a los colegios, ya sea desde el propio municipio o desde otras localidades cercanas.

Para conocer cuales son los problemas a los que se enfrentan los estudiantes y cuáles son sus necesidades de desplazamiento, se ha realizado una ficha por colegio, con los siguientes objetivos:

- Ø Universo de estudiantes
- Ø Número de alumnos acude andando o en bici
- Ø Problemas de movilidad

Además, se han realizado 160 encuestas a los alumnos (o padres en el caso que el alumno fuera menor) distribuidas entre los diferentes colegios del municipio, con la siguiente ficha técnica:

1.2. Descripción del plan de toma de datos.

Encuestas Alumnos-Padres en colegios e institutos II

20

Universo	Alumnos de los colegios de Benicarló.
Tamaño muestral	160 encuestas.
Sistema de muestreo	Selección aleatoria de los alumnos a la salida o entrada a los colegios de Benicarló.
Tipo de entrevista	Entrevista personal. Cuestionario estructurado, con preguntas cerradas.
Duración entrevista	Duración media de 2 minutos
Fechas de campo	La realización de las encuestas a los alumnos se realizó durante un día laborable: lunes 21 de junio de 2010
Error muestral	La muestra obtenida de 160 encuestas supone operar con un error global de $\pm 11,86\%$ considerado dentro de un intervalo de confianza del 95,5%, siendo $p=q$.

1.2. Descripción del Plan de toma de datos.

Observación in situ

21

La observación in situ tiene como finalidad obtener una visión realista de la situación actual del municipio. Se han realizado 4 observaciones diferentes, donde se ha recogido la información por la calle, como se indica en la tabla siguiente:

CENSO DE CALLES	INVENTARIO VIARIO PRINCIPAL	CONTROL ZONAS CARGA/DESCARGA	Accesibilidad Transporte Público
<ul style="list-style-type: none"> •Tipo de calle •Plazas de aparcamiento (libre, ora, subterráneo) •Zonas carga/descarga •Vehículos mal estacionados •% ocupación •Plazas de minusválidos 	<ul style="list-style-type: none"> •Aceras •Carril bici •Aparcamiento •Calzadas •Mediana •Nudo final 	Control del buen uso de estas zonas destinadas del transporte de mercancías (a la carga y descarga)	Aspectos que condicionan la accesibilidad de la infraestructura (ubicación, líneas, marquesinas, información, etc.).

Fecha de campo: estos trabajos se realizaron durante días laborables, del 14 al 25 de junio de 2010.

1.3. Zonificación.

Criterios y descripción

22

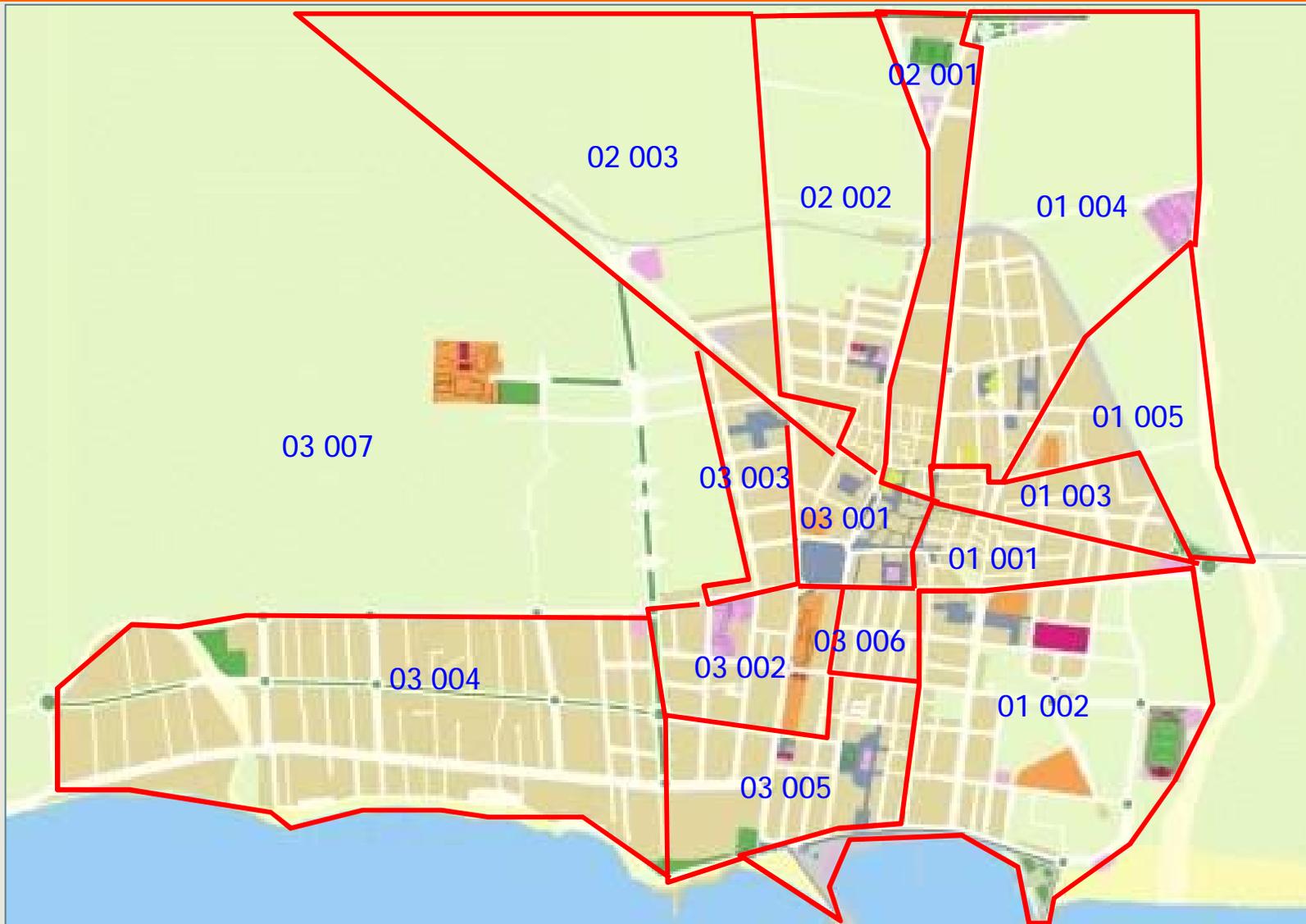
Se considera como ámbito o área de estudio el municipio de Benicarló.

El Municipio se divide en varios distritos y secciones censales. Se ha dividido el municipio en 4 áreas de transporte aprovechando la zonificación de secciones censales. El propósito es establecer una zonificación adecuada al Plan, para identificar los problemas y las distintas relaciones de movilidad en el término.

En las páginas siguientes se detallan las secciones y áreas de transporte establecidas.

1.3. Zonificación. Criterios y descripción

Distritos y Secciones



23

01 001 → Distrito 1, sección 1

Fuente: Ministerio de Economía y Hacienda. Dirección General del Catastro

1.3. Zonificación. Criterios y descripción

Zonas de transporte



1.3. Zonificación. Criterios y descripción

Zonas de transporte

ZONA	DISTRITO	SECCIÓN	POBLACIÓN	Población Total y porcentaje
ZONA 1 <i>Centro – Norte</i>	Distrito 1	1	1.975	7.534 (28,3%)
		3	1.289	
		4	2.461	
		5	984	
	Distrito 2	1	825	
ZONA 2 <i>Puerto</i>	Distrito 1	2	2.592	7.272 (27,3%)
	Distrito 3	5	2.800	
		6	1.880	
ZONA 3 <i>Playas</i>	Distrito 3	2	1.873	3.699 (13,9%)
		4	1.826	
ZONA 4 <i>Centro – Sur</i>	Distrito 2	2	1.785	6.348 (23,8%)
		3	789	
	Distrito 3	1	1.466	
		3	2.308	
Zona 5 - <i>Diseminado</i>	Distrito 3	7	1.802	1.802 (6,7%)
POBLACIÓN TOTAL			26.655	100

25

2. Análisis de la situación actual

2.1. Antecedentes del Plan

2.1. Antecedentes del Plan

El Plan General de Benicarló fue aprobado definitivamente en fecha 29 de julio de 1986, vigente desde entonces.

En la actualidad, se está procediendo a la revisión del mismo tras varias Homologaciones parciales y modificaciones llevadas cabo en desarrollo de Planes Parciales y Planes de Reforma Interior que se han redactado durante los años de vigencia del Plan y a partir de la publicación de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística de la Comunidad Valenciana y de la Ley Urbanística Valenciana.

2.2. Análisis territorial y socio-económico

2.2.1. Organización y estructura

30

Benicarló es un municipio español de la provincia de Castellón de 26.655 habitantes en 2009, según datos del INE. Pertenece a la comarca Baix Maestrat.

Está situado en la costa norte de la provincia de Castellón y tiene una superficie de 47,9 Km². El término municipal de Benicarló limita con las localidades de Vinaròs, Cálíg, Peñíscola.

Benicarló tiene una densidad poblacional actual de 556,5 hab./km².

En la siguiente página se puede observar la localización de Benicarló respecto a la provincia de Castellón:

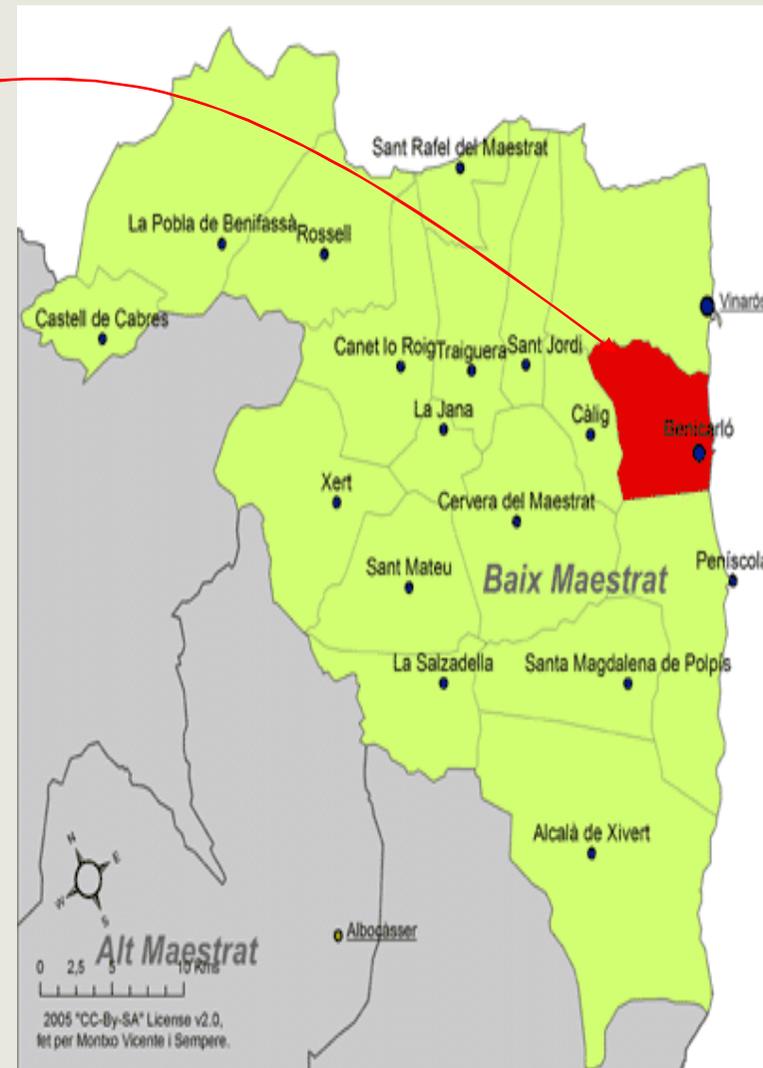
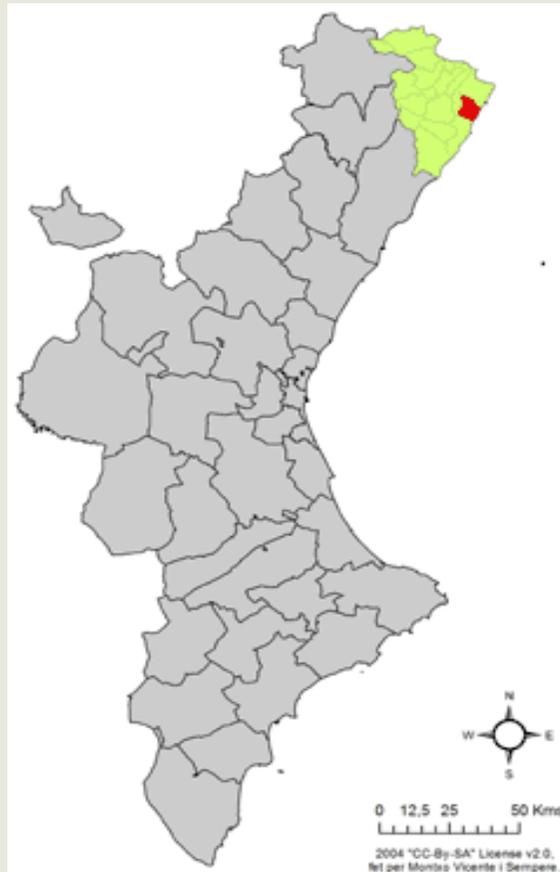
NOTA: GfK realizó una petición de los datos actuales de población al Ayuntamiento de Benicarló. Debido a problemas informáticos el Ayuntamiento no pudo facilitar los datos de población, por lo que se ofrecen los resultados con los datos del INE a fecha 2009.

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)



2.2.1. Organización y estructura

31



2.2.2. Población. Evolución histórica y características

32

La evolución de la población en el Término Municipal de Benicarló es indicativa de los diferentes procesos socioeconómicos que se han originado a lo largo de su historia. En el cuadro que se muestra a continuación se recogen las fluctuaciones sufridas en el último siglo.

AÑO	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2000	2005	2007	2008	2009
POBLACIÓN	7.251	7.197	7.012	7.456	9.598	9.385	10.627	12.831	16.587	18.460	19.908	23.552	25.248	26.381	26.655

Los datos procedentes de los diferentes censos oficiales que abarcan todo el siglo XX, desde 1900 hasta 2009, permiten constatar un aumento de la población de Benicarló en un 268% de la población inicial estudiada, correspondiente al año 1900

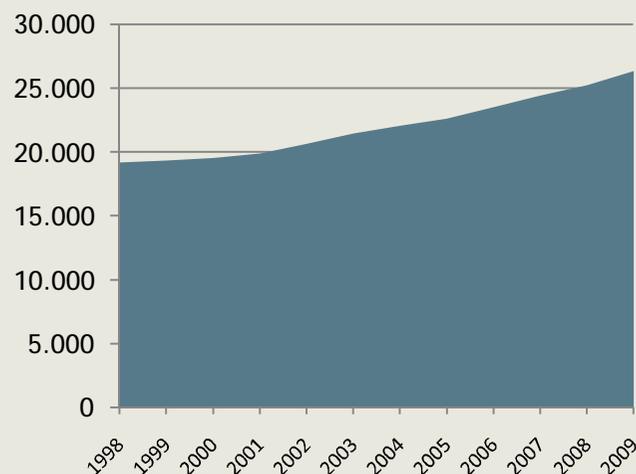
2.2.2. Población. Evolución histórica y características

33

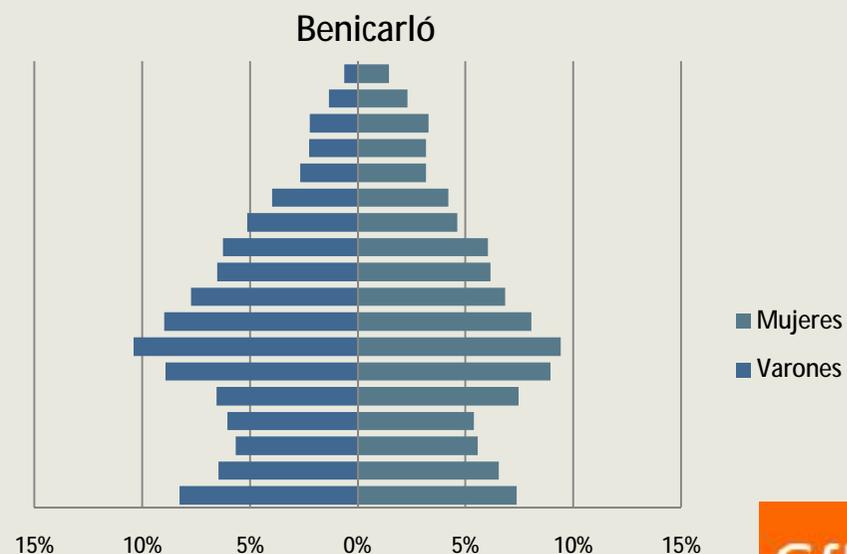
El crecimiento de la población se refleja en los últimos 14 años, donde el municipio ha incrementado su población en un 38,62% (periodo 1996-2010).

Año	1996	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Población	19.229	19.350	19.540	19.908	20.644	21.488	22.063	22.653	23.552	24.427	25.248	26.381	26.655

Evolución poblacional 1996-2009



Pirámide poblacional de Benicarló (2009)



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

2.2.2. Población. Evolución histórica y características

34

Población de 2ª residencia

El Instituto Nacional de Estadística arroja unos datos totales de 11.337 viviendas (censo de viviendas 2001).

TIPO DE VIVIENDA	Nº	%
Principales convencionales	7.237	63,8
Secundarias	1.308	11,5
Vacías	2.659	23,6
Otro tipo/alojamiento	133	1,1
TOTAL	11.337	100

Aplicando este dato (descontando las viviendas vacías del total) al tamaño medio familiar resultante de la encuesta a residentes de Benicarló realizada por GfK (3,1), en Benicarló habitarían un total de 26.902 habitantes en el 2001 (un 30% superior a la población real de 2001).

Suponemos el mismo ritmo de crecimiento en los últimos 9 años del número de viviendas.

Si a la población actual de Benicarló (26.655 habitantes) le aplicamos este coeficiente, estaríamos hablando de una población de 2ª residencia de 8.079 habitantes (34.734 habitantes totales en Benicarló con la máxima ocupación).

2.2.2. Población. Evolución histórica y características

35

No sólo es interesante conocer el número de habitantes de un municipio, sino también su distribución en el territorio. Este dato se obtiene a través de la densidad de población; que viene expresada en habitantes por kilómetro cuadrado (hab./km²) y fluctúa con el transcurso de los años.

Tal como se puede observar en la siguiente tabla, Benicarló mantiene una densidad poblacional (556,5 hab./km²) por encima de la media de la Provincia de Valencia (238,3 hab./km²) y en el nivel comarcal (69,6 hab./ km²).

2.2.2. Población. Evolución histórica y características

Tabla de densidades

36

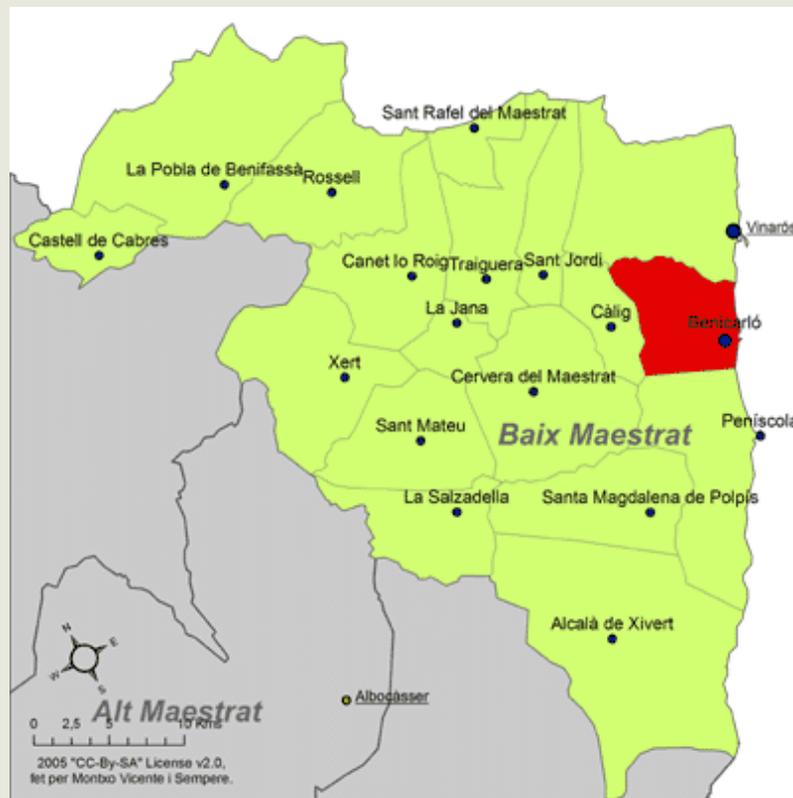
	BENICARLÓ	COMARCA	PROVINCIA
1996	401,8	52,0	201,0
1998	404,3	52,7	201,2
1999	408,3	52,1	202,5
2000	415,0	53,1	204,7
2001	431,3	54,8	206,5
2002	449,0	56,8	210,1
2003	461,0	58,5	215,2
2004	473,3	59,1	218,9
2005	492,1	61,1	224,8
2006	510,4	63,6	223,7
2007	527,6	65,8	230,5
2008	551,2	68,8	236,2
2009	556,5	69,6	238,3

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE).
Unidad: habitantes por kilómetro cuadrado

2.2.2. Población. Evolución histórica y características

Población y densidad Comarca Baix Maestrat

37



Nº	Municipio	Población (hab.)	Superficie (km ²)	Densidad (hab./ km ²)
1	Vinaròs	28.273	95,5	296,2
2	Benicarló	26.655	47,9	556,9
3	Alcalà de Xivert	7.926	167,6	47,3
4	Peñíscola	7.894	79,0	100,0
5	Cálig	2.198	27,5	80,3
6	Sant Mateu	2.187	64,6	33,8
7	Traiguera	1.695	59,8	28,4
8	Rosell	1.187	74,9	15,8
9	San Jorge	1.042	36,5	28,6
10	Chert	906	82,5	11,0
11	Canet lo Roig	882	68,7	12,8
12	Santa Magdalena de Pulpis	873	66,5	13,1
13	La Salzadella	838	49,9	16,8
14	La Jana	820	19,5	42,1
15	Cervera del Maestre	730	93,2	7,8
16	San Rafael del Río	546	21,2	25,8
17	La Poble de Benifassà	296	136,0	2,2
18	Castell de Cabres	18	30,7	0,6
TOTAL COMARCA		84.966	1.221,3	69.6

Fuente: Instituto Nacional de Estadística (INE)

2.2.3. Caracterización demográfica



2.2.3. Caracterización demográfica

39

A continuación se muestra un cuadro donde se muestra la población de Benicarló por sexo, nacionalidad (español/extranjero) y edad (grandes grupos).

	Población de Benicarló por sexo, nacionalidad y edad									
	TOTAL	Total			Españoles			Extranjeros		
		< de 16 años	De 16 a 64 años	De 65 y más años	< de 16 años	De 16 a 64 años	De 65 y más años	< de 16 años	De 16 a 64 años	De 65 y más años
Ambos sexos	26.655	4.520	18.047	4.088	3.227	13.264	3.890	1.293	4.783	198
Varones	13.507	2.330	9.356	1.821	1.667	6.634	1.717	663	2.722	104
Mujeres	13.148	2.190	8.691	2.267	1.560	6.630	2.173	630	2.061	94

2.2.3. Caracterización demográfica

40

Como inmigrante se considera a toda persona extranjera que reside en cualquier municipio de España. Refiriéndose al caso de Benicarló en particular, se debe indicar que cuando los inmigrantes llegan a España por primera vez suelen dirigirse a las grandes capitales o provincias. Allí no suelen encontrar trabajo (salvo en el servicio del hogar para mujeres) ya que se trata de ciudades de servicios principalmente, donde la industria en ocasiones es casi inexistente. Esto se agrava por el elevado coste de la vivienda en alquiler. Este acontecimiento, traslada a las personas inmigrantes a municipios de menor población y demandantes de mano de obra.

Los datos que se exponen en la siguiente tabla indican el número de inmigrantes empadronados en Benicarló en el periodo 2000-2009.

Nº de inmigrantes empadronados en Benicarló									
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
773	1.346	2.042	2.615	3.012	3.707	4.482	5.038	6.087	6.274

2.2.3. Caracterización demográfica

41

Crecimiento anual de la población 2000-2009										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Población Benicarló	19.908	20.644	21.488	22.063	22.653	23.552	24.427	25.248	26.381	26.655
% de crecimiento	---	3,7	4,1	2,7	2,7	4,0	3,7	3,4	4,5	1,0
Población España (millones de hab.)	40,50	41,12	41,84	42,72	43,20	44,11	44,71	45,20	46,16	46,66
% de crecimiento	---	1,5	1,8	2,1	1,1	2,1	1,4	1,1	2,1	1,1
Extranjeros en Benicarló	773	1.346	2.042	2.615	3.012	3.707	4.482	5.038	6.087	6.274
% de crecimiento	---	74,1	51,7	28,1	15,2	23,1	20,9	12,4	20,8	3,1
Extranjeros en España (millones)	0,92	1,37	1,98	2,66	3,03	3,73	4,14	4,52	5,27	5,6
% de crecimiento	---	48,4	44,3	34,7	13,9	22,9	11,1	9,1	16,6	6,3

Fuente: INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE).

2.2.3. Caracterización demográfica

Estimación del crecimiento poblacional en Benicarló

42

	AÑO 2015	AÑO 2019
PROYECCIÓN DE POBLACIÓN DEL INE ⁽¹⁾	28.867	31.263
ESTIMACIÓN SEGÚN EL CRECIMIENTO MEDIO ANUAL ⁽²⁾	30.146	34.412

(1) Crecimiento estimado por el INE. Calculado a partir de la proyección de población en la Región de Murcia.

(2) Estimación calculada aplicando el crecimiento medio anual de los últimos 5 y 10 años (19,3% y 27,4% respectivamente)

2.2.3. Caracterización demográfica

Motorización

43

	ÍNDICES DE MOTORIZACIÓN			
	Total vehículos	Turismos	Otros	Índice de Motorización Total vehículos
España	30.990.431	20.926.994	10.063.437	0,66
Provincia de Valencia	3.515.287	2.339.583	1.175.704	0,69
Provincia de Castellón	437.903	279.708	158.195	0,74
Comarca Baix Maestrat ⁽¹⁾	57.144	34.765	22.379	0,73
Alcalá de Xivert	6.008	3.624	2.884	0,76
Benicarló	19.812	12.074	7.738	0,74
Cálig	1.625	885	740	0,74
Peñíscola	5.538	3.148	2.390	0,70
Vinaròs	20.087	12.776	7.311	0,71

Índice de motorización superior a la media comarcal y nacional en el municipio de Benicarló, y similar al de su provincia

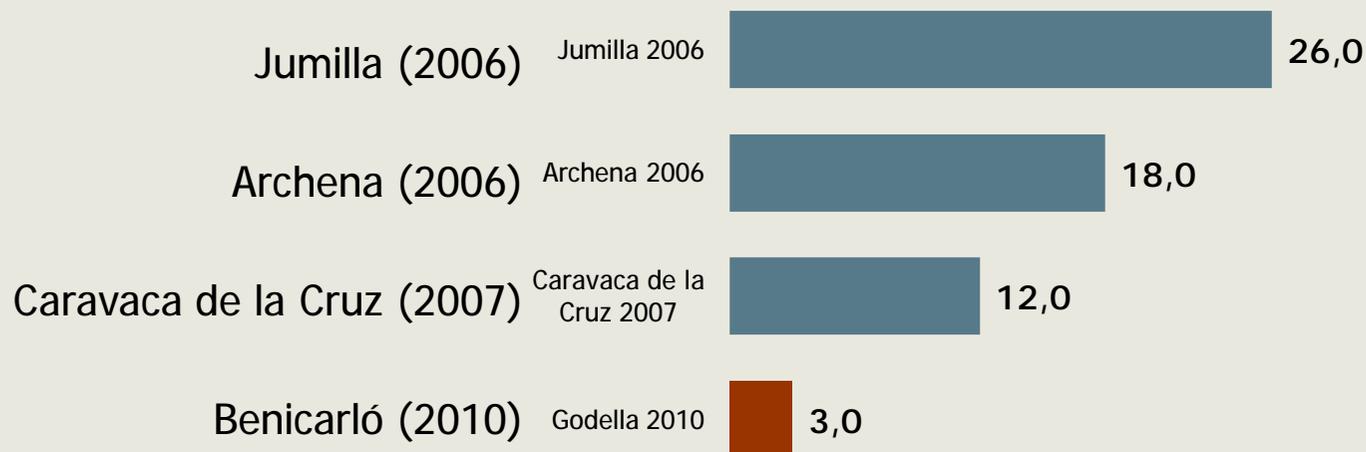
(1) Nota: El Anuario Económico de La Caixa no aporta el dato de motorización en los siguientes municipios: Chert, San Jorge, Canet lo Roig, Santa Magdalena de Pulpis, Salsadella, la Jana, Cervera del Maestre, Puebla de Benifasar, Castell de Cabres. El índice de motorización se ha calculado sin tener en cuenta estos municipios.

2.2.3. Caracterización demográfica

% hogares sin coche + uso del espacio

44

% de hogares sin coche



NOTA: Un turismo ocupa un área de 12 m², pero si se incluye el espacio de maniobra el área alcanza los 15m². **è 297.180 m² del espacio son ocupados por los vehículos**

GfK

Fuente: Los datos de Jumilla, Archena y Caravaca proceden de estudios realizados por GfK, en 2006 y 2007. Se han utilizado estos municipios como comparativa ya que sus datos fueron publicados en rueda de prensa.

2.3. Análisis de la Movilidad

2.3. Análisis de la Movilidad. Movilidad General de la Población

46

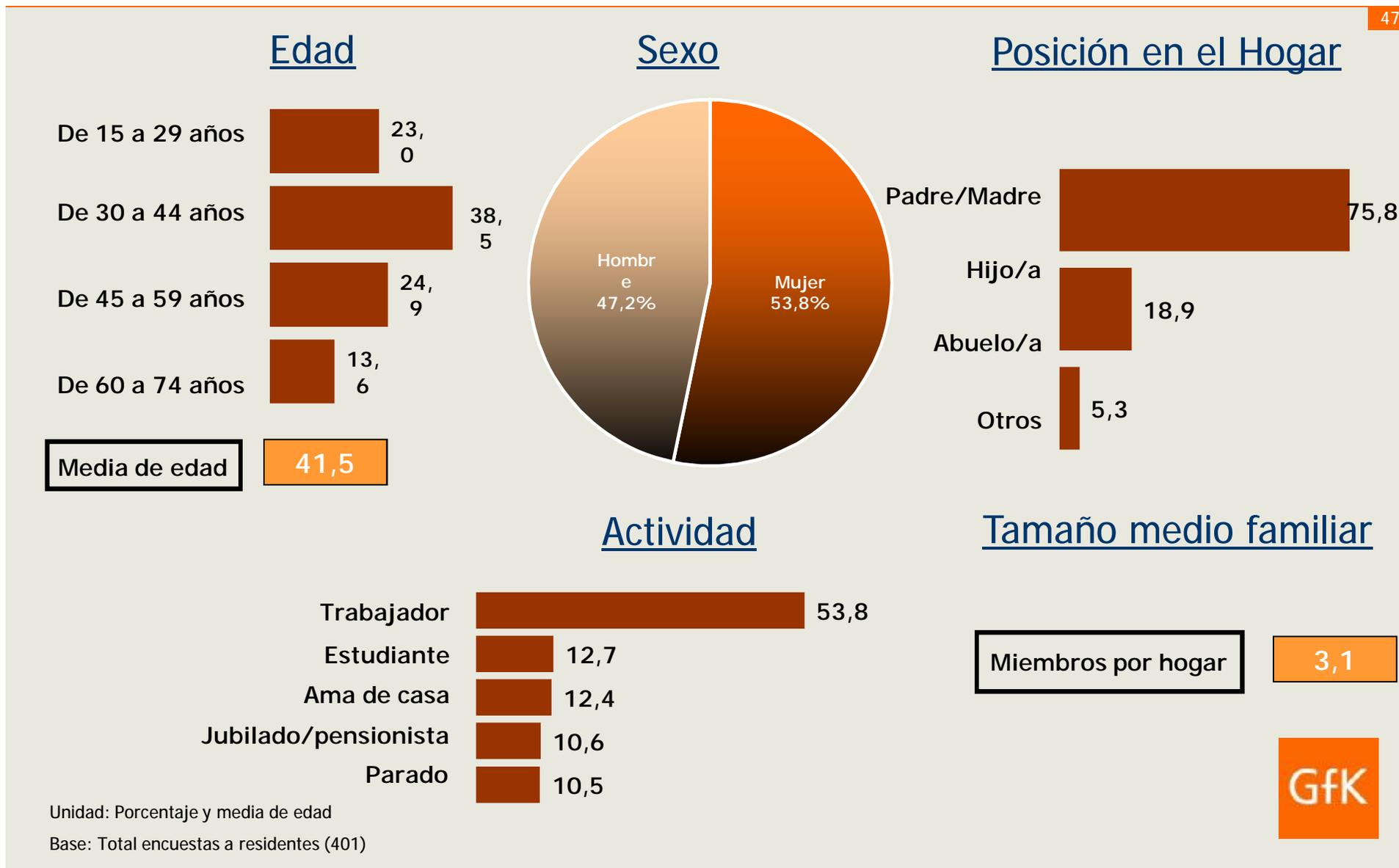
Como se ha comentado en el apartado de metodología, se ha realizado un análisis a la población residente en el municipio de Benicarló mediante una encuesta telefónica. La muestra final obtenida fue de 401 individuos.

El desglose de esta encuesta nos ofrece resultados sobre la movilidad actual en el municipio, la cadena modal, los motivos de desplazamiento, la duración del mismo, etc.

Además, se detallan los resultados de las encuestas realizadas a la población de Benicarló, correspondientes a las características de movilidad en el día anterior, sobre un total de **1.316 desplazamientos realizados** donde se han obtenido datos sobre las siguientes variables:

- Por qué no se desplazó en el día anterior
- Matriz Origen-Destino de los desplazamientos
- Franja horaria de los desplazamientos
- Motivo del Desplazamiento
- Etapas del viaje (modo de transporte)
- Duración del desplazamiento (en minutos)
- Tipo del desplazamiento: habitual u ocasional
- Coste del desplazamiento
- Aparcamiento en destino
- Motivos de no uso del: vehículo privado, transporte público y bicicleta
- Valoración de la circulación y aparcamiento
- Valoración y necesidad de una nueva línea de transporte urbano

2.3. Análisis de la Movilidad. Características de la muestra poblacional



2.3. Análisis de la Movilidad. Benicarló por secciones

48

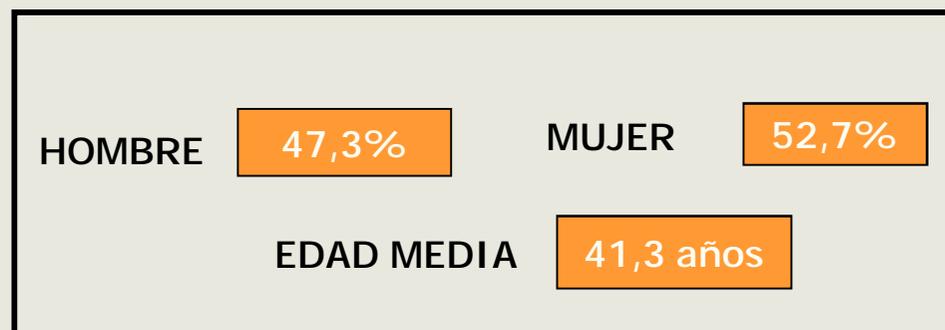
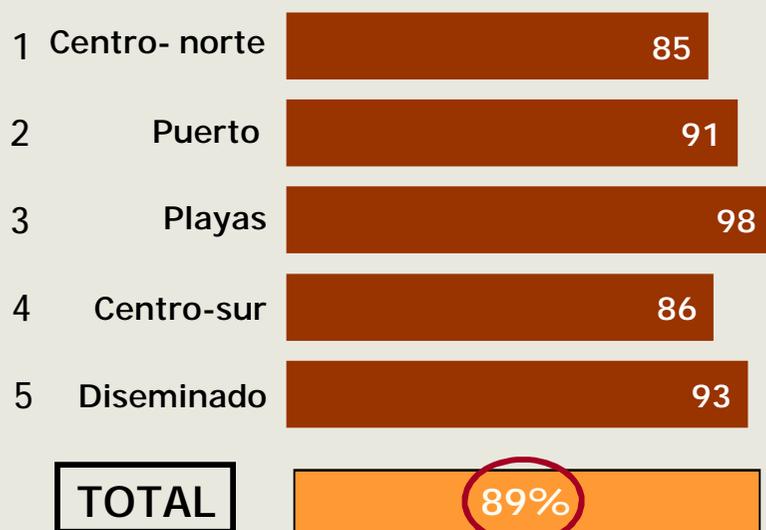
Para el análisis de la movilidad de los residentes, la muestra se ha distribuido entre edades comprendidas entre 15 y 74 años, representando un 76% sobre la población total (20.374 habitantes)

Población entre 15-74 años por sexo y sección				
DISTRITO	SECCIÓN	TOTAL	VARONES	MUJERES
DISTRITO 1	1	1.489	793	696
	2	1.962	960	1.002
	3	956	509	447
	4	1.810	919	891
	5	746	355	391
DISTRITO 2	1	627	331	296
	2	1.362	704	658
	3	604	305	299
DISTRITO 3	1	1.112	538	574
	2	1.452	703	749
	3	1.795	897	898
	4	1.448	734	714
	5	2.175	1.108	1.067
	6	1.427	731	696
	7	1.409	737	672
TOTAL		20.374	10.323	10.051

2.3.1. Movilidad General de la Población

49

El 11% de la población no se desplazó el día anterior



Mayor movilidad de los residentes de la zona 3 y 5 (playas y diseminados)

Unidad: porcentaje

Base: Total encuestas (401). Total residentes efectúan algún desplazamiento (357)

P.A. ¿Realizó Ud. Algún desplazamiento en el día de ayer, ya sea andando o en algún medio de transporte?

2.3.1. Movilidad General de la Población

50

Motivos por los que no se desplazó el día anterior



Unidad: Porcentaje

Base: Residentes que no efectúan ningún desplazamiento (44)

P.B. ¿Por qué motivos no realizó Ud. ningún desplazamiento en el día de ayer, ya sea andando o en algún medio de locomoción?

2.3.1. Movilidad General de la Población. Porcentaje y media de desplazamiento



P.A. ¿Realizó Ud. Algún desplazamiento en el día de ayer?

Unidad: Porcentaje y media de desplazamiento

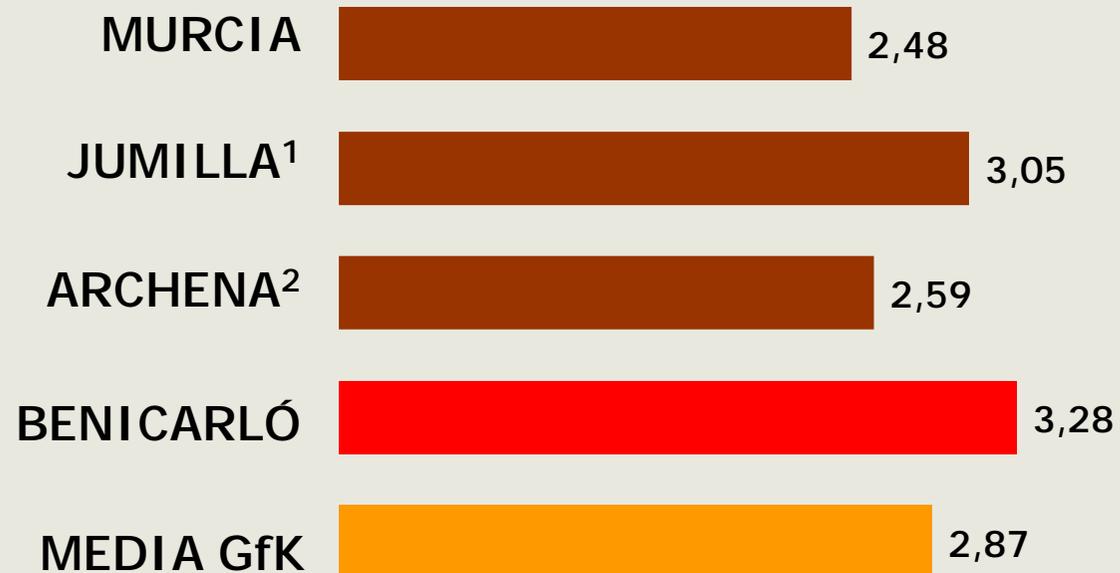
Base: Total individuos (401)

* Fuente: Elaboración propia GfK a partir de encuesta

2.3.1. Movilidad General de la Población. Rasgos de la movilidad personal

52

NÚMERO MEDIO DE DESPLAZAMIENTOS DÍA -Comparación entre distintos municipios-



Unidad: Número medio de desplazamientos/día

Fuente: Elaboración propia GfK a partir de los datos de otros estudios de GfK

(1) Estudio GfK presentado en rueda de prensa el 25 de Octubre de 2.006

(2) Estudio GfK presentado en rueda de prensa el 22 de Octubre de 2.009

2.3.1. Movilidad General de la Población.

Cuantificación del número total de desplazamientos día

53

Para la cuantificación del número total de desplazamientos partimos de dos fuentes. Por un lado, la encuesta en hogares, que nos permite conocer los desplazamientos realizados por los residentes en Benicarló, y por otro lado, la encuesta a conductores, que nos permite obtener el número de desplazamientos realizados por población flotante.

- **ENCUESTA EN HOGARES**

- ü Facilita información acerca del nº de **desplazamientos diarios pero tan solo efectuados por los residentes** en el término municipal de Benicarló.
- ü A nivel de Distritos, Secciones y Zonas de transporte proporciona información de los **viajes realizados exclusivamente por este colectivo** en cualquier parte del término municipal.

- **ENCUESTA A CONDUCTORES**

- ü Se han realizado en varios puntos de acceso y aparcamiento del casco urbano de Benicarló.
- ü Se complementa con el aforo de vehículos realizado en los puntos de entrada a Benicarló.
- ü Tan solo facilita información acerca del nº de **desplazamientos diarios efectuados en el casco urbano de Benicarló por la población foránea (no residentes e industria)**.

A continuación se presenta un esquema analítico en el que se detalla cual ha sido la metodología empleada para la obtención del número total de desplazamientos diarios en cada uno de los colectivos analizados (residentes y foráneos)

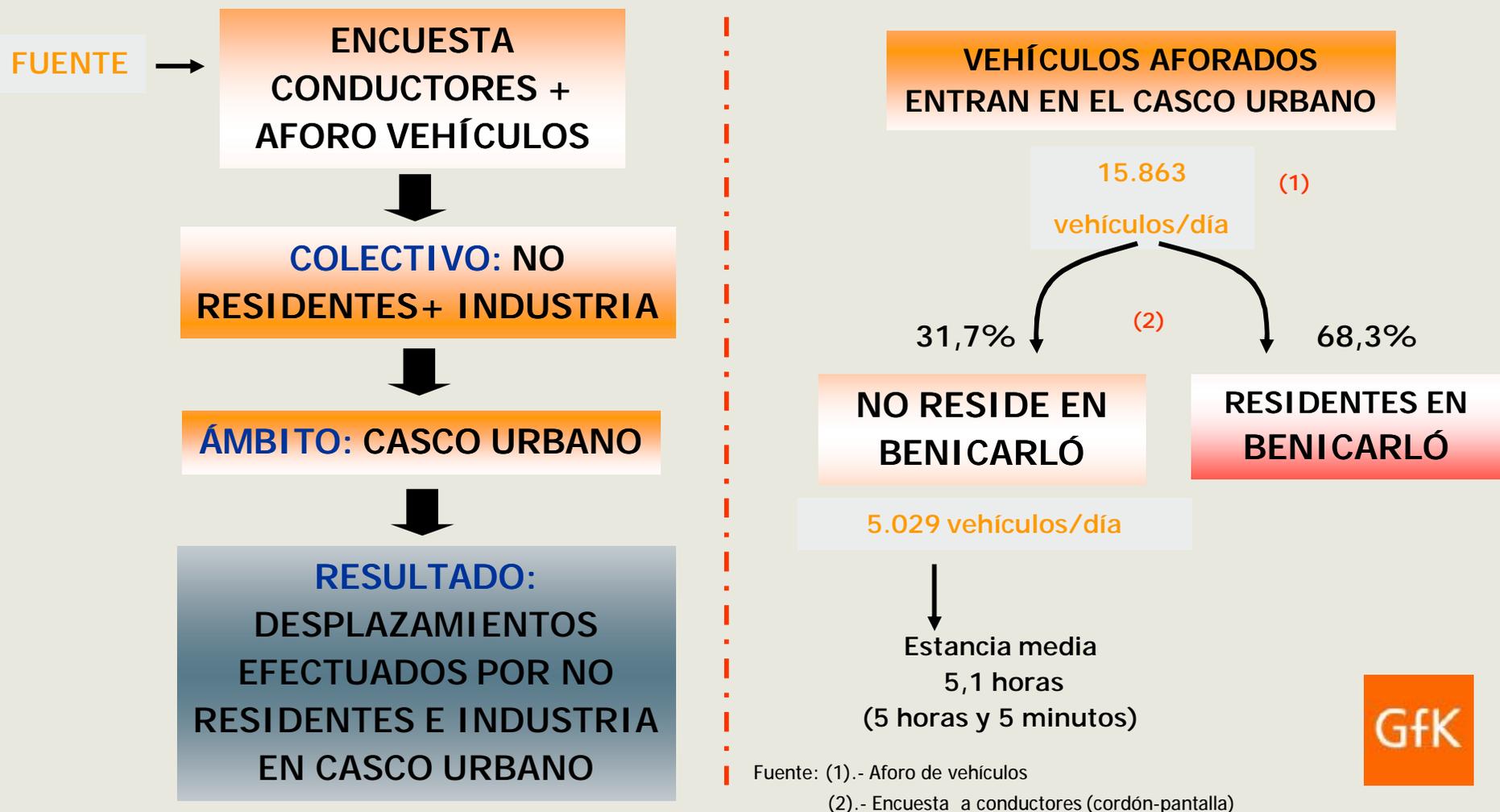
2.3.1. Movilidad General de la Población. Cuantificación del número total de desplazamientos día



2.3.1. Movilidad General de la Población. Cuantificación del número total de desplazamientos día

DESPLAZAMIENTOS DÍA EFECTUADOS POR LA POBLACIÓN FORÁNEA

55



2.3.1. Movilidad General de la Población.

Matriz Origen-Destino de los desplazamientos por zonas

Matriz Origen-Destino. Total desplazamientos

56

ZONA ORIGEN	ZONA DESTINO						Total general
	1. Centro – Norte	2. Puerto	3. Playas	4. Centro – Sur	5. Diseminado	Fuera del municipio	
1. Centro – Norte	4.519	3.555	1.320	3.199	1.676	1.980	16.250
2. Puerto	3.809	6.398	1.371	2.742	1.625	2.031	17.976
3. Playas	1.422	1.473	1.066	1.270	355	1.219	6.805
4. Centro – Sur	3.250	2.844	1.219	2.387	1.219	1.574	12.492
5. Diseminado	1.523	1.473	559	1.168	609	254	5.586
Fuera del municipio	1.828	2.133	1.168	1.879	305	406	7.719
Total general	16.351	17.875	6.703	12.644	5.789	7.465	66.827

La mitad de los desplazamientos de Benicarló tienen su origen entre la zona Centro-norte y el puerto (zona 1 y 2).

Unidad: desplazamientos efectuados por los residentes de Benicarló.

P.1. Indique con exactitud la calle, número y municipio, o en su defecto algún edificio o característica de la zona lugar de ORIGEN del desplazamiento.

P.2. Indique con exactitud la calle, número y municipio, o en su defecto algún edificio o característica de la zona lugar de DESTINO del desplazamiento.

2.3.1. Movilidad General de la Población.

Matriz Origen-Destino de los desplazamientos por zonas

Matriz Origen-Destino. Modos motorizados

57

ZONA ORIGEN	ZONA DESTINO						Total general
	1. Centro – Norte	2. Puerto	3. Playas	4. Centro – Sur	5. Diseminado	Fuera del municipio	
1. Centro – Norte	2.387	1.270	609	1.473	1.523	1.625	8.887
2. Puerto	1.523	1.727	660	863	1.473	1.727	7.973
3. Playas	559	863	355	660	254	1.016	3.707
4. Centro – Sur	1.777	863	609	762	863	1.371	6.246
5. Diseminado	1.371	1.422	406	863	406	152	4.621
Fuera del municipio	1.523	1.727	965	1.523	203	305	6.246
Total general	9.140	7.871	3.605	6.144	4.723	6.195	37.679

Unidad: desplazamientos efectuados por los residentes de Benicarló.

P.1. Indique con exactitud la calle, número y municipio, o en su defecto algún edificio o característica de la zona lugar de ORIGEN del desplazamiento.

P.2. Indique con exactitud la calle, número y municipio, o en su defecto algún edificio o característica de la zona lugar de DESTINO del desplazamiento.

2.3.1. Movilidad General de la Población.

Matriz Origen-Destino de los desplazamientos por zonas

Matriz Origen-Destino. Modos blandos

58

ZONA ORIGEN	ZONA DESTINO						Total general
	1. Centro – Norte	2. Puerto	3. Playas	4. Centro – Sur	5. Diseminado	Fuera del municipio	
1. Centro – Norte	2.133	2.234	711	1.727	152	203	7.160
2. Puerto	2.285	4.672	711	1.879	152	152	9.851
3. Playas	863	609	711	609	102	152	3.047
4. Centro – Sur	1.473	1.980	609	1.473	355	203	6.094
5. Diseminado	152	51	152	305	102	51	812
Fuera del municipio	203	152	152	203	51	-	762
Total general	7.109	9.699	3.047	6.195	914	762	27.726

Unidad: desplazamientos efectuados por los residentes de Benicarló.

P.1. Indique con exactitud la calle, número y municipio, o en su defecto algún edificio o característica de la zona lugar de ORIGEN del desplazamiento.

P.2. Indique con exactitud la calle, número y municipio, o en su defecto algún edificio o característica de la zona lugar de DESTINO del desplazamiento.

2.3.1. Movilidad General de la Población. Matriz Origen-Destino de los desplazamientos por zonas

Matriz Origen-Destino. Transporte Público

59

ZONA ORIGEN	ZONA DESTINO						Total general
	1. Centro – Norte	2. Puerto	3. Playas	4. Centro – Sur	5. Diseminado	Fuera del municipio	
1. Centro – Norte	-	51	-	-	-	152	203
2. Puerto	-	-	-	-	-	152	152
3. Playas	-	-	-	-	-	51	51
4. Centro – Sur	-	-	-	152	-	-	152
5. Diseminado	-	-	-	-	102	51	152
Fuera del municipio	102	254	51	152	51	102	711
Total general	102	305	51	305	152	508	1.422

Unidad: desplazamientos efectuados por los residentes de Benicarló.

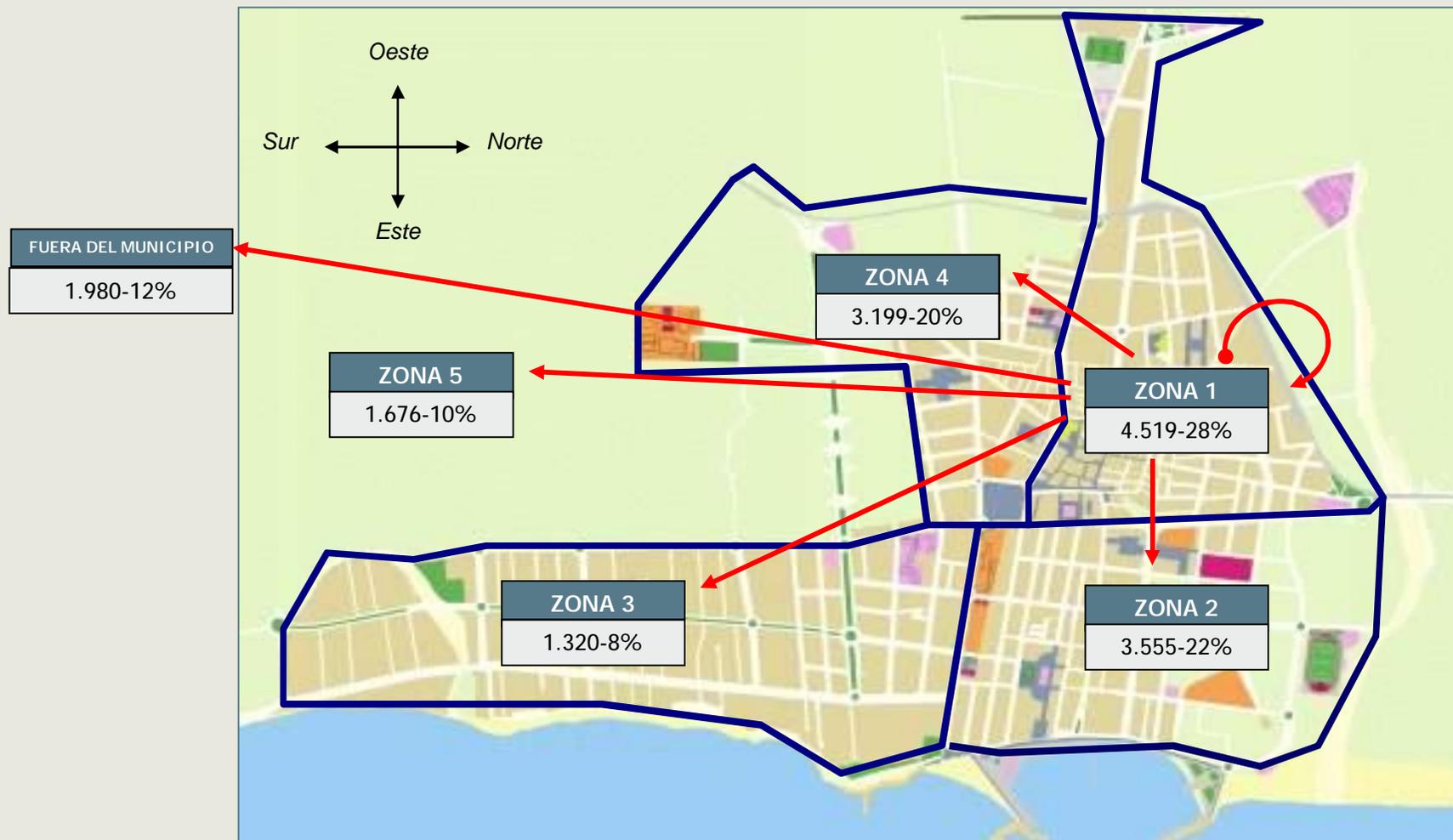
P.1. Indique con exactitud la calle, número y municipio, o en su defecto algún edificio o característica de la zona lugar de ORIGEN del desplazamiento.

P.2. Indique con exactitud la calle, número y municipio, o en su defecto algún edificio o característica de la zona lugar de DESTINO del desplazamiento.

2.3.1. Movilidad General de la Población. Matriz Origen-Destino de los desplazamientos por zonas

Total desplazamientos con origen en Zona 1 (Centro – Norte) è 16.250

60

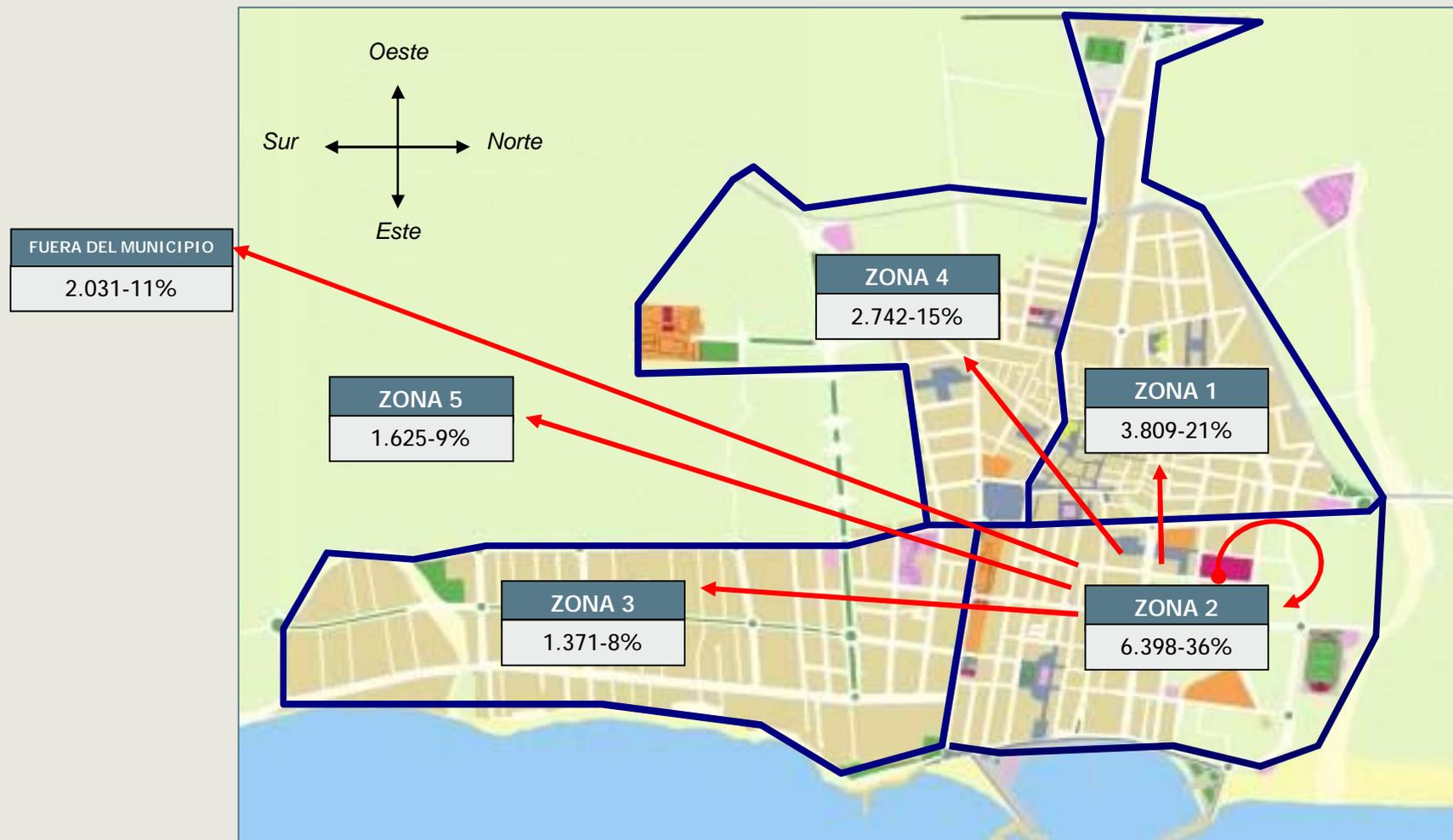


GfK

2.3.1. Movilidad General de la Población. Matriz Origen-Destino de los desplazamientos por zonas

Total desplazamientos con origen en Zona 2 (Puerto) \approx 17.976

61



GfK

2.3.1. Movilidad General de la Población. Matriz Origen-Destino de los desplazamientos por zonas

Total desplazamientos con origen en Zona 3 (Playas) $\hat{=}$ 6.805

62

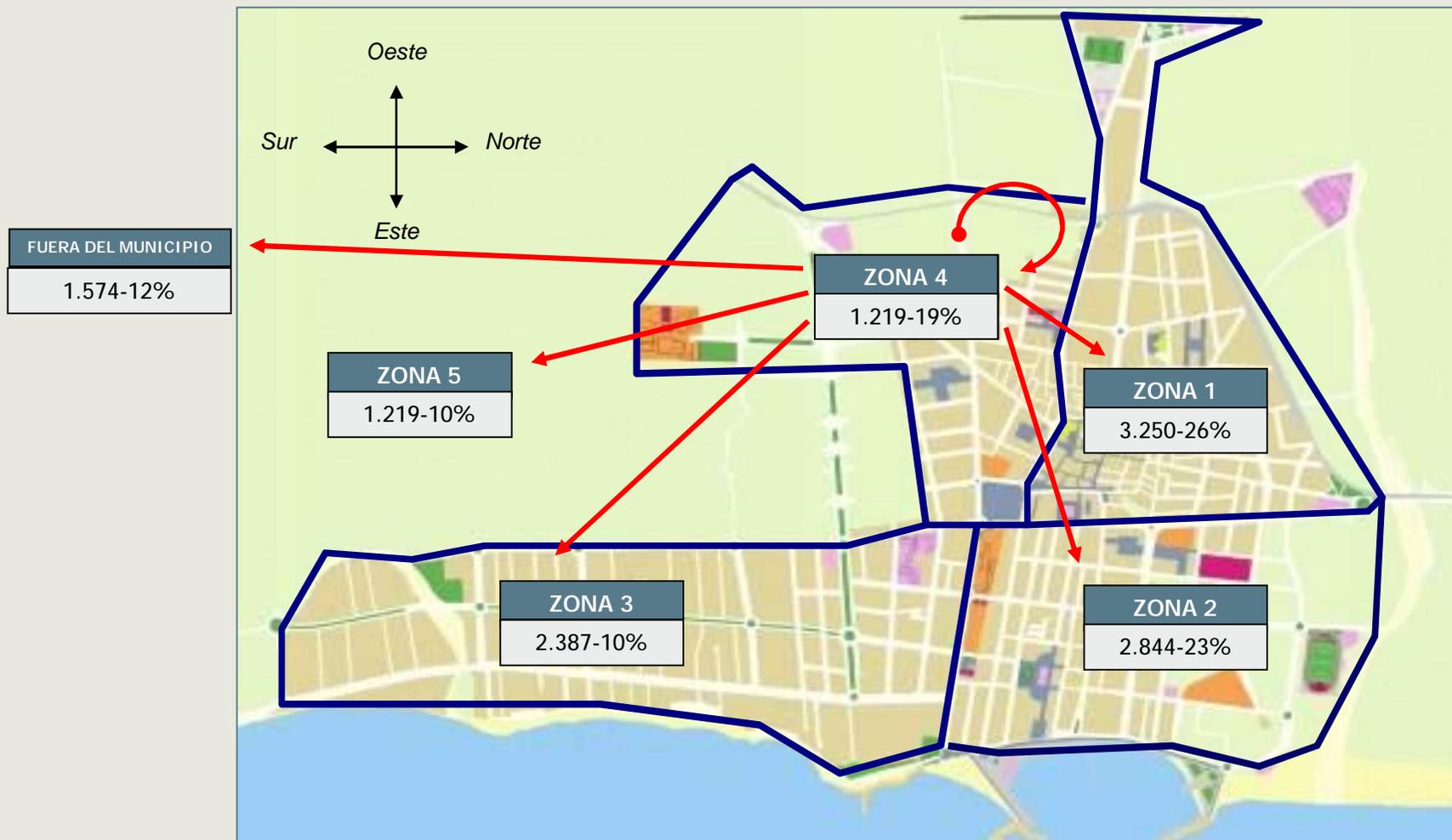


GfK

2.3.1. Movilidad General de la Población. Matriz Origen-Destino de los desplazamientos por zonas

Total desplazamientos con origen en Zona 4 (Centro – Sur) = 12.492

63



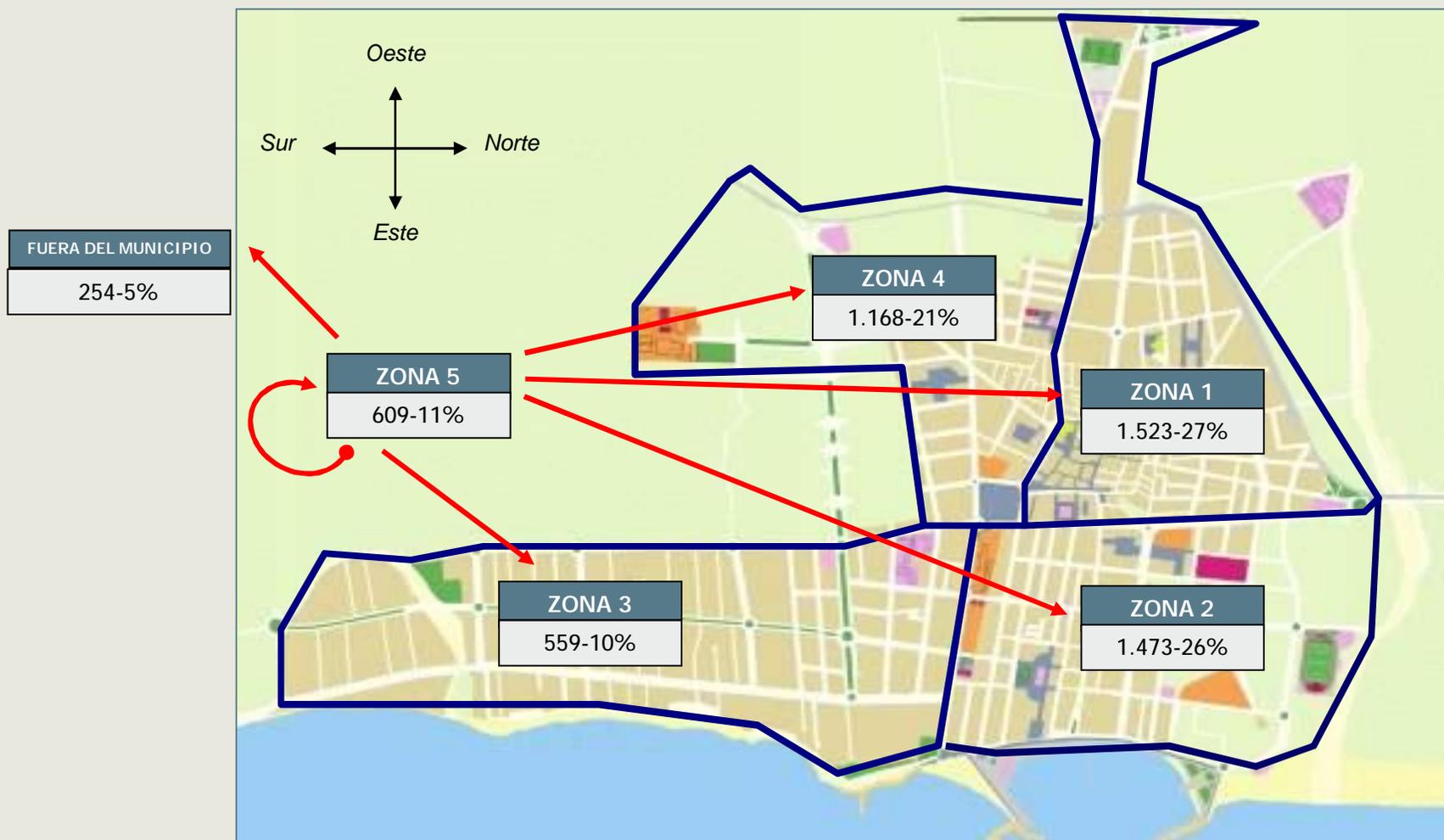
GfK

Unidad: desplazamientos efectuados por los residentes de Benicarló y porcentaje respecto al total de desplazamientos por zona

2.3.1. Movilidad General de la Población. Matriz Origen-Destino de los desplazamientos por zonas

Total desplazamientos con origen en Zona 5 (Diseminado) \approx 5.586

64

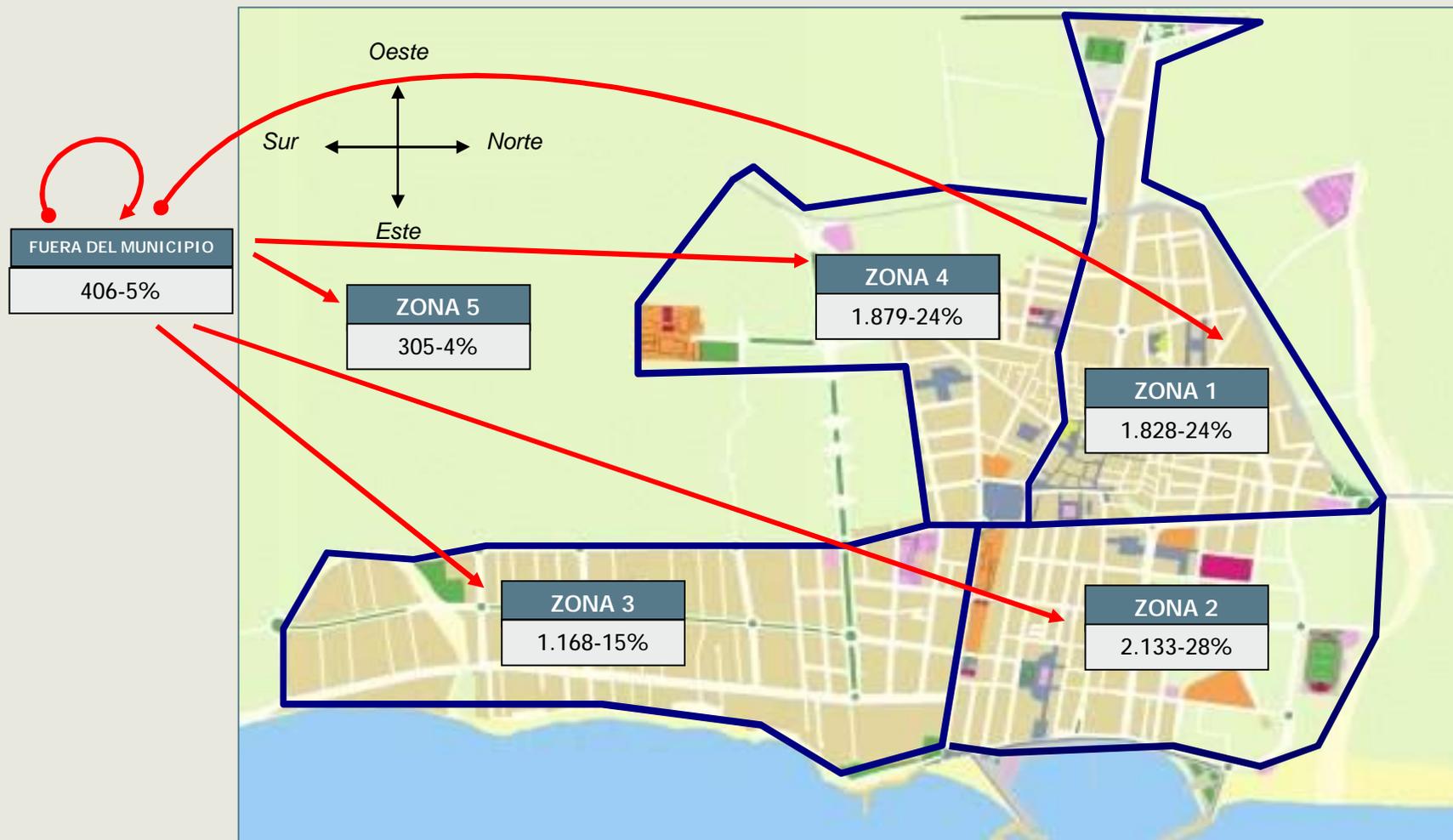


Unidad: desplazamientos efectuados por los residentes de Benicarló y porcentaje respecto al total de desplazamientos por zona

2.3.1. Movilidad General de la Población. Matriz Origen-Destino de los desplazamientos por zonas

Total desplazamientos con origen fuera del municipio è 7.719

65



GfK

2.3.1. Movilidad General de la Población. Matriz Origen-Destino de los desplazamientos por zonas

Desplazamientos con Destino Fuera del Municipio (7.465)

		<u>Nº de desplazamientos</u>
Peñíscola	36,7	2.740
Vinaròs	36,1	2.695
Castellón	5,4	403
Tarragona	4,1	306
Càlig	3,4	254
Santa Magdalena	1,4	105
Afuera Benicarló	3,4	254
Otros ⁽¹⁾	9,5	708

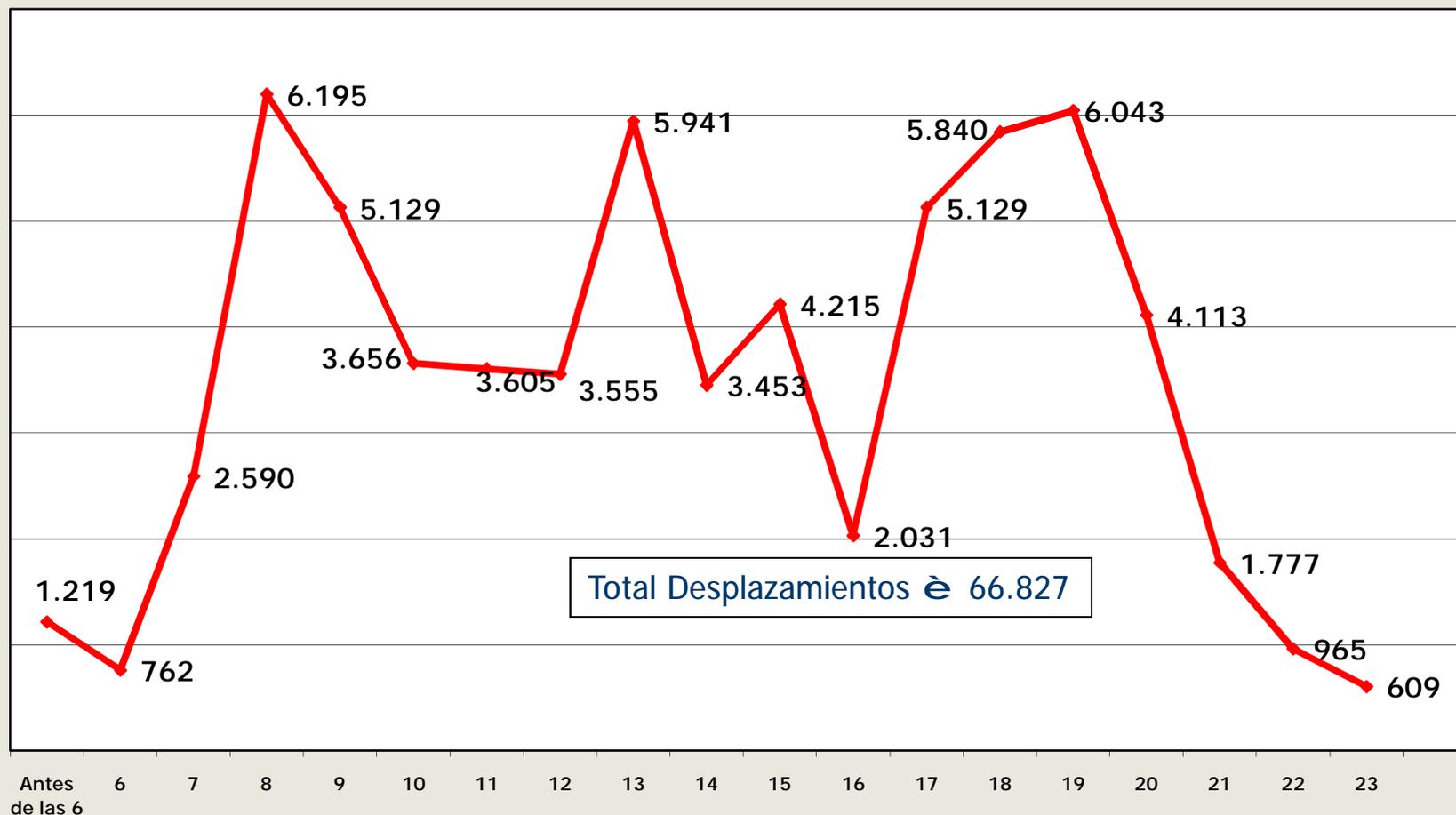
Peñíscola y Vinaròs son el destino más habitual entre los habitantes de Benicarló

(1) En otros se incluyen destinos como: Alcalá de Xivert, Alcoçebre, Salou, Sant Jordi, Tortosa, etc...

Unidad: Porcentaje de los desplazamientos efectuados por los residentes de Benicarló con destino fuera del municipio

2.3.2. Caracterización de los viajes. Franja Horaria de los desplazamientos

67



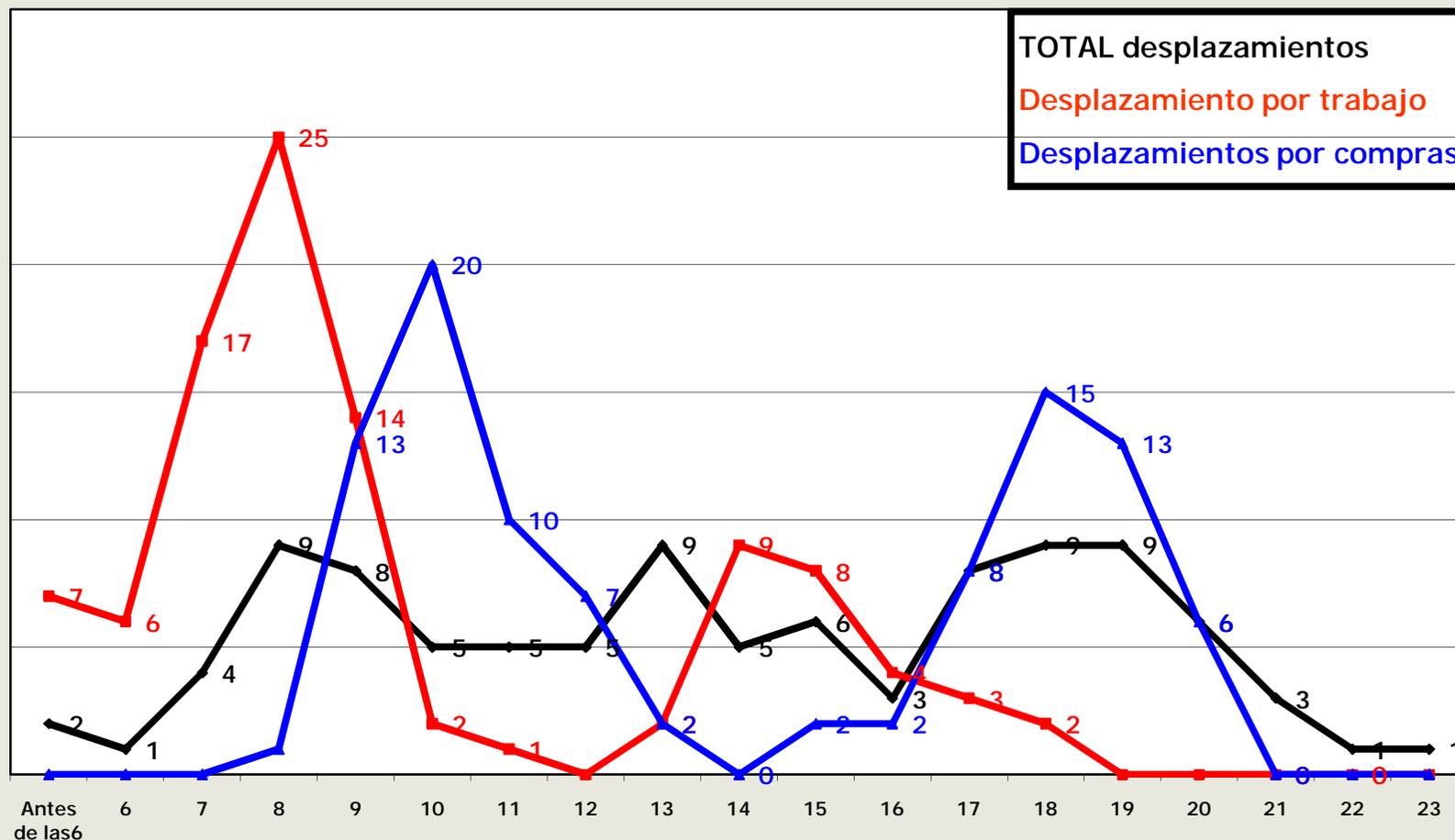
P.3. ¿A qué hora realizó Ud. Su primer desplazamiento del día?

Unidad: Desplazamientos al día efectuados por la población residente de entre 15 y 74 años (66.827) en cada franja horaria

Nota.- la franja horaria de las 9 corresponde al periodo entre 9 y 10 de la mañana

2.3.2. Caracterización de los viajes. Franja Horaria de los desplazamientos y por motivo

68



P.3. ¿A qué hora realizó Ud. Su primer desplazamiento del día?

P.4. ¿Por qué motivo se desplazó Ud. A esa hora?

Unidad: Porcentaje

Base: Total Desplazamientos

2.3.2. Caracterización de los viajes. Motivo del desplazamiento



69

(1) En Otros se incluyen motivos como recoger a un amigo de la estación, ir a hacer deporte, ir a la iglesia, etc....

P.4. ¿Por qué motivo se desplazó Ud. a esa hora?

Unidad: Porcentaje

Base: Total Desplazamientos

2.3.2. Caracterización de los viajes. Motivo del desplazamiento. Análisis por zonas

70

DESPLAZAMIENTO	Zonas Destino del viaje						TOTAL
	1. Centro – Norte	2. Puerto	3. Playas	4. Centro – Sur	5. Diseminado	Fuera del municipio	
Trabajo	40	13	18	18	41	49	30
Compras	17	26	13	25	1	7	17
Ocio	12	17	14	12	15	9	13
Recoger/llevar niños al colegio	12	14	18	8	7	4	10
Pasear	2	11	11	5	7	6	7
Estudio	2	4	14	13	14	1	6
Visitar amigo/familiar	5	4	5	4	7	8	6
Gestiones	1	4	---	9	---	2	3
Médico	2	1	2	---	---	6	2
Otros	7	5	5	5	7	7	6
Total general	100	100	100	100	100	100	100

P.4. ¿Por qué motivo se desplazó Ud. a esa hora?

Unidad: Porcentaje

Base: Total Desplazamientos y los de cada distrito

2.3.2. Caracterización de los viajes. Medio de transporte utilizado en el desplazamiento



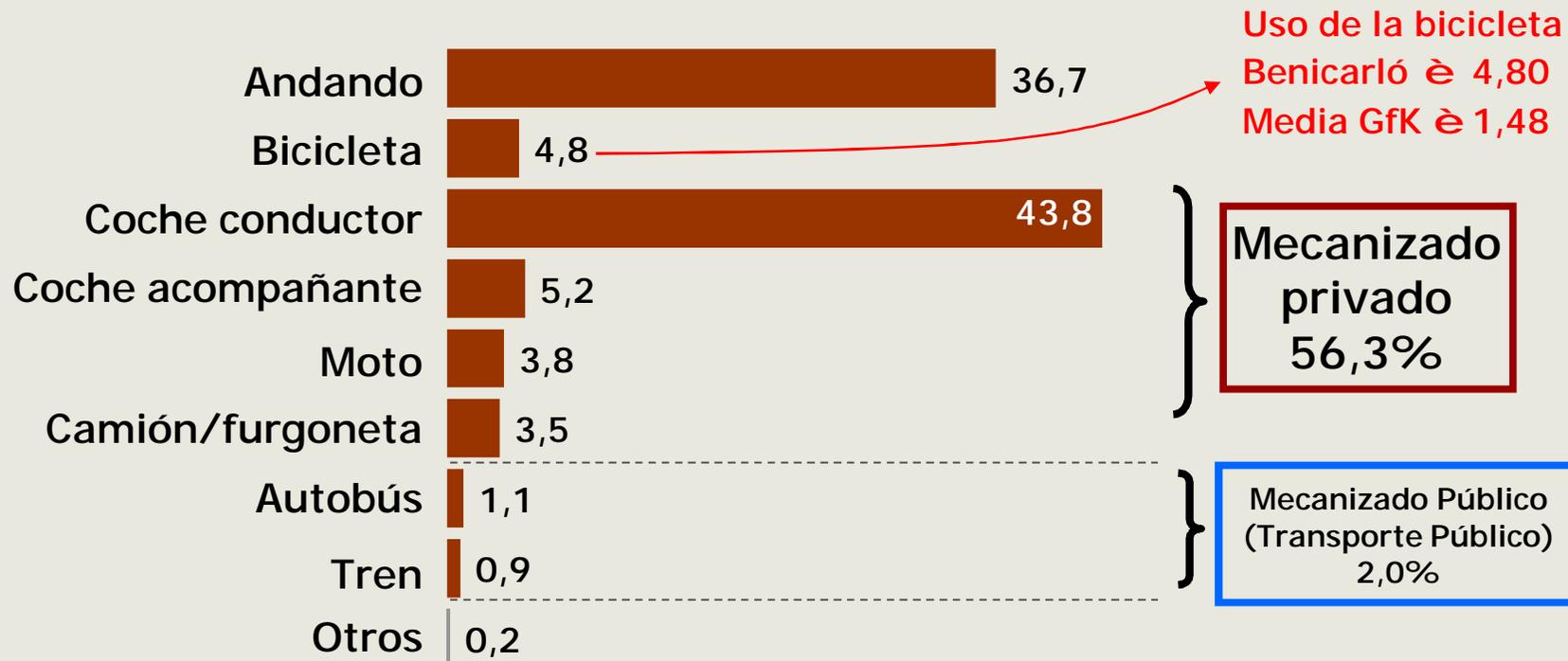
P.5. ¿Qué medio de transporte empleó Ud. para efectuar este desplazamiento?

Unidad: Porcentaje

Base: Total Desplazamientos encuestados (1.316)

2.3.2. Caracterización de los viajes. Medio utilizado para los desplazamiento

72



Se observa que el **41,5%** de la población de Benicarló realiza sus desplazamientos **andando** o **en bicicleta**, frente a un **56,3%** que lo hace en **medio mecanizado privado**.

Alto uso de la bicicleta en el municipio

2.3.2. Caracterización de los viajes. Medio utilizado para los desplazamientos

73

MEDIO DE DESPLAZAMIENTO	Zonas Destino del viaje						TOTAL
	1. Centro – Norte	2. Puerto	3. Playas	4. Centro – Sur	5. Diseminado	Fuera del municipio	
Coche propio	45	34	44	39	54	65	43,8
Andando	38	51	40	43	12	3	36,7
Coche acompañante	3	5	5	4	9	8	5,2
Bicicleta	5	3	5	6	4	7	4,8
Moto	4	3	3	3	9	3	3,8
Camión/furgoneta	3	2	2	2	10	7	3,5
Autobús	---	1	---	2	0	4	1,1
Tren	---	1	1	1	1	3	0,9
Otros	---	---	---	---	2	---	0,2
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100
Desplazamientos	16.351	17.875	6.703	12.644	5.789	7.465	66.827

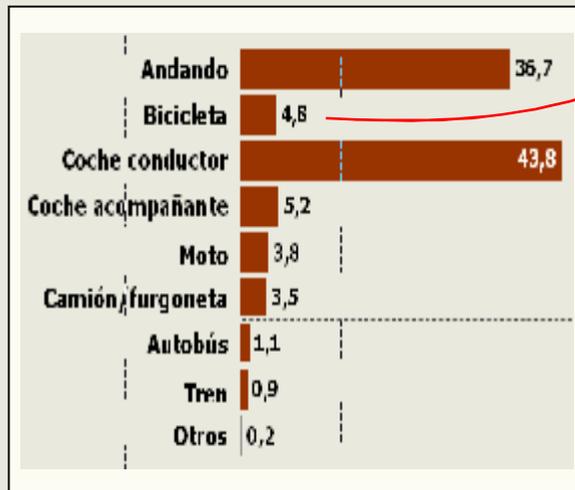
P.5. ¿Qué medio de transporte utilizó para realizar su desplazamiento?

Unidad: Porcentaje

Base: Total Desplazamientos

2.3.2. Caracterización de los viajes. Motivo del desplazamiento en bicicleta

74



Casi el 50% de los desplazamientos en bicicleta son por trabajo o compras

P.4. ¿Por qué motivo se desplazó Ud. a esa hora?

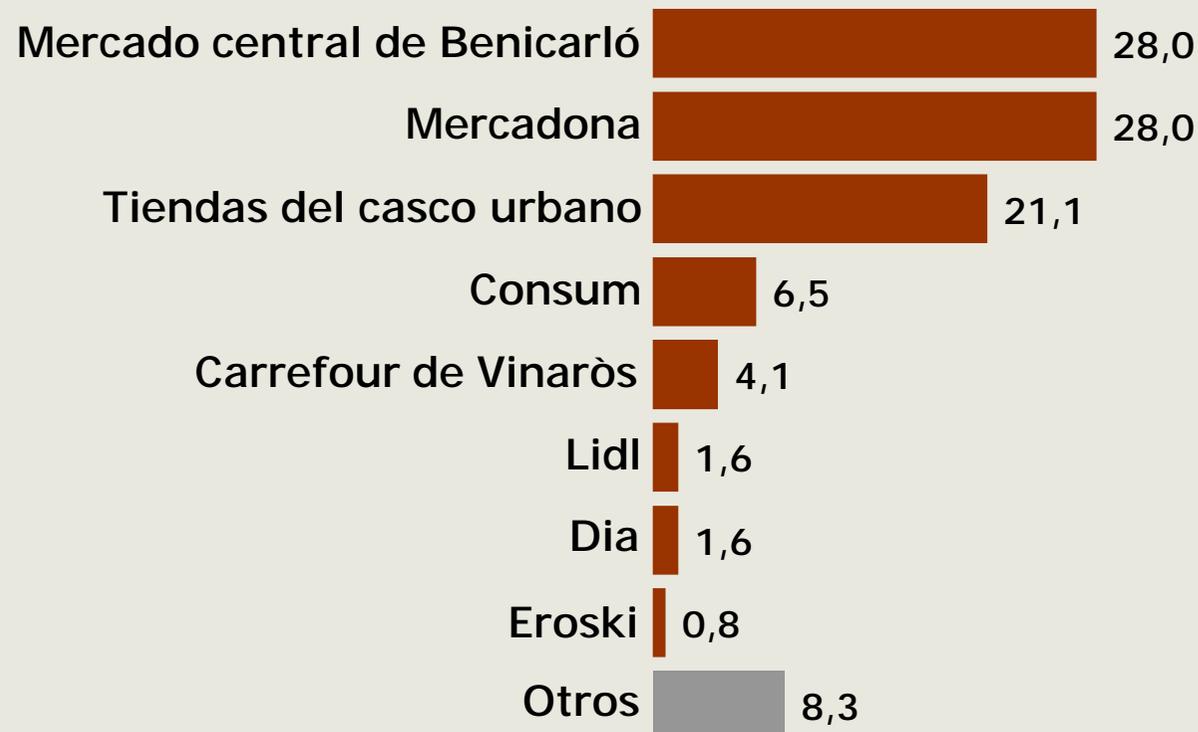
P.5. ¿Qué medio de transporte utilizó para realizar su desplazamiento?

Unidad: Porcentaje

Base: Realizan sus desplazamientos en bicicleta (19)

2.3.2. Caracterización de los viajes. Lugar realiza las compras

75



(1) Tiendas de polígono, telepizza, otros comercios, etc.

P.4.a. ¿Dónde se desplazó para realizar esas compras?

Unidad: Porcentaje

Base: Realizan sus desplazamientos por motivo de compras (37)

2.3.2. Caracterización de los viajes. Medio utilizado para los desplazamientos. Comparación

76

MEDIO DE DESPLAZAMIENTO	Valencia 2.005 (*)	Alicante 2.005 (*)	Almansa 2.006 (1)	Jumilla 2.006 (1)	Archena 2.006(1)	Benicarló 2.010
Andando + Bici	40	46	65	55	42	42
Coche + moto	34	39	34	43	56	56
Transporte Público	25,5	14	0,5	1	2	2
Otros (Taxi)	0,5	1	0,5	1	---	---

Elevada utilización del vehículo privado en Benicarló

(*) Fuente: Elaboración propia GfK a partir de los datos aportados por las propias Compañías (EMT, FGV y ETM)

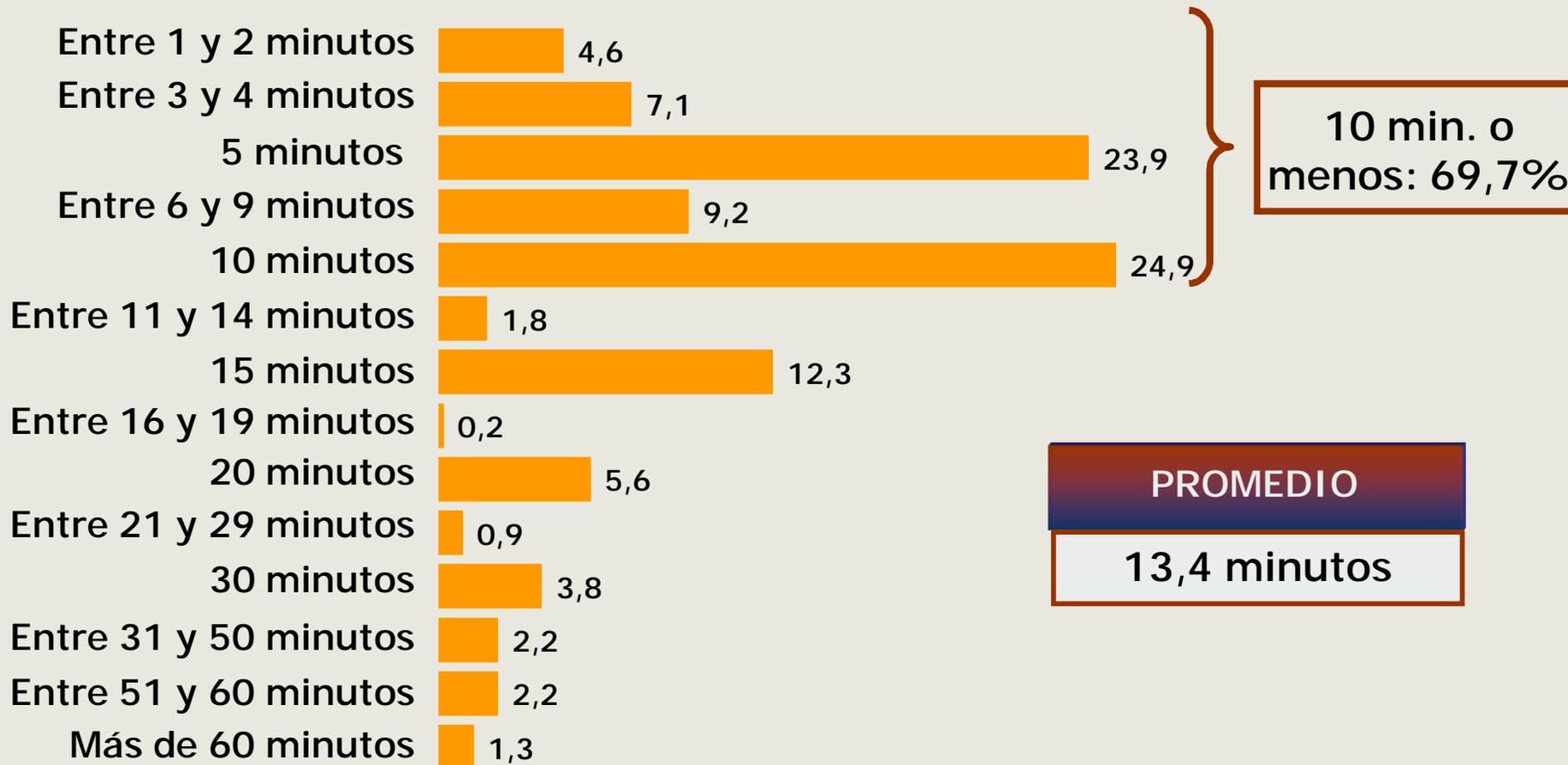
(1) Estudios GfK presentados en rueda de prensa

Unidad: Porcentaje

Fuente: Elaboración propia GfK

2.3.2. Caracterización de los viajes. Duración de los desplazamientos

77



P.6. ¿Cuál fue la duración TOTAL aproximada de este desplazamiento?

Unidad: Porcentaje

Base: Total desplazamientos

2.3.2. Caracterización de los viajes. Medio utilizado/Duración

78

MEDIO UTILIZADO	DURACIÓN (minutos)
Andando	12,2
Coche CONDUCTOR	12,7
Coche ACOMPAÑANTE	12,9
Moto	7,6
Camión/furgoneta	23,1
Autobús	26,1
Tren	57,5
Bicicleta	14,6
TOTAL	13,4

P.5. ¿Qué medio de transporte empleó Ud. para efectuar este desplazamiento?

P.6. ¿Cuál fue la duración TOTAL aproximada de este desplazamiento?

Unidad: Promedio en minutos

Base: Total desplazamientos y con cada medio de transporte

2.3.2. Caracterización de los viajes. Motivo del desplazamiento/Duración

79

MOTIVO	DURACIÓN (minutos)
Trabajo	12,7
Ocio	10,3
Compras	8,9
Visitar Familiar/Amigo	15,5
Pasear	27,9
Gestiones	12,9
Médico	21,6
Estudios	9,2
Recoger niños del colegio	9,1
Otros	15,4
TOTAL	13,4

P.4. ¿Por qué motivo se desplazó Ud. a esa hora?

P.6. ¿Cuál fue la duración TOTAL aproximada de este desplazamiento?

Unidad: Promedio en minutos

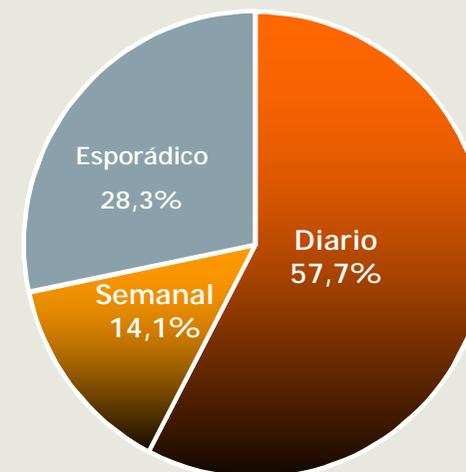
Base: Total desplazamientos y con cada motivo

2.3.2. Caracterización de los viajes. Tipo del desplazamiento

80

TIPO DE DESPLAZAMIENTO	Zonas Destino del viaje						TOTAL
	1. Centro – Norte	2. Puerto	3. Playas	4. Centro – Sur	5. Diseminado	Fuera del municipio	
Diario	59	54	61	56	71	52	58
Semanal	15	15	11	17	11	10	14
Esporádico	26	31	28	27	18	39	28
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100

El **58%** de los desplazamientos realizados fue de manera **Habitual** (diario + semanal), frente al **42%** que fueron **Ocasionales** (esporádico).



P.7. ¿Es un desplazamiento habitual (todos los días o con periodicidad fija) u ocasional?

Unidad: Porcentaje

Base: Total desplazamientos (1.316) y los de cada zona

2.3.2. Caracterización de los viajes. Tipo del desplazamiento por medio

81

MEDIO DE DESPLAZAMIENTO	TIPO DE DESPLAZAMIENTO			
	DIARIO	SEMANAL	ESPORÁDICO	TOTAL
Coche propio	46	38	42	43,8
Andando	35	43	36	36,7
Coche acompañante	4	9	5	5,2
Bicicleta	4	4	6	4,8
Moto	4	2	4	3,8
Camión/furgoneta	4	1	3	3,5
Autobús	1	0	1	1,1
Tren	0	3	2	0,9
Otros	0	0	0	0,2
TOTAL	100	100	100	100

P.5. ¿Qué medio de transporte empleó Ud. para efectuar este desplazamiento?

P.7. ¿Es un desplazamiento habitual (todos los días o con periodicidad fija) u ocasional?

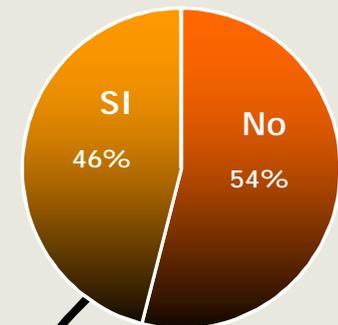
Unidad: Porcentaje

Base: Total desplazamientos y total habituales y ocasionales

2.3.2. Caracterización de los viajes. Coste del desplazamiento

82

¿Conoce el coste del desplazamiento?



Coste Medio del desplazamiento

4,01 €

Sobre base conocen el coste del desplazamiento y ha tenido algún coste

Coste medio sobre conocen el coste del desplazamiento Total € 0,74 Euros

P.8. ¿Cuál fue el coste del desplazamiento? Señale el coste aproximado en euros

Unidad: Porcentaje y media

Base: Total desplazamientos

2.3.2. Caracterización de los viajes. Aparcamiento en Destino

83



Al llegar al destino se aparca en sitios gratuitos por lo general

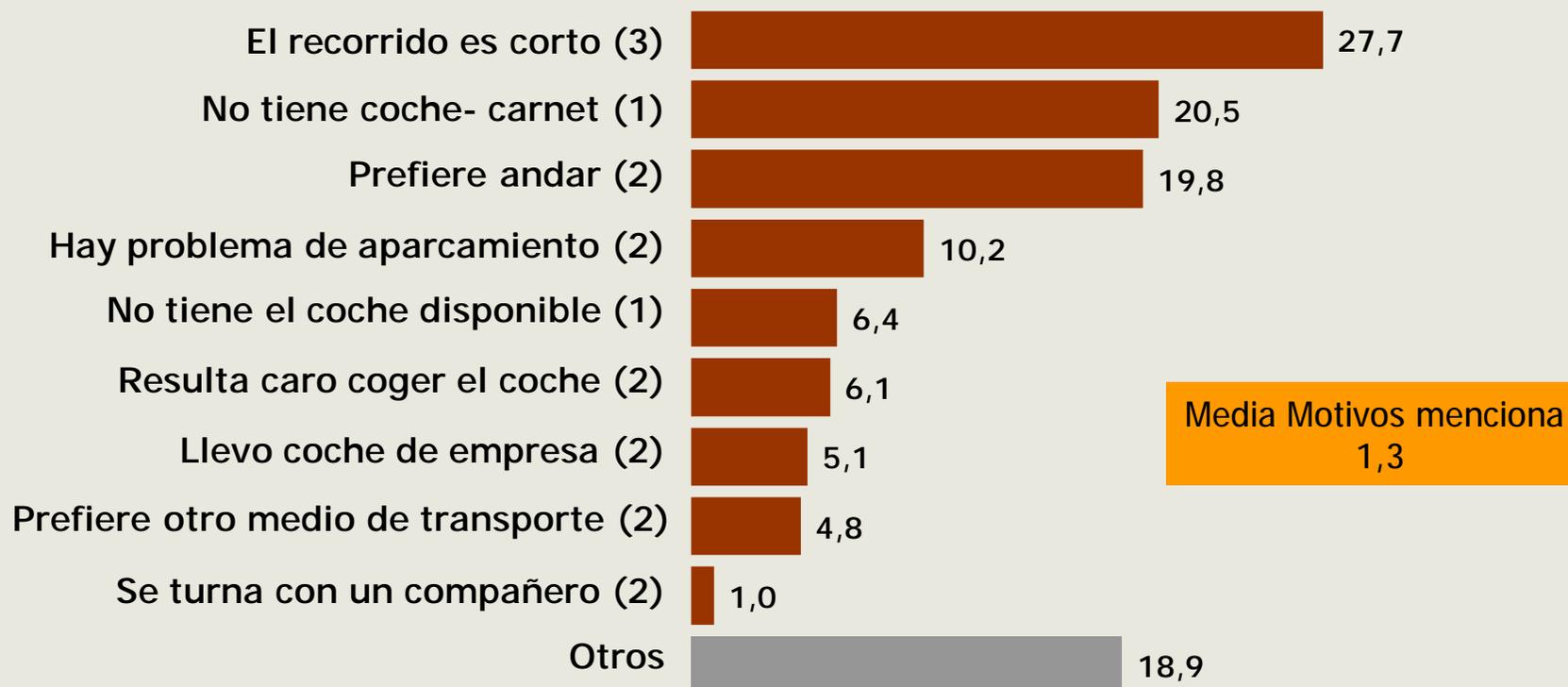
Unidad: Porcentaje

Base: Utilizó como medio de transporte coche (propio o acompañante), moto, camión o furgoneta (226)

P.9. ¿Dónde aparcó Ud. el coche/moto/camión o furgoneta en su destino?

2.3.2. Caracterización de los viajes. Motivos del no uso del vehículo privado

84



(1) Imposibilidad = 27%
 (2) Convencimiento = 45%
 (3) Recorrido corto = 28%

Unidad: Porcentaje

P.10. ¿Por qué motivo no utilizó Ud. su vehículo particular para este desplazamiento? Respuesta múltiple.

Base: No uso el coche propio para el desplazamiento (225)

2.3.2. Caracterización de los viajes. Motivos del no uso del transporte público

85



(*) En Otros se incluyen motivos como: *va cargado, motivos laborales, lleva herramientas, necesita el coche,...*

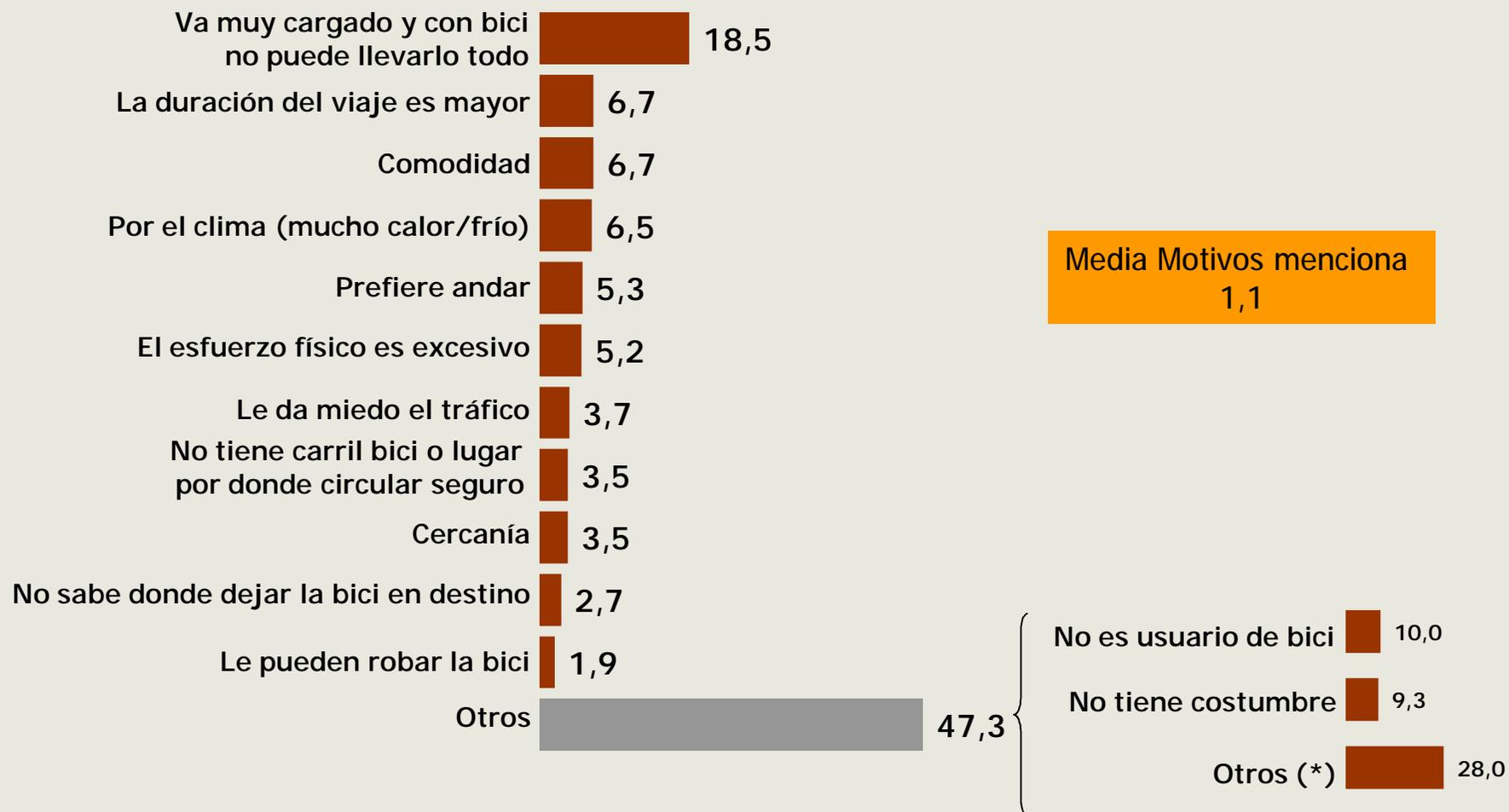
Unidad: Porcentaje

P.11. ¿Por qué motivo no utilizó Ud. el transporte público para este desplazamiento? Respuesta múltiple

Base: No utiliza el autobús o tren para el desplazamiento (393)

2.3.2. Caracterización de los viajes. Motivos del no uso de la bicicleta

86



(*) En Otros se incluyen motivos como: *la bici no es mía, está rota, ...*

Unidad: Porcentaje

P.12. ¿Por qué motivo no utilizó Ud. la bicicleta para este desplazamiento? Respuesta múltiple

Base: Disponen de bicicleta (228)

2.3.2. Caracterización de los viajes. Valoración de la circulación

87

¿Cómo considera la circulación por el casco urbano de Benicarló?



Unidad: Porcentaje

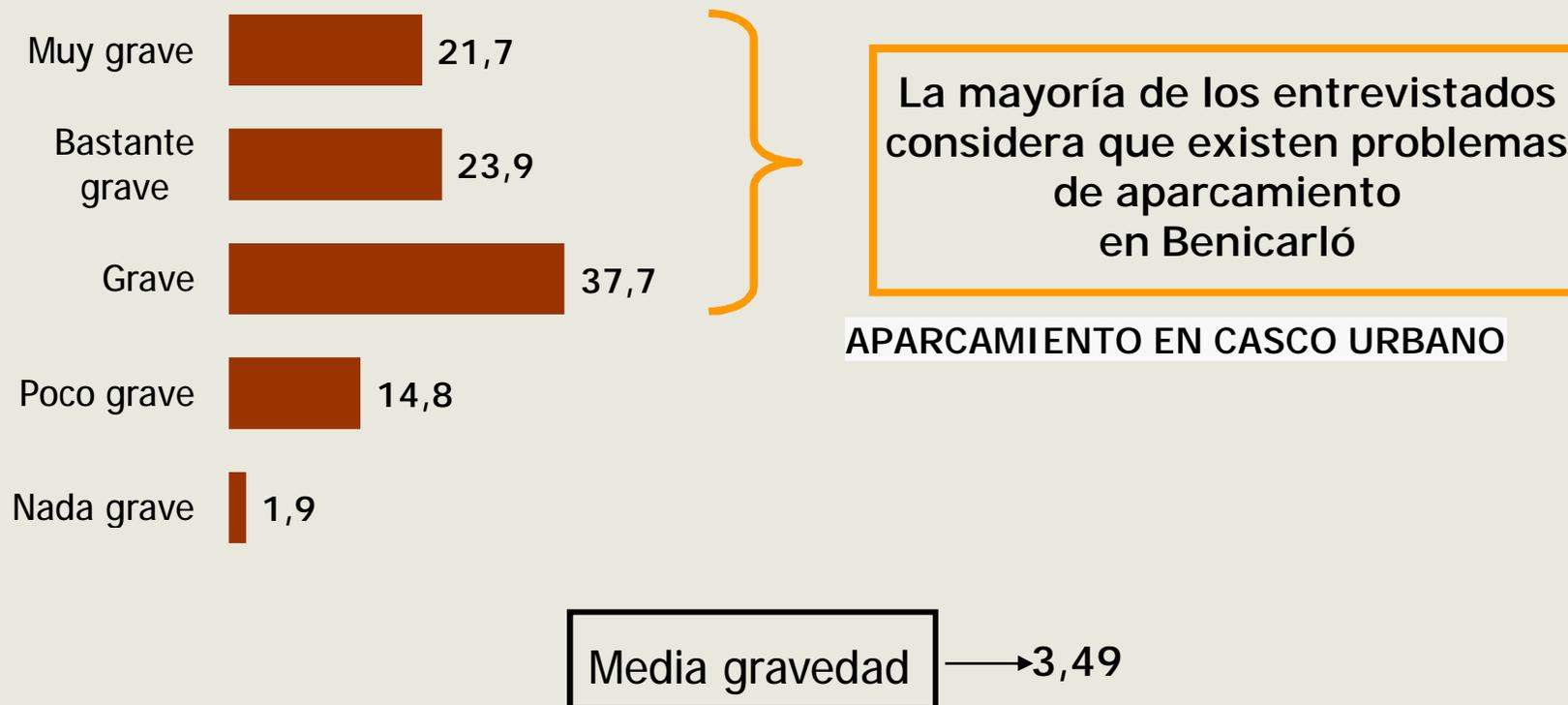
Base: Total entrevistados (401)

P.13. ¿Cómo considera Ud. que está en la actualidad la circulación por el casco urbano Benicarló?

2.3.2. Características de los viajes. Valoración del problema de aparcamiento

¿Cómo es el problema del aparcamiento en Benicarló?

88



Unidad: Porcentaje y media (escala transformada de 1 a 5 donde 1 es nada grave y 5 muy grave)

Base: Total entrevistados (401)

P.14. ¿Cómo considera Ud. que es el problema del aparcamiento en Benicarló?

Test de significación:
T de Student (al 95%)

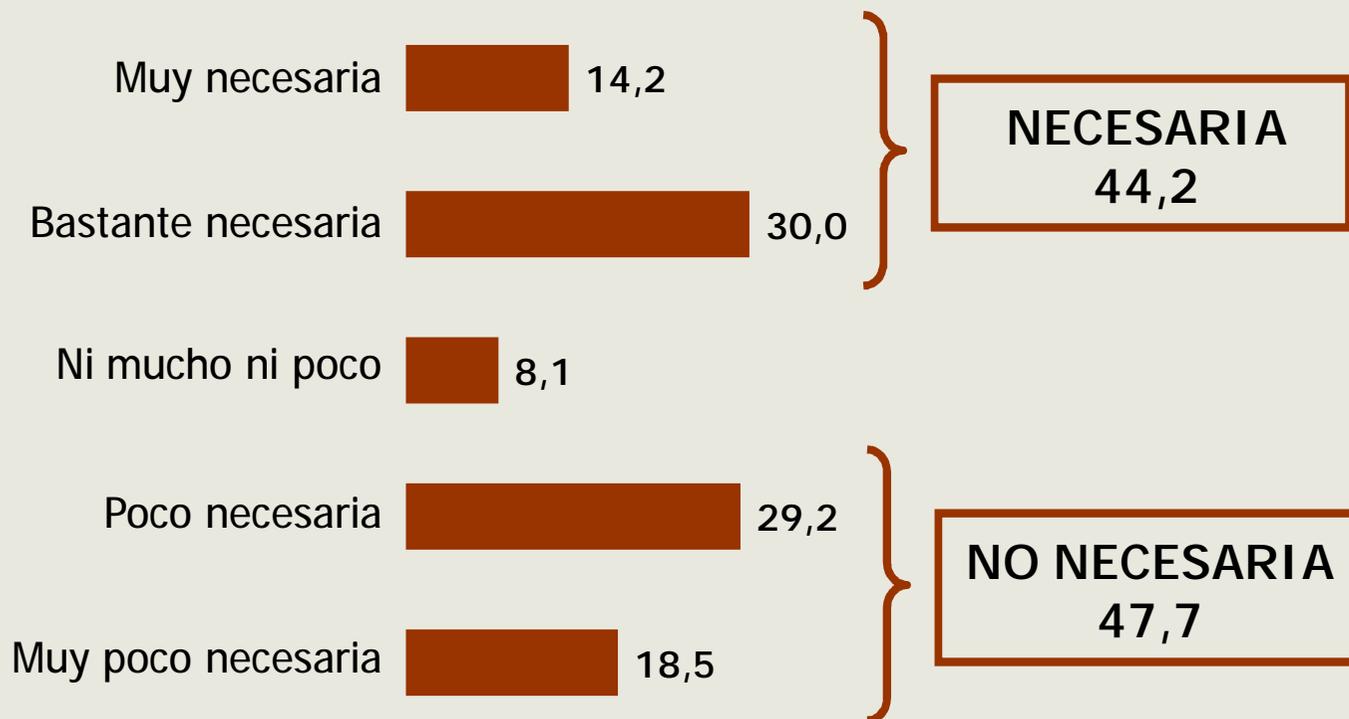
GfK

2.3.2. Características de los viajes.

Valoración y necesidad de una nueva línea de transporte urbano

89

¿Es necesaria una línea de autobús urbano en Benicarló?



La mitad de la población cree necesaria una línea de autobús urbano

Unidad: Porcentaje

Base: Total entrevistados (401)

P.15. El Ayuntamiento de Benicarló está estudiando la creación de un servicio de autobús urbano público en el ámbito de la ciudad de Benicarló y que conectará toda la ciudad, ¿Cree usted necesaria una línea de autobús urbano en Benicarló?

2.3.2. Características de los viajes.

Valoración y necesidad de una nueva línea de transporte urbano

90

¿Es necesaria una línea de autobús urbano en Benicarló?

TIPO DE DESPLAZAMIENTO	Zonas residencia					TOTAL
	1. Centro – Norte	2. Puerto	3. Playas	4. Centro – Sur	5. Diseminado	
Muy necesaria	12,7	13,7	14,0	15,3	19,4	14,2
Bastante necesaria	28,1	31,9	27,4	32,1	29,0	30,0
Ni mucho ni poco	6,9	8,0	9,5	9,7	4,3	8,1
Poco necesaria	33,3	28,2	26,8	31,2	15,1	29,2
Muy poco necesaria	19,0	18,2	22,3	11,7	32,3	18,5
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Unidad: Porcentaje

Base: Total entrevistados (401)

P.15. El Ayuntamiento de Benicarló está estudiando la creación de un servicio de autobús urbano público en el ámbito de la ciudad de Benicarló y que conectará toda la ciudad, ¿Cree usted necesaria una línea de autobús urbano en Benicarló?

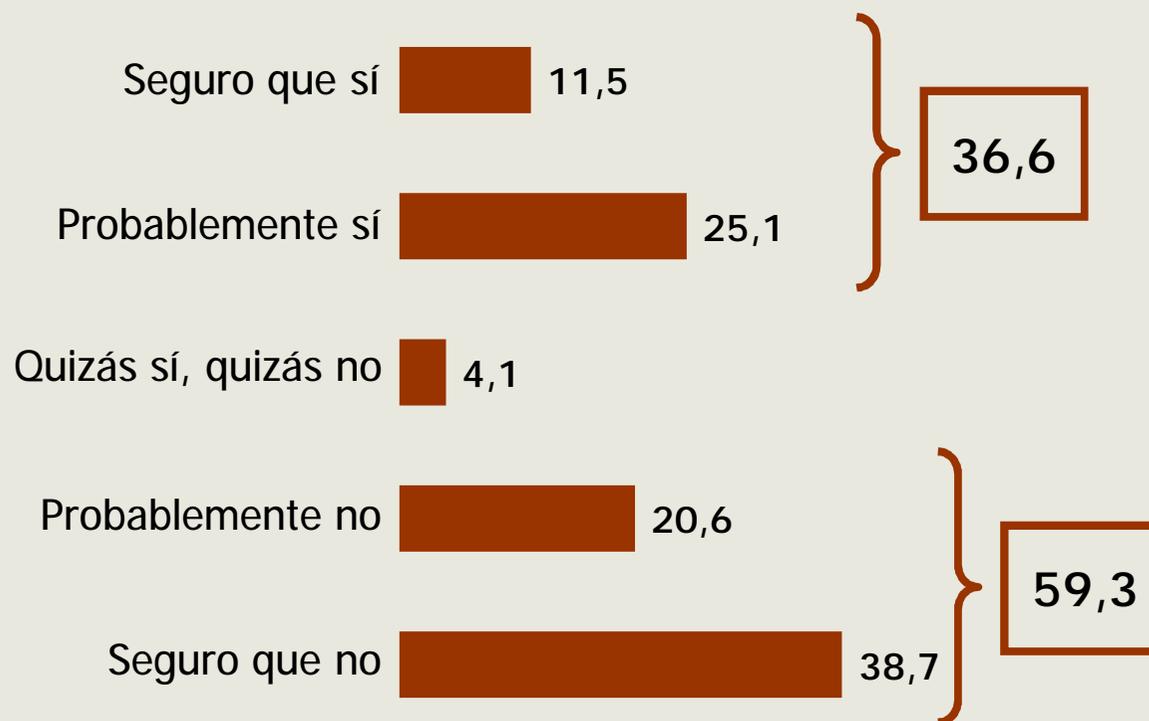


2.3.2. Características de los viajes.

Valoración y necesidad de una nueva línea de transporte urbano

91

¿Cambiaría su forma de desplazarse por Benicarló?



Casi un tercio de la población afirma que no cambiará sus hábitos de desplazamiento

Unidad: Porcentaje

Base: Total entrevistados (401)

P.16. En general, ¿cree Vd. Que a partir de la apertura de la línea de autobús cambiará Vd. Su forma de desplazarse por Benicarló?

2.3.2. Características de los viajes.

Valoración y necesidad de una nueva línea de transporte urbano

92

¿Cambiará su forma de desplazarse por Benicarló?

TIPO DE DESPLAZAMIENTO	Zonas residencia					TOTAL
	1. Centro - Norte	2. Puerto	3. Playas	4. Centro - Sur	5. Diseminado	
Seguro que si	11,0	8,0	13,4	11,0	24,7	11,5
Probablemente si	26,2	25,7	30,7	21,4	19,4	25,1
Quizás si, quizás no	4,7	4,3	1,7	3,6	8,6	4,1
Probablemente no	27,0	20,1	14,0	22,4	4,3	20,6
Seguro que no	31,1	41,8	40,2	41,6	43,0	38,7
TOTAL	100	100	100	100	100	100

Unidad: Porcentaje

Base: Total entrevistados (401)

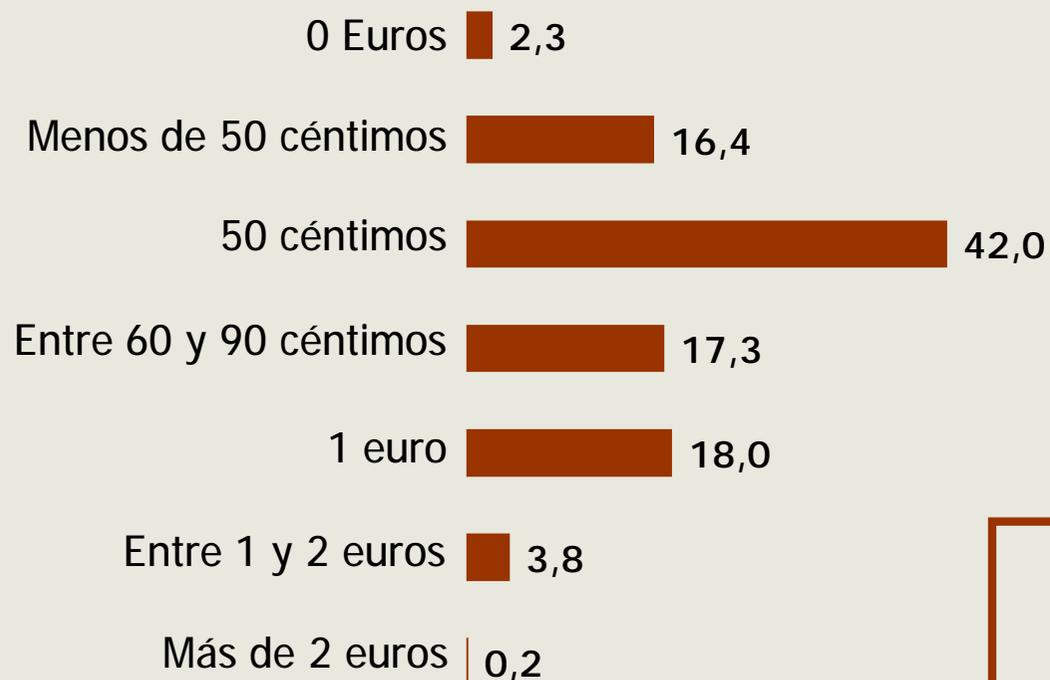
P.15. En general, ¿cree usted que a partir de la línea de autobús cambiará su forma de desplazarse por Benicarló?

2.3.2. Características de los viajes.

Valoración y necesidad de una nueva línea de transporte urbano

93

Precio adecuado por trayecto



Promedio coste por trayecto
0,62 céntimos de €

Unidad: Porcentaje y media

Base: Total muestra (401)

P.17. ¿Cuál es el precio por trayecto que considera adecuado por el uso del autobús?

2.3.2. Características de los viajes.

Valoración y necesidad de una nueva línea de transporte urbano

94

Precio del Abono Mensual



Precio medio abono mensual
11,60 céntimos de €

Unidad: Porcentaje y media

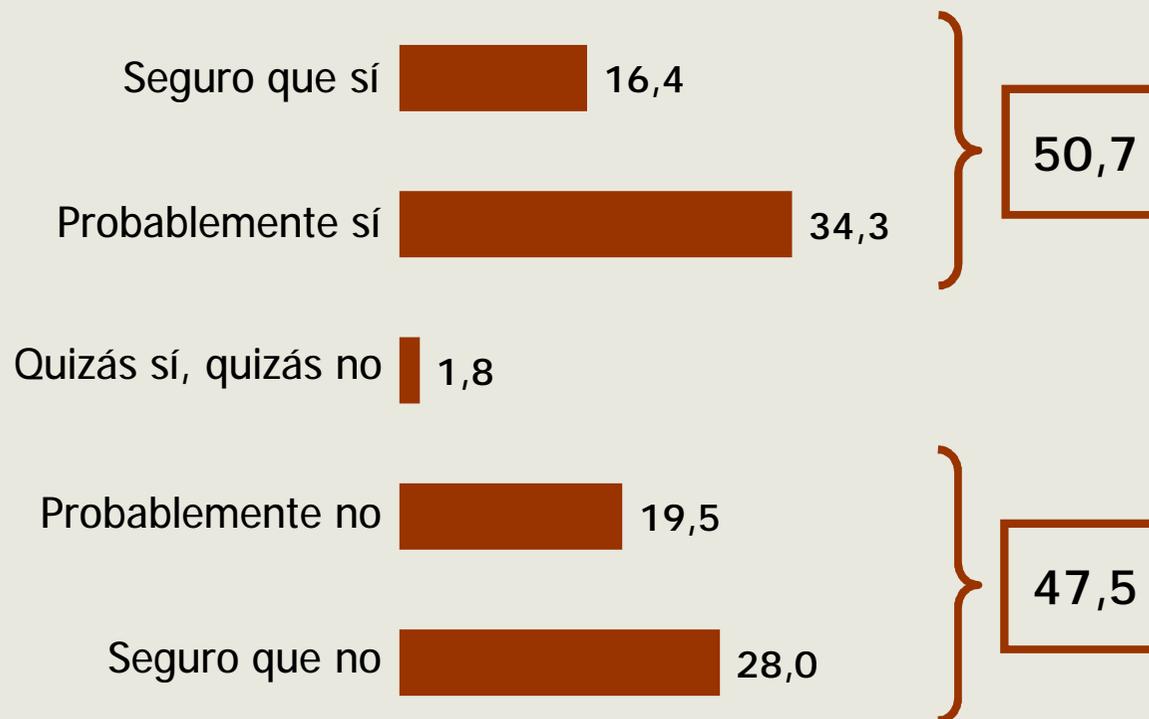
Base: Total muestra (401)

P.18. ¿Qué precio considera adecuado para un abono mensual que le permita utilizar el autobús cuando quiera a lo largo de un mes?

2.3.2. Características de los viajes.

Valoración y necesidad de una nueva línea de transporte urbano

¿Utilizaría el autobús público de Benicarló?



Unidad: Porcentaje y media

Base: Total muestra (401)

P.19. ¿Cree usted que utilizará el autobús público de Benicarló?

2.3.2. Características de los viajes.

Valoración y necesidad de una nueva línea de transporte urbano

96

¿Qué porcentaje de sus desplazamientos haría con la nueva línea?



Unidad: Porcentaje

Base: Utilizarían la nueva línea de autobús (210)

P.20. ¿Qué porcentaje de desplazamientos por dentro de Almansa haría con la nueva línea de autobús?

2.3.2. Características de los viajes. Características de la población foránea.

97

Con el objetivo de conocer la movilidad de los visitantes al municipio de Benicarló, se planteó la realización de encuestas en los puntos donde se realizaban los aforos.

Dada la imposibilidad de detener a los conductores en plena vía, se zonificó el municipio en 4 zonas, y se realizaron las encuestas en los lugares de aparcamiento.

El resultado general de las encuestas fue el siguiente:

- El 32% de los conductores encuestados no eran residentes de Benicarló.
- La estancia media de los visitantes al municipio es de 5 horas y 5 minutos.
- El principal motivo por el que acuden a Benicarló es por trabajo (40%).

A continuación se ofrecen características más detalladas de la población foránea.

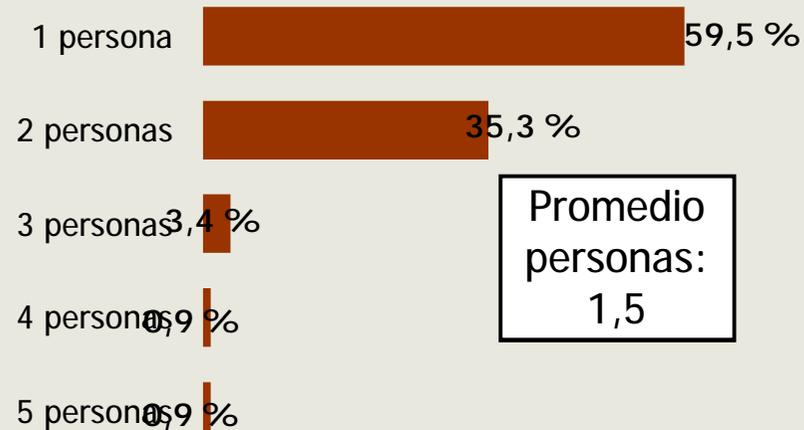
2.3.2. Características de los viajes. Características de la población foránea.

98

SEXO

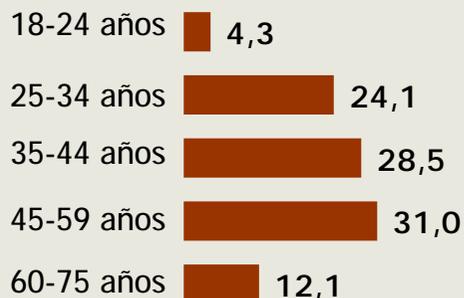


Nº PERSONAS VIAJAN



Promedio
personas:
1,5

EDAD



Media de edad **43,4**

NACIONALIDAD



GfK

Unidad: Porcentaje y media
Base: No residen en Benicarló (116)
Datos de Clasificación

2.3.2. Características de los viajes. Características de la población foránea.

99

ESTANCIA MEDIA



Media

5 horas y 5 minutos

LUGAR APARCAMIENTO



(1) Aparcamientos privados de empresa, garajes, ...

(2) En zonas Carga y descarga, subido a la acera...

Unidad: Porcentaje y media

Base: No residen en Benicarló (116)

2.3.2. Características de los viajes. Características de la población foránea.

100

MOTIVOS DEL DESPLAZAMIENTO



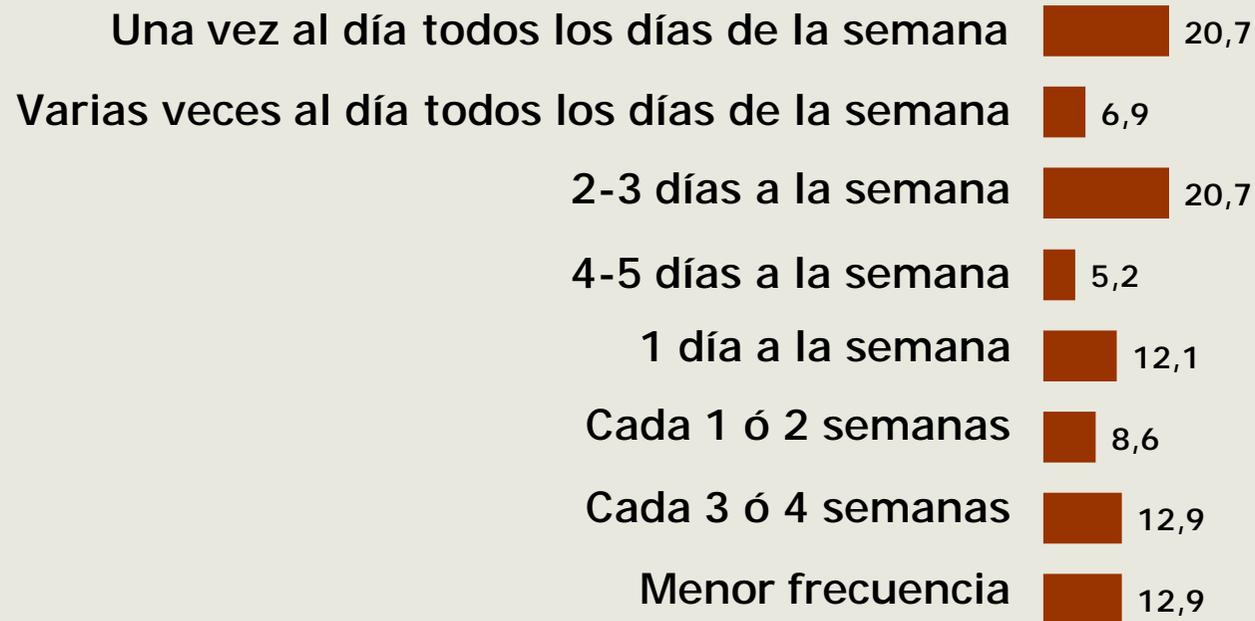
Unidad: Porcentaje y media
Base: No residen en Benicarló (116)

P.2. ¿Cuál es el motivo de su desplazamiento a esta zona de Benicarló en el día de hoy? (Respuesta múltiple)

2.3.2. Características de los viajes. Características de la población foránea.

101

FRECUENCIA DE VISITA A BENICARLÓ



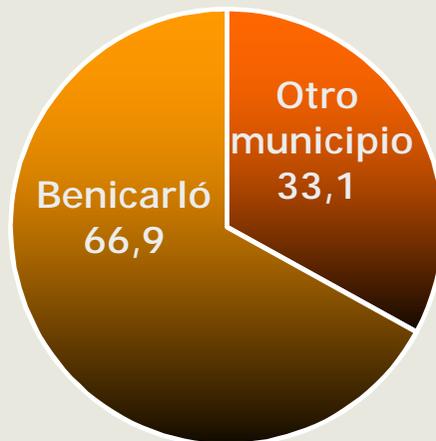
Unidad: Porcentaje y media
Base: No residen en Benicarló (116)

P.3. ¿Con qué frecuencia viene Ud. al casco urbano de Benicarló?

2.3.2. Características de los viajes. Características de la población foránea.

102

ZONA DE PROCEDENCIA



Peñíscola	9,1
Vinaròs	9,1
Càlig	3,3
Castellón	2,2
Valencia	1,4
Alcalá de Xivert	0,8
Alcocebre	0,8
La Jana	0,6
Santa Magdalena	0,6
Tortosa	0,6
Vall D'Uxo	0,6
Zaragoza	0,6
Otras zonas	3,6

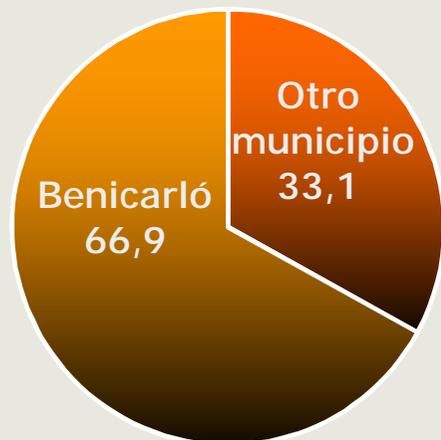
Unidad: Porcentaje y media

Base: Total muestra cordón-pantalla (366)

P.1. ¿De donde viene Ud?

2.3.2. Características de los viajes. Características de la población foránea.

103



ZONA DE PROCEDENCIA



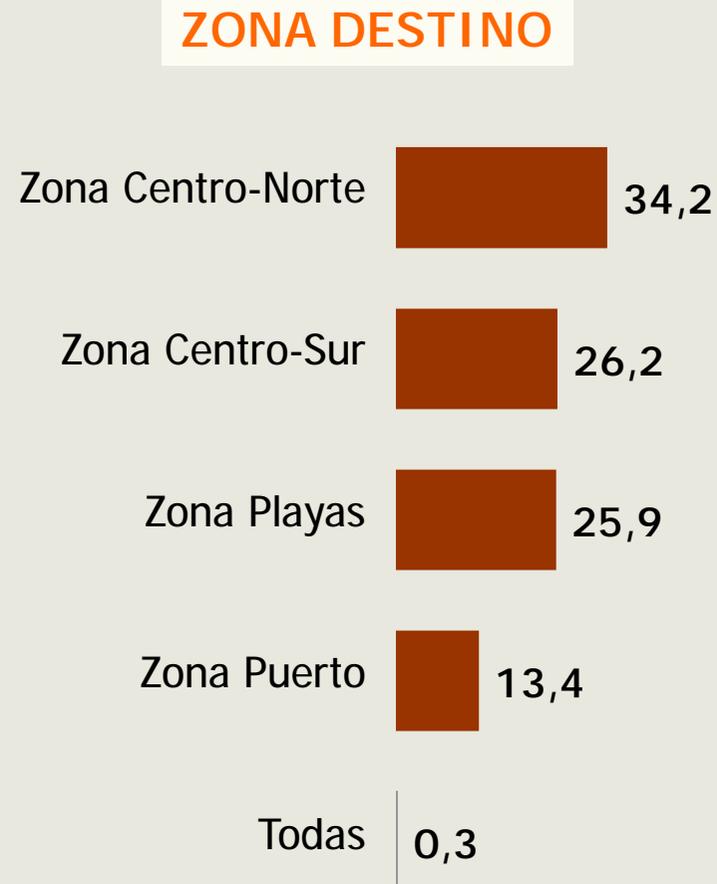
Unidad: Porcentaje y media
Base: Total muestra (366)

P.1.b. ¿De qué zona concreta de Benicarló viene Ud.?

(*) Otros: Partida de El Collet, San Andoni, etc

2.3.2. Características de los viajes. Características de la población foránea.

104



Unidad: Porcentaje y media

Base: Total muestra cordón-pantalla (366)

P.4. Concretamente, ¿a qué zona del casco urbano de Benicarló va Ud.?

2.3.2. Características de los viajes. Trabajadores polígono industrial

105

Otra de las múltiples metodologías utilizadas en el estudio de movilidad se realizó con el objetivo de cuantificar y caracterizar los movimientos hacia y desde el polígono industrial del municipio de Benicarló. Para alcanzar este objetivo se realizaron los siguientes trabajos:

- Encuesta auto-cumplimentada a los trabajadores de las empresas ubicadas en estos polígonos (El Collet, El Palmar, El Povet, Abastos).
- Recuento en tres momentos del día de los vehículos aparcados en los polígonos.
- Recuento de las empresas operantes en cada polígono.
- Estimación del universo de trabajadores en cada polígono. Este dato se obtiene directamente de las empresas al recoger los cuestionarios auto-cumplimentados.

Se han realizado un total de **138** encuestas, de un universo aproximado de **500** trabajadores en los polígonos analizados.

Se han contabilizado un total de **30** empresas actualmente operativas en los polígonos.

2.3.2. Características de los viajes. Trabajadores polígono industrial

CARACTERIZACIÓN DEL POLÍGONO INDUSTRIAL

106

Polígono	Superficie (m ²) ⁽¹⁾	Trabajadores ⁽²⁾	Capacidad aparcamiento ⁽³⁾ (plazas)	Grado de ocupación media ⁽³⁾		
				8:00 horas	12:00 horas	16:00 horas
El Collet	808.900	283	425	34,8	46,5	48,2
El Palmar	361.000	23	195	15,4	25,7	18,5
Abastos	116.600	93	371	44,7	59,6	58,2
Povet	20.100	61	70	78,6	90,0	81,4
TOTAL	1.306.600	460	1.061	43	55	52

**GRADO DE
OCUPACIÓN MEDIA
50%**

Fuente:

(1) Sigpac: sistema de información geográficas de parcelas agrícolas

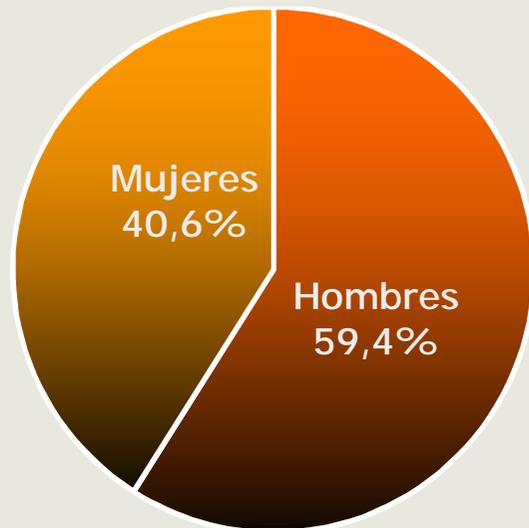
(2) Dato obtenido en el momento de recogida de las encuestas auto-cumplimentadas a trabajadores de polígonos industriales

(3) Recuento de plazas de aparcamiento GfK

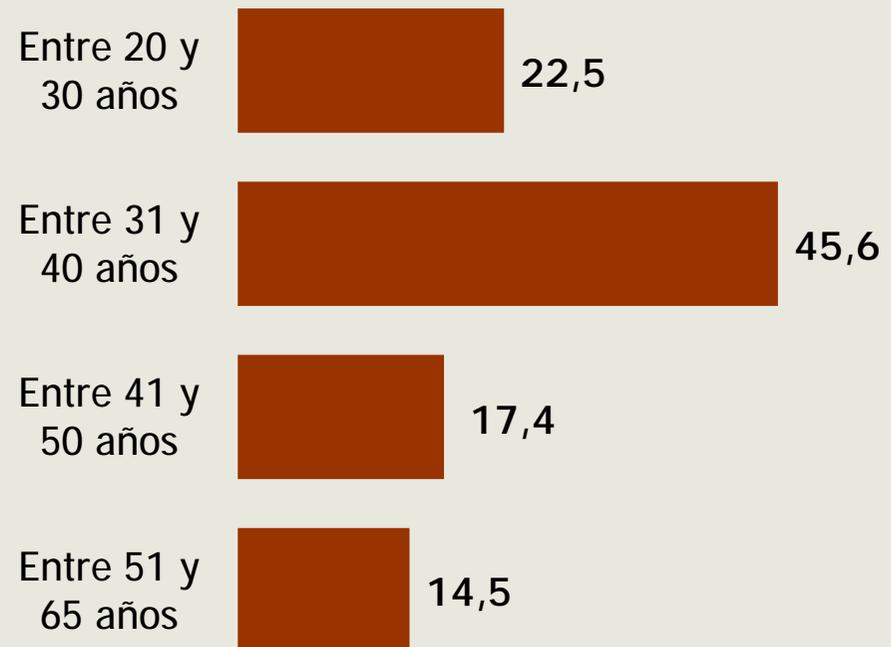
2.3.2. Características de los viajes. Trabajadores polígono industrial

107

SEXO



EDAD



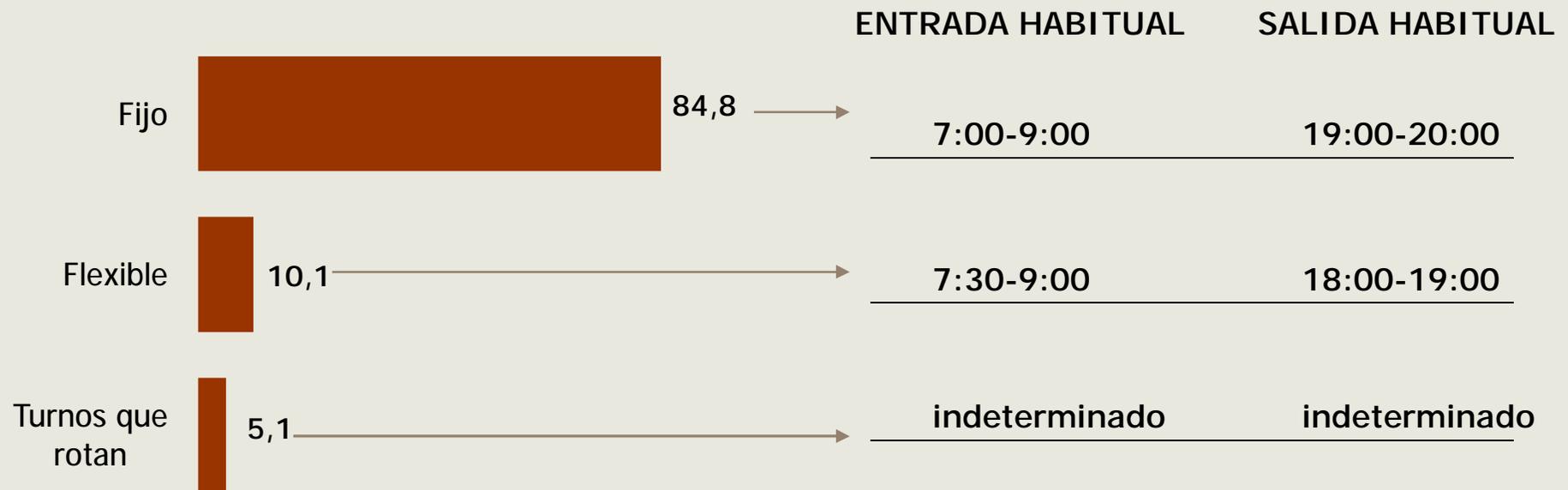
EDAD MEDIA
38,4 años

Unidad: porcentaje y media
Base: Total trabajadores (138)

2.3.2. Características de los viajes. Trabajadores polígono industrial

108

HORARIO DE TRABAJO



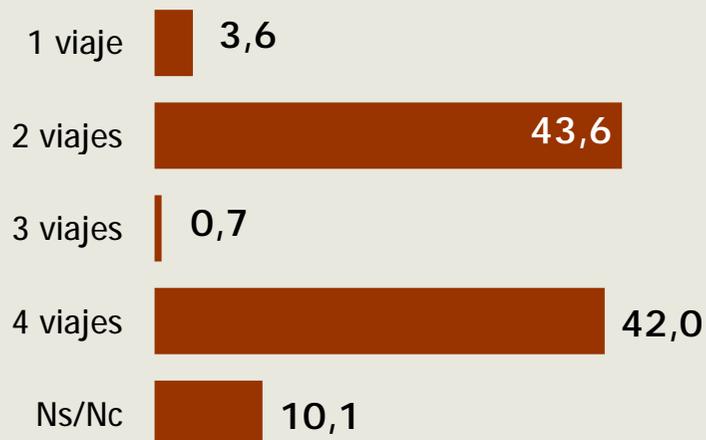
Unidad: porcentaje y media
Base: Total trabajadores (138)

2.3.2. Características de los viajes. Trabajadores polígono industrial

109

CUANTIFICACIÓN DE LOS VIAJES Y DURACIÓN

Nº VIAJES



PROMEDIO DESPLAZAMIENTOS AL TRABAJO
2,90 viajes/día

DURACIÓN



TIEMPO MEDIO DE DESPLAZAMIENTO
13,4 minutos

Unidad: media de viajes diarios y tiempo de desplazamiento

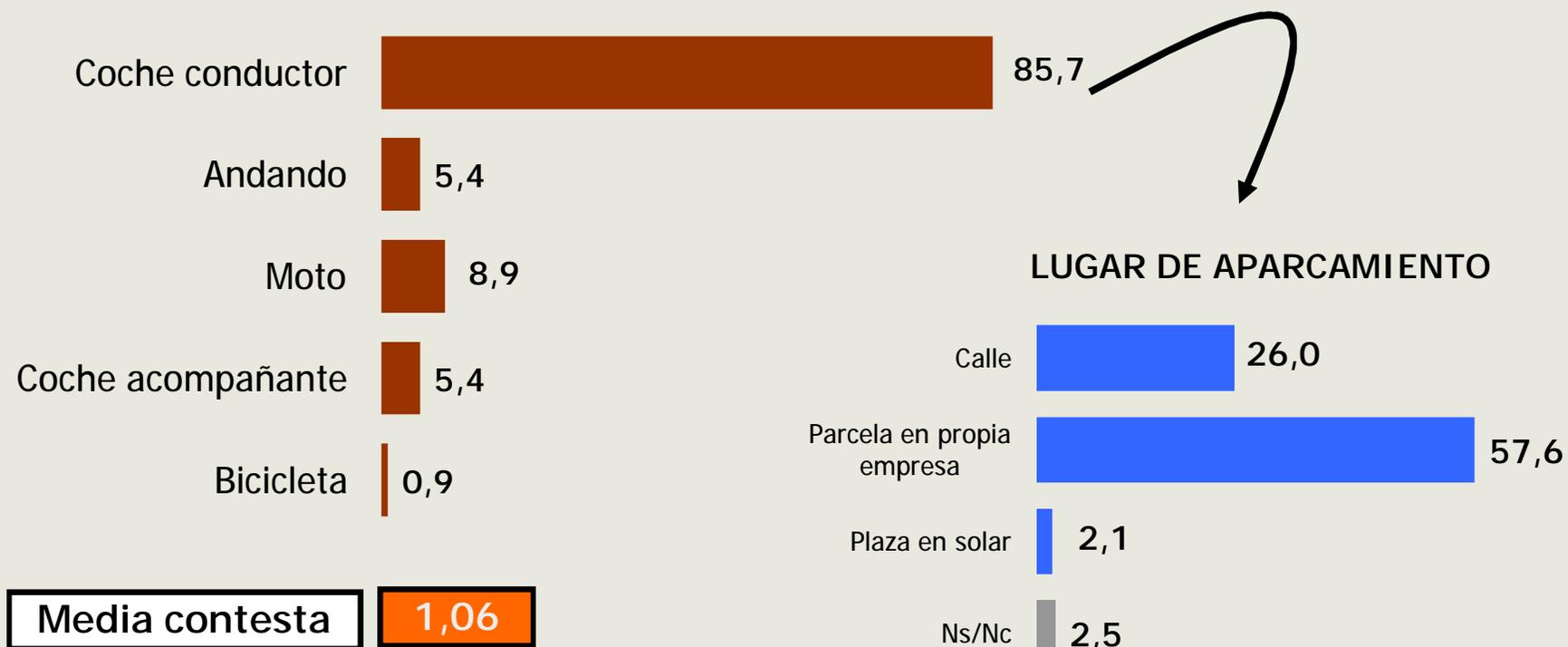
Base: Total trabajadores (138)

P.1. Viajes diarios al trabajo desde el domicilio

2.3.2. Características de los viajes. Trabajadores polígono industrial

110

MODO DE TRANSPORTE EN LOS DESPLAZAMIENTOS AL TRABAJO



Unidad: porcentaje

Base: Total trabajadores (138)

Respuesta múltiple.

2.3.2. Características de los viajes. Trabajadores polígono industrial

111

RAZONES NO UTILIZACIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO



*otros: llevo coche empresa, prefiere ir andando, no conoce horarios ni recorridos...

MEDIA RAZONES MENCIONADOS
1,25

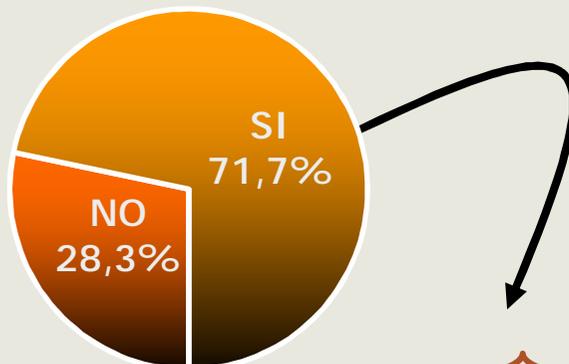
Unidad: porcentaje

Base: Total trabajadores (138). Respuesta múltiple.

2.3.2. Características de los viajes. Trabajadores polígono industrial

REALIZACIÓN DE OTROS VIAJES ANTES/DURANTE/DESPUÉS DEL TRABAJO

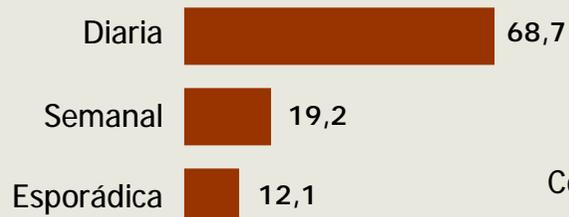
112



MOTIVOS



FRECUENCIA



MODO



Otros incluye: ocio, colegio, deporte, médico...

Unidad: porcentaje

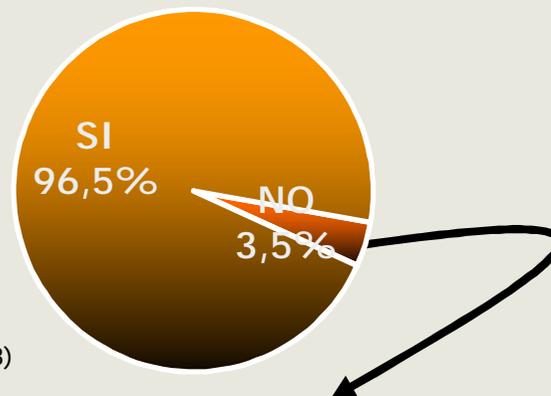
Base: Total trabajadores (138) y sí realiza otros viajes (99)

P. Motivo, frecuencia y modo. Respuesta múltiple.

2.3.2. Características de los viajes. Trabajadores polígono industrial

113

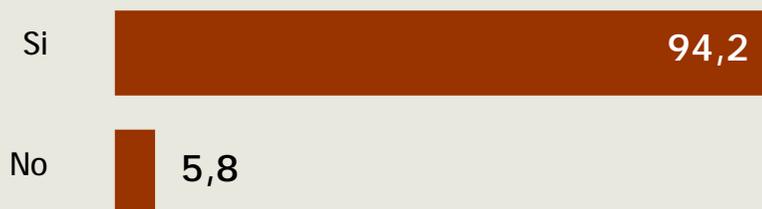
Utiliza vehículo privado



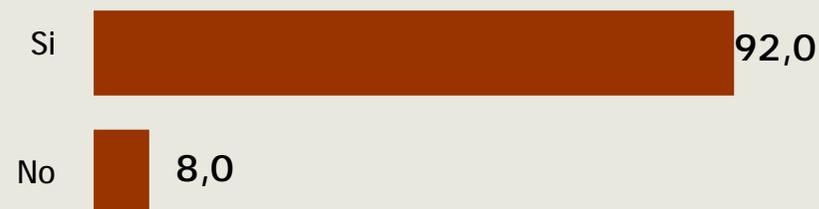
Unidad: porcentaje

Base: Total trabajadores (138)

¿TIENE CARNET?



¿TIENE COCHE?

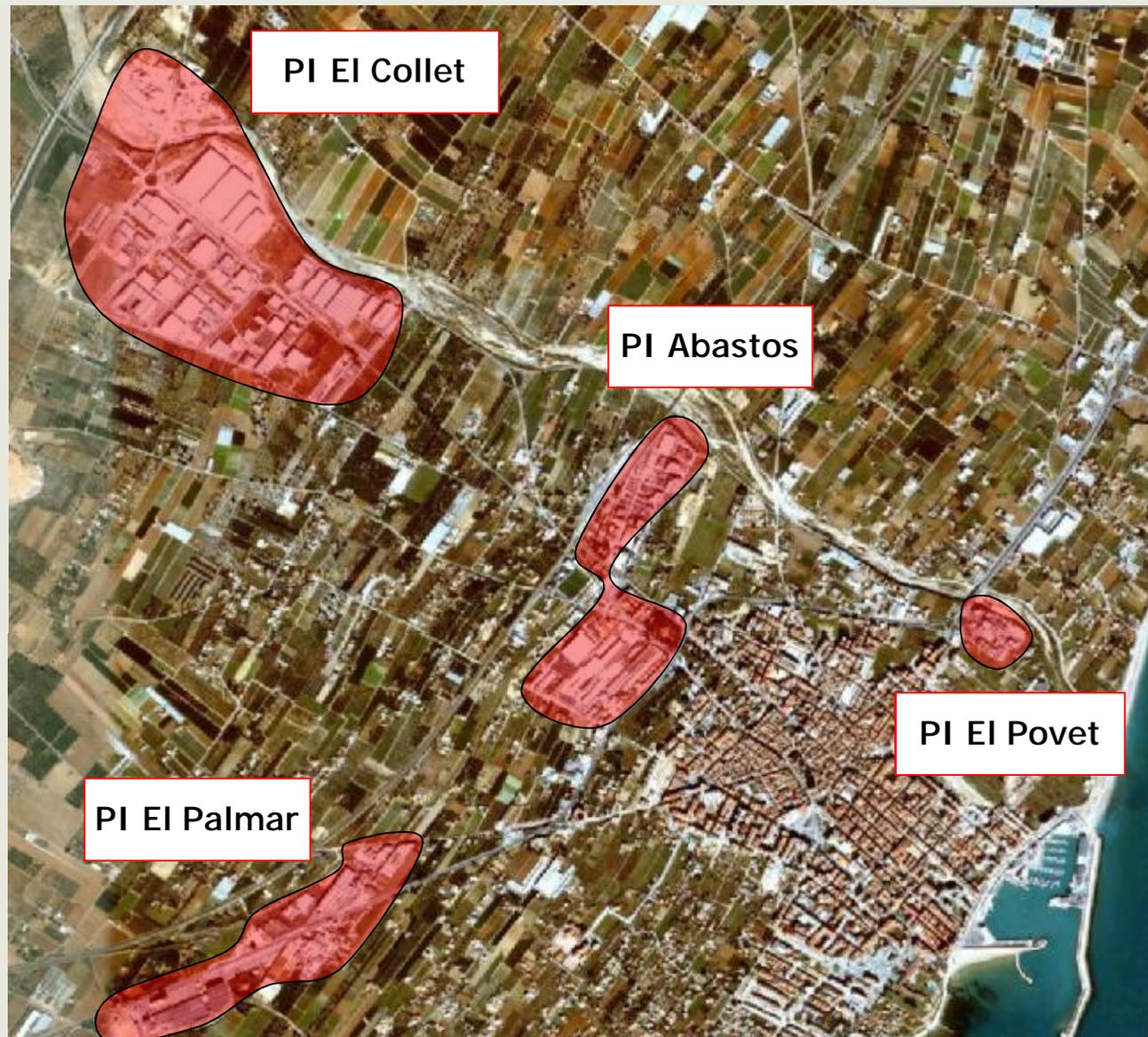


Unidad: porcentaje

Base: No utiliza vehículo privado (8)

2.3.2. Características de los viajes.

Trabajadores polígono industrial. Centros de trabajo periféricos. Ubicación



2.3.2. Características de los viajes.

Trabajadores polígono industrial. [Centros de trabajo periféricos](#)

115

- Ø Benicarló cuenta con 4 Polígonos Industriales que emplean a 460 trabajadores
- Ø Cuentan con un total de 1.061 plazas de aparcamiento en sus más de 1'3 mill de m²
- Ø Se encuentran bastante dispersos a lo largo del término Municipal [Ver plano pág anterior]
- Ø Esto hace que los problemas de entrada y salida al trabajo no generen especiales problemas de tráfico, exceptuando el de mayor tamaño (El Collet) pero que esta situado al otro lado de la vía férrea.
- Ø Las obras en marcha de la circunvalación de la N-340 a su paso por Benicarló, aliviará en buena parte las retenciones de tráfico que se ocasionan en horas de entrada y salida en el cruce de la nacional.
- Ø Las medidas encaminadas a disminuir el uso del vehículo privado de los trabajadores se detallan en la pagina siguiente.
- Ø Hay que resaltar que una sola de estas medidas por si sola poco puede hacer para solventar la problemática. Es el efecto conjunto de varias de ellas las que paliaran el suceso.

2.3.2. Características de los viajes.

Trabajadores polígono industrial. **Medidas Paliativas**

116

- Ø Políticas de coche compartido (**Car sharing**).
- Ø Implantación de **autobuses de empresa** o de polígonos que llevaran a los trabajadores ajustándose a sus horarios.
- Ø Desarrollo y **potenciación de carriles bici** que comuniquen los polígonos con el centro de la ciudad.
- Ø Creación de **aparcamientos para bicicletas** en los recintos industriales para permitir la asistencia en bicicleta de los trabajadores.
- Ø **Compensaciones por parte de las empresas** a las alternativas en el uso del vehículo privado.
- Ø Potenciación de **carriles peatonales** para permitir el acudir andando a trabajar.

2.3.2. Características de los viajes. Alumnos en Colegios

117

Benicarló es un municipio que cuenta con gran número de centros educativos. Estos centros de educación afectan claramente a la movilidad de la ciudad, ya que mueven un elevado nº de alumnos.

Para cuantificar el número de alumnos que estudian en Benicarló, se realizó una ficha por colegio, y además, para conocer los hábitos de movilidad se realizaron encuestas en estos centros educativos. Las encuestas se realizaron un día laborable del mes de junio (lunes 21).

A continuación, se ofrecen en detalle los resultados obtenidos.

2.3.2. Características de los viajes. Alumnos en Colegios

118

Nº	Colegio	Nº Encuestas	Nº de Alumnos	Nº de Autobuses	Capacidad total de los autobuses
1	La Salle	40	419	---	---
2	Nuestra señora de la Consolació	---	920	---	---
3	CP Martinez Rodenas	20	450	---	---
4	CP Francesc Catalán	---	237	---	---
5	IES Joan Coromines	40	820	---	---
6	IES Ramón Cid	40	800	3	165
7	CP Marqués de Benicarló	20	711	---	---
TOTAL		160	4.357	3	165

2.3.2. Características de los viajes. Alumnos en Colegios

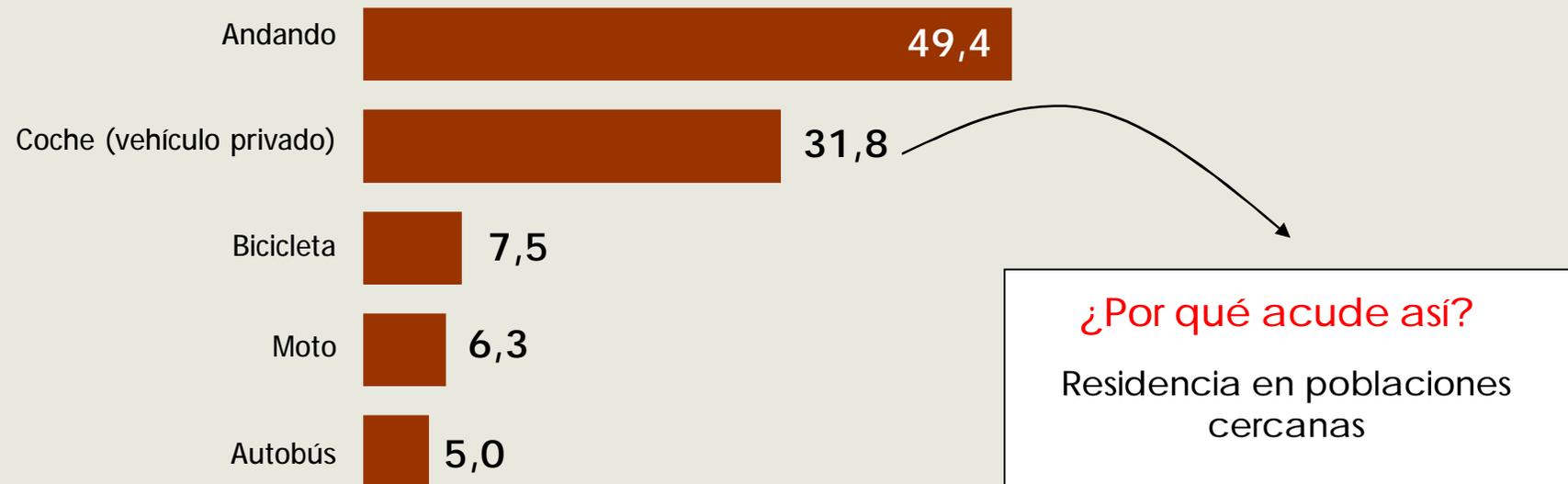
119

	Nº	Colegio	Problemas de movilidad
<i>Colegios</i>	1	La Salle	Conflicto de vehículos en horas punta
	2	Nuestra señora de la Consolació	En las salidas extraescolares/culturales el autobús no puede llegar al colegio
	3	CP Martinez Rodenas	---
	4	CP Francesc Catalán	Problema vehículos horas punta y sobre todo cuando llueve
	5	IES Joan Coromines	No hay ascensores y los chiquillos impedidos no puede acceder a ninguna planta superior del centro
	6	IES Ramón Cid	Chiquilla tetraplégica
	7	CP Marqués de Benicarló	---
		<i>Alumnos</i>	Mala comunicación con municipios vecinos

2.3.2. Características de los viajes. Alumnos en Colegios

HÁBITOS DE MOVILIDAD. MODO DE ACCESO AL COLEGIO

120



Unidad: porcentaje

Base: Total entrevistas a padres- alumnos (160)

2.3.2. Características de los viajes. Alumnos en Colegios. Centros escolares

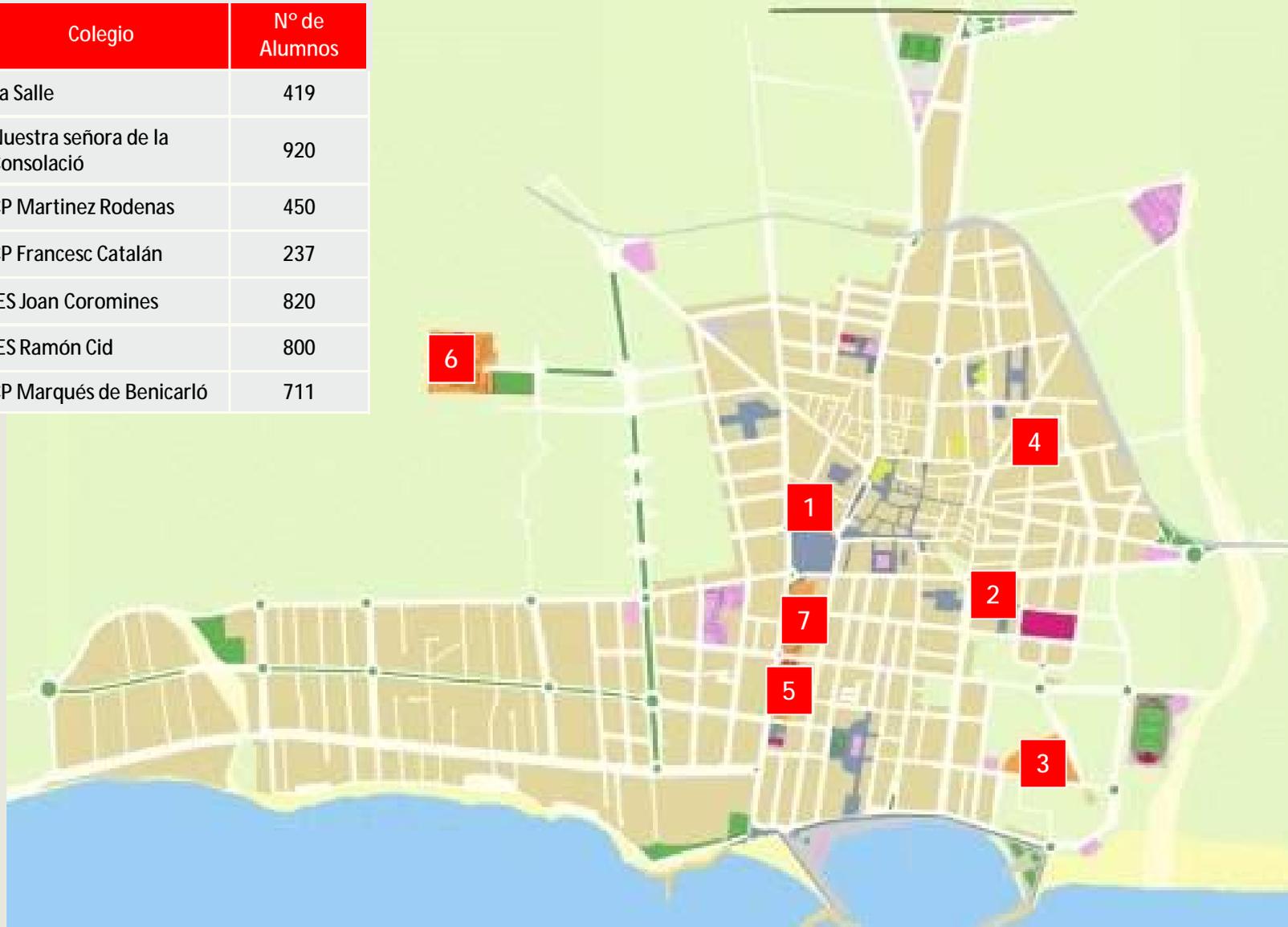
121

- Ø Benicarló cuenta con 7 centros escolares que albergan 4.357 alumnos.
- Ø Estos centros están situados dentro del casco urbano y tres de ellos jalonan en uno de los ejes principales (Jacinto Benavente + Paseo Marítimo) [Ver plano pág siguiente]
- Ø Éste volumen de alumnos está en línea con la población del municipio. Un 85% son residentes en el propio Benicarló.
- Ø Un 15% de alumnos son de fuera del municipio, principalmente de Càlig.
- Ø La gran mayoría acuden andando y un 32% acude en coche repartiéndose al 50% los oriundos de Benicarló y los de otro municipio.
- Ø La entrada y salida de cerca de 4.400 alumnos al mismo tiempo produce colapsos de tráfico que afectan al tráfico de buena parte del municipio.
- Ø Esto es un problema generalizado en todos los municipios, que tiene difícil solución pero que permite medidas paliativas que en conjunto pueden solventar el problema.

2.3.2. Características de los viajes.

Alumnos en Colegios. Centros escolares. Ubicación

Nº	Colegio	Nº de Alumnos
1	La Salle	419
2	Nuestra señora de la Consolació	920
3	CP Martinez Rodenas	450
4	CP Francesc Catalán	237
5	IES Joan Coromines	820
6	IES Ramón Cid	800
7	CP Marqués de Benicarló	711



2.3.2. Características de los viajes. Alumnos en Colegios. **Medidas paliativas**

123

- Ø **Potenciación de las rutas escolares.** Que solo el 5% de los alumnos acudan en autobús agrava el problema.
- Ø Creación de **rutas o caminos escolares seguros.**
- Ø Establecer **controles disuasorios de Policía Municipal** para que los padres no aparquen impunemente en los alrededores de los colegios.
- Ø Creación de **rutas peatonales** complementarias similares al recorrido del autobús pero andando y vigilados por personal del colegio especializado.
- Ø Establecer **horas de entradas y salidas a los colegios diferentes** según zonas del municipio.
- Ø **Limitar el tráfico en los alrededores** de los colegios, forzando que los padres deban dejar a los alumnos en los caminos escolares.

2.3.2. Características de los viajes. Desplazamientos por Médico, Ocio y Comercial

124

- Ø Benicarló cuenta con **un único centro de Salud** situado en la Calle Peñíscola en uno de los accesos Sur al municipio. Plantea problemas de aparcamiento en las horas punta de la mañana.
- Ø Los centros deportivos con que cuenta Benicarló están situados en la parte norte de la ciudad en la partida de El Povet. Se trata de una zona en desarrollo y en proceso de urbanización que no plantea mayores problema de movilidad y aparcamiento.
- Ø Los 4 grandes centros culturales jalonan el territorio y al estar situados en la periferia de la zona centro no presentan problemas de accesibilidad y estancialidad.
- Ø Las zonas de ocio producen saturaciones de fin de semana que deben ser corregidas mediante actuaciones punitivas y coercitivas por parte de la autoridad sancionadora.
- Ø Las zonas comerciales confluyen en torno al eje comercial principal de Pío XII, donde se encuentra situado el Mercado Municipal. La entrada y salida de los vehículos que circunvalan el propio edificio del mercado producen retenciones que llegan a ser de cierta consideración en el propio eje Pío XII.

2.3.2. Características de los viajes. Desplazamientos por Médico, Ocio y Comercial

1. Centro médico

2. Centros deportivos

3. Centros culturales

4. Zonas de ocio

5. Zonas comerciales

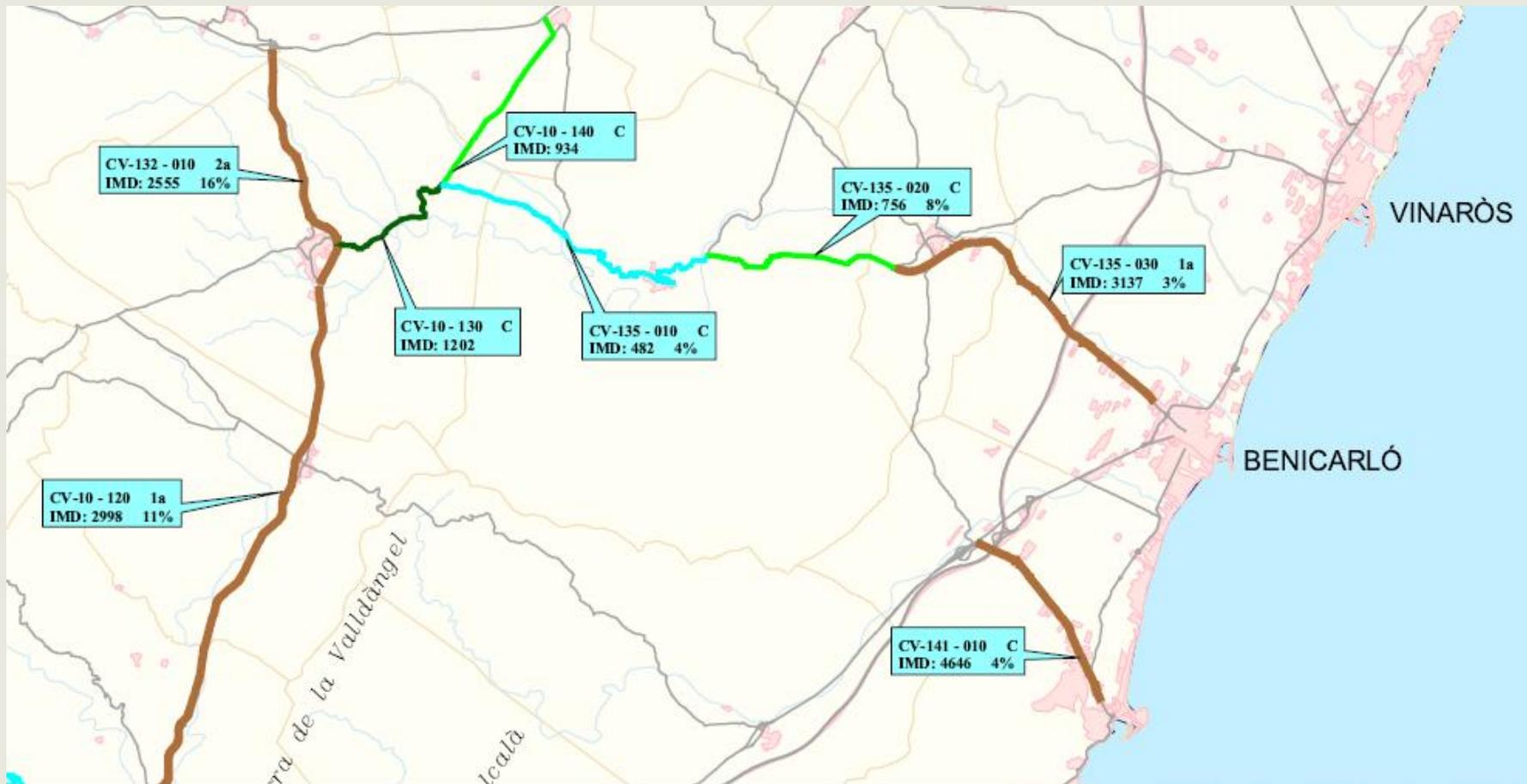


2.4. Análisis del viario y tráfico

2.4.1. Red viaria exterior y tráfico de acceso

Por el municipio de Benicarló atraviesan diferentes carreteras que unen la localidad con las pedanías y los municipios vecinos:

127



Fuente: Mapa de tráfico de la Comunidad Valenciana. Provincia de Castellón
Generalitat Valenciana. Conselleria de Infraestructures i Transports. Datos de 2009

2.4.1. Red viaria exterior y tráfico de acceso. Intensidad Media Diaria Carreteras Benicarló

128

La Generalitat Valenciana, ofrece a través de la Dirección General de Transportes y Carreteras datos sobre la intensidad de tráfico de sus carreteras, lo que se conoce como Intensidad Media Diaria (IMD).

La IMD es el número total de vehículos que pasan por una sección transversal de la carretera durante un año, dividido por el número de días del año.

En los cuadros ofrecidos a continuación, se ofrece la IMD de las carreteras cercanas a Benicarló. Se ofrecen datos del año 2008.

2.4.1. Red viaria exterior y tráfico de acceso. Intensidad Media Diaria Carreteras Benicarló

Castellón costa norte									
CLAU 08	Carretera	Denominación	Pk_Ini	Pk-F	T	IMD 2008	% P 08	long	Tv Acumul
010100	CV-10	CV-15 - Cabanes	37+500	43+500	Cob.	8119	17	6+000	17.780.610
010105	CV-10	Cabanes - Accés sud a Vilanova d'Alcolea	43+500	62+100	Cob.	4.050	20	18+600	27.495.450
010110	CV-10	Accés sud a Vilanova d'Alcolea - CV-131	62+100	67+260	Cob.	4.550	-	5+160	8.569.470
010120	CV-10	CV-131 - CV-132	67+260	82+060	Pri.	3096	15	14+800	16.724.592
010130	CV-10	CV-132 - CV-135	82+060	85+500	Cob.	1531	-	3+440	1.922.324
010140	CV-10	CV-135 - N-232	85+500	90+440	Cob.	1.133	-	4+940	2.042.912
011010	CV-11	N-232 - Sant Rafael	0+000	10+600	Cob.	2.330	8	10+600	9.014.770
011020	CV-11	Sant Rafael - N-238	10+600	20+750	Sec.	4.865	6	10+150	18.023.609
102010	CV-102	AP-7 - L.P. Tarragona	8+750	11+600	Cob.	4.952	15	2+850	5.151.318
132010	CV-132	CV-10 - N-232	0+000	5+130	Sec.	2.776	21	5+130	5.197.921
133010	CV-133	Alcal de Xivert - CV-10	0+000	13+480	Cob.	562	-	13+480	2.765.152
135010	CV-135	CV-10 - CV-136	0+000	8+730	Cob.	483	5	8+730	1.539.055
135020	CV-135	CV-136 - Acceso a Càlig	8+730	13+580	Cob.	729	-	4+850	1.290.512
135030	CV-135	Acceso a Càlig - N-340	13+580	22+100	Pri.	3.531	4	8+520	10.980.704
141010	CV-141	N-340 - Penyíscola	0+000	4+650	Cob.	6.704	8	4+650	11.378.364
148010	CV-148	N-340 - Cabanes	0+000	5+500	Cob.	679	3	5+500	1.363.093
Longitud de red								127	Km
Tráfico Acumulado								141.239.856	vh-km
IMD media								3.037	vh/día

Fuente: Mapa de tráfico de la Comunidad Valenciana. Provincia de Castellón Generalitat Valenciana. Conselleria de Infraestructures i Transports. Datos de 2009

2.4.1. Red viaria exterior y tráfico de acceso. Intensidad Media Diaria Carreteras Benicarló

Cuadro resumen de las carreteras de la Comunidad Valenciana

130

Área	Longitud (km)	Extensión (%)	Tráfico Acumulado	IMD media
Castellón Norte Interior	314	11,39%	120.736.510	1.054
Castellón Norte Costa	127	4,61%	141.239.856	3.037
Castellón Área Metropolitana	157	5,70%	846.098.000	14.761
Sierras de Castellón - Valencia	406	14,73%	144.732.890	978
Valencia Área Metropolitana	111	4,03%	1.203.478.226	29.678
Entorno de Liria	82	2,50%	627.143.157	20.918
Valencia Interior	241	8,75%	108.563.979	1.236
Eje Gandía - Albaida	95	3,45%	333.921.960	9.626
Riberas del Xúquer	177	6,42%	544.590.897	8.407
Eje Ontinyent - Villena	131	4,75%	247.596.243	5.166
Entorno de Alcoi	224	8,13%	107.634.675	1.314
Las Marinas de Alicante	199	7,22%	392.049.332	5.396
Entorno de Elda, Los Hondones	163	6,24%	238.131.464	4.011
Alicante Área Metropolitana	81	2,94%	346.476.871	11.690
La Vega Baja	252	9,14%	677.530.393	7.366
Media	183	6,67%	405.328.297	6.068

Fuente: Mapa de tráfico de la Comunidad Valenciana. Provincia de Castellón
Generalitat Valenciana. Consellería de Infraestructures i Transports. Datos de 2009

2.4.2. Red viaria y tráfico interior. Seguridad vial. Aforo exterior de vehículos

131

Con el fin de cuantificar el volumen de vehículos entrados en el municipio por día, se ha llevado a cabo un aforo en 5 puntos de entrada al municipio. Se han contado los vehículos entrados diferenciando por: vehículos ligeros (turismos/motocicletas) y vehículos pesados (furgonetas/camiones).

Además, se realizó un aforo de vehículos en el interior del municipio, en 2 puntos diferentes.

Los aforos se realizaron un día laborable, concretamente el martes 15 de junio de 2010, durante una jornada laboral completa de 12 horas (de 8:00 a 20:00), con recuento en intervalos de 30 minutos.

Los puntos de aforo de acceso al municipio fueron:

Exteriores:

- Punto 1: Acceso Sur (desde Peñíscola)
- Punto 2: Acceso Sur-Oeste (junto edificio Guardia Civil)
- Punto 3: Acceso Oeste (desde N-340 a Sant Francesc. Ctra Sant Mateu)
- Punto 4: Acceso Nor-Oeste (acceso desde la N-340 por calle Mossen Lajunta)
- Punto 5: Acceso Norte (desde Vinaròs)

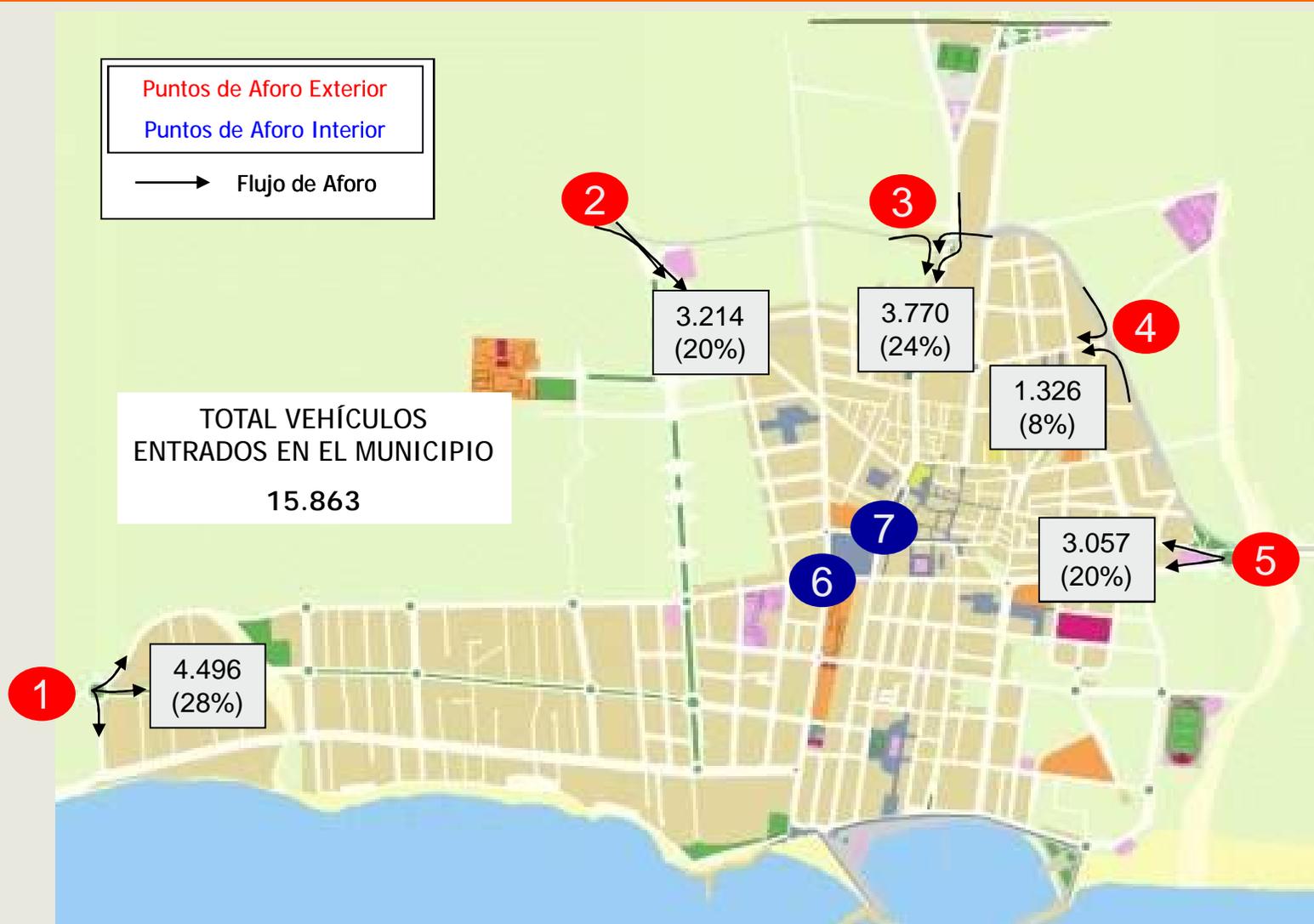
Interiores:

- Punto 6: Rotonda de distribución en cruce Plaza Constitución – Pius XII
- Punto 7: Rotonda de distribución en cruce Ferreres Bretó – Plaza Constitución.

Nota: GfK contactó con la Policía Local para conseguir información sobre accidentes en el municipio de Benicarló. No se ha recibido aún esta información.

2.4.2. Red viaria y tráfico interior. Seguridad vial.

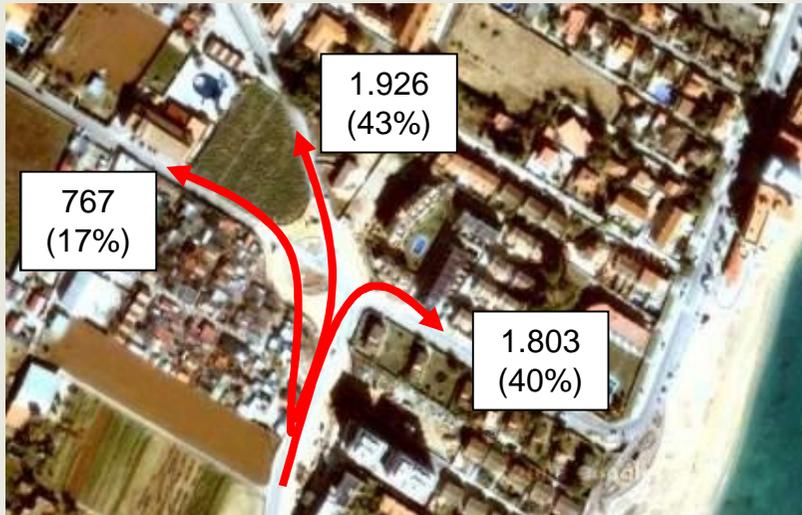
Aforo exterior de vehículos



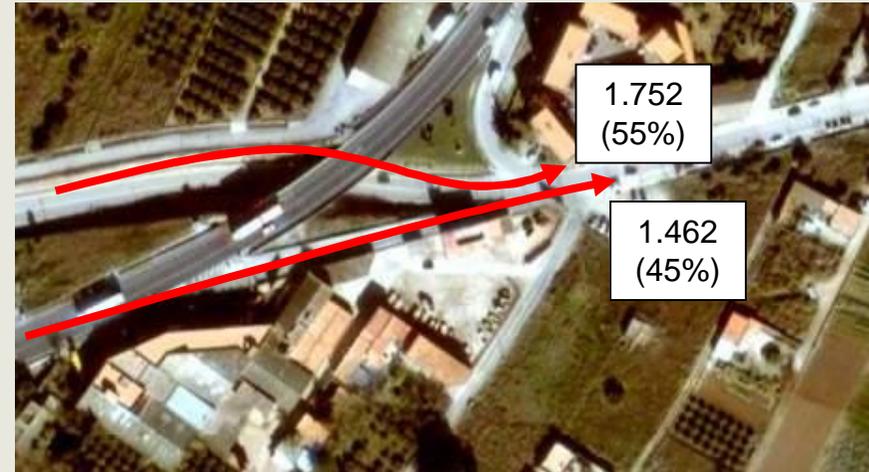
Nota: En cada punto se aforaban diferentes movimientos de acceso al municipio (tal y como muestran los flujos de las flechas). En este mapa se muestra el total de vehículos que entran por cada acceso. En las páginas siguientes se detallan los movimientos aforados

2.4.2. Red viaria y tráfico interior. Seguridad vial. Aforo exterior de vehículos

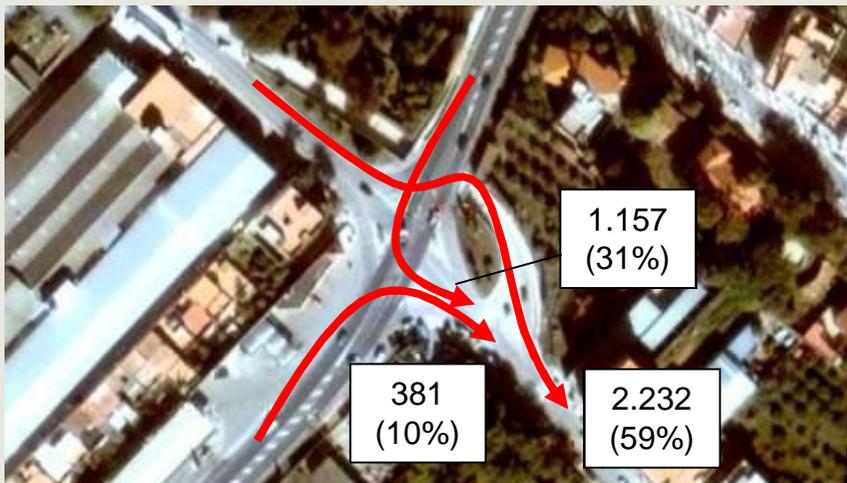
Punto 1: Acceso desde Peñíscola



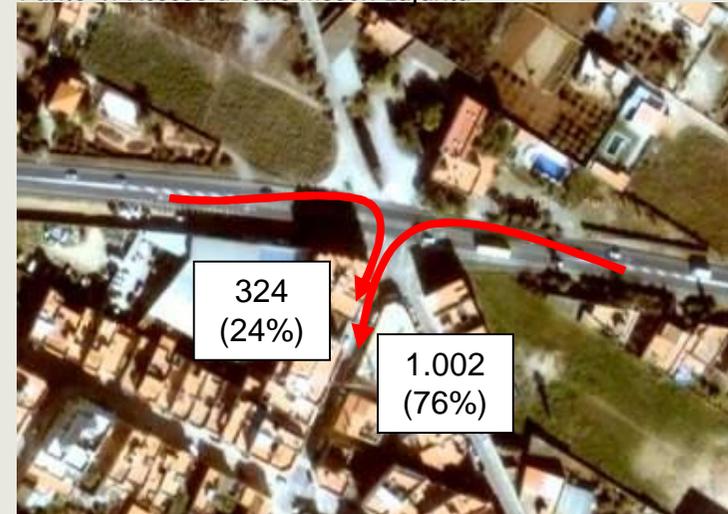
Punto 2: Acceso desde N-340 (Guardia-Civil)



Punto 3: Acceso a calle Sant Francesc



Punto 4: Acceso a calle Mosen Lajunta

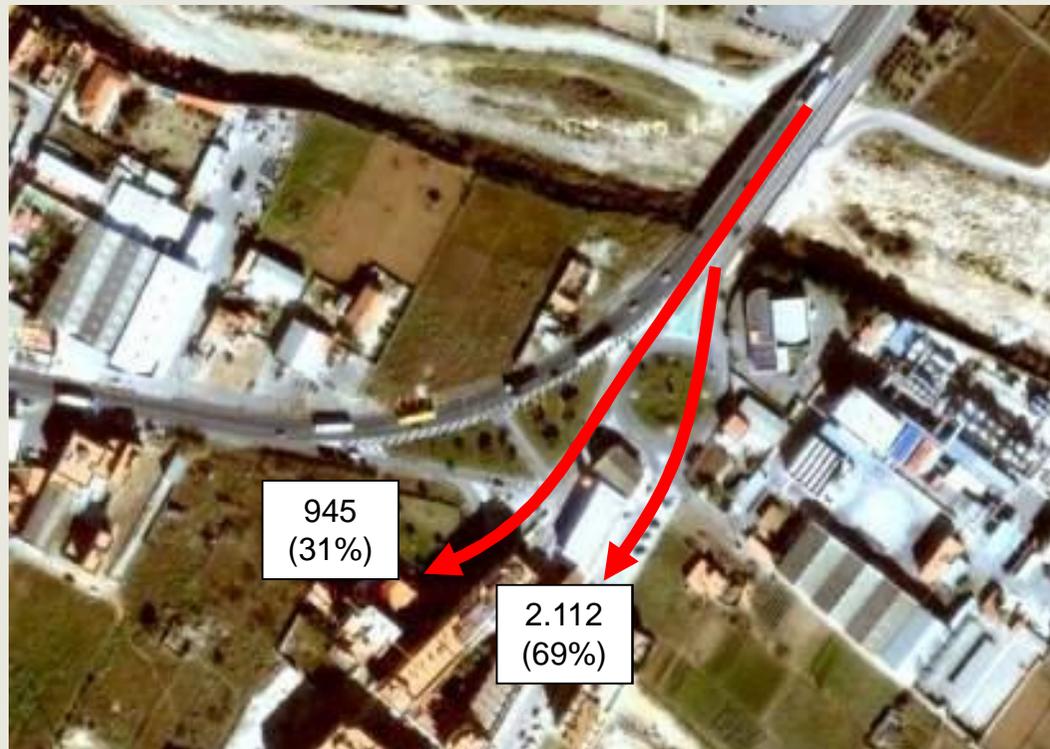


Unidad: Vehículos y porcentaje
Fuente: Aforo GfK

→ Flujo de Aforo

2.4.2. Red viaria y tráfico interior. Seguridad vial. Aforo exterior de vehículos

134

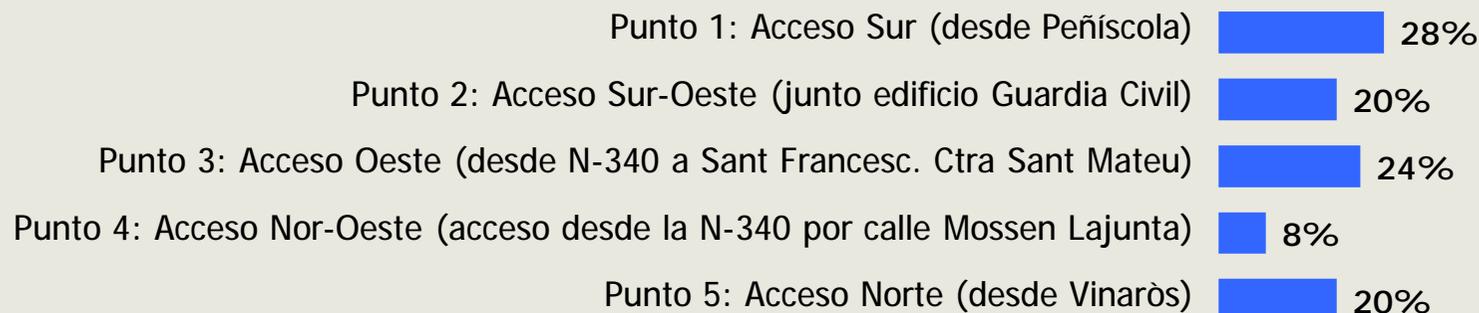


Punto 5: Acceso desde Vinaròs

2.4.2. Red viaria y tráfico interior. Seguridad vial. Aforo exterior de vehículos

135

TOTAL VEHÍCULOS ENTRAN EN EL CASCO URBANO DE BENICARLÓ

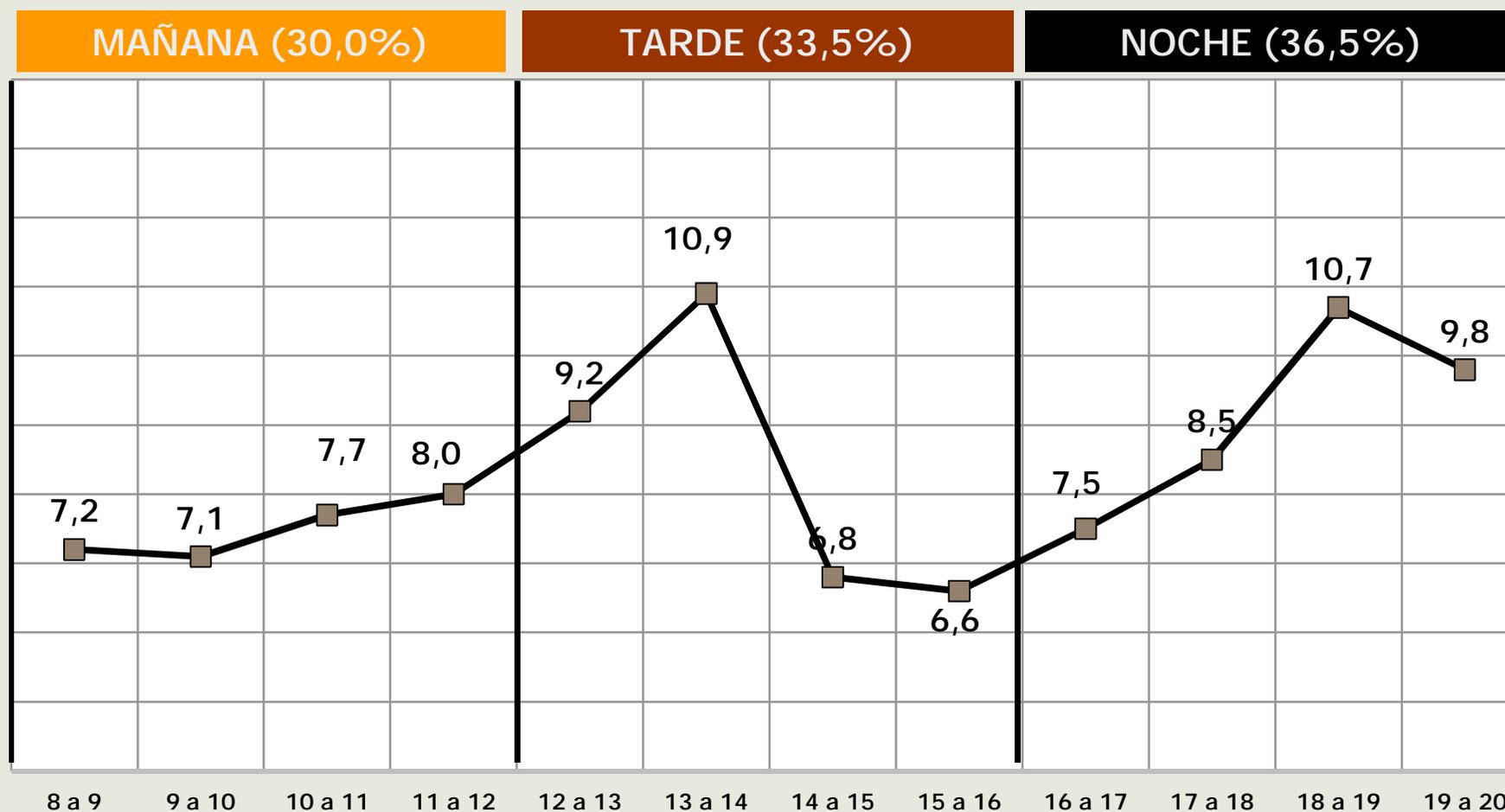
15.863

Unidad: Porcentaje y nº de vehículos

Aforo realizado por GfK en un día laborable (15 de Junio 2010) de 8:00 a 20:00 h. de forma ininterrumpida

2.4.2. Red viaria interior. Seguridad vial.

Aforo exterior por franjas horarias



136

CASCO URBANO DE BENICARLÓ:
Total día 15.863 vehículos



Unidad: Porcentaje y nº vehiculos

Fuente: Aforo GfK

2.4.2. Red viaria interior. Seguridad vial.

Aforo exterior por franjas horarias, puntos y tipo de vehículo.

137

Punto 1: Acceso Sur (desde Peñíscola)

FRANJAS HORARIAS	TOTAL		TIPO DE VEHÍCULO		Dirección ctra Ratlla del Terme		Dirección c/Peñíscola		Dirección Avda Papa Luna	
	Nº Vehículos	%	Ligeros	Pesados	Nº Vehículos	% sobre total por horas	Nº Vehículos	% sobre total por horas	Nº Vehículos	% sobre total por horas
De 8h a 9h	240	5,3	164	76	64	8,3	103	5,3	73	4,0
De 9h a 10h	295	6,6	196	99	60	7,8	148	7,7	87	4,8
De 10h a 11h	411	9,1	321	90	79	10,3	175	9,1	157	8,7
De 11h a 12h	416	9,3	324	92	62	8,1	165	8,6	189	10,5
De 12h a 13h	433	9,6	328	105	69	9,0	180	9,3	184	10,2
De 13h a 14h	384	8,5	305	79	52	6,8	164	8,5	168	9,3
De 14h a 15h	316	7,0	275	41	62	8,1	143	7,4	111	6,2
De 15h a 16h	256	5,7	230	26	42	5,5	104	5,4	110	6,1
De 16h a 17h	380	8,5	329	51	58	7,6	176	9,1	146	8,1
De 17h a 18h	454	10,1	370	84	63	8,2	216	11,2	175	9,7
De 18h a 19h	489	10,9	381	108	85	11,1	185	9,6	219	12,1
De 19h a 20h	422	9,4	373	49	71	9,3	167	8,7	184	10,2
TOTAL	4.496	100	3.596	900	767	100	1.926	100	1.803	100

Unidad: Porcentaje y nº de vehículos

Fuente: Aforo Gfk

2.4.2. Red viaria interior. Seguridad vial.

Aforo exterior por franjas horarias, puntos y tipo de vehículo.

Punto 2: Acceso Sur-Oeste (junto edificio Guardia Civil)

138

FRANJAS HORARIAS	TOTAL		TIPO DE VEHÍCULO		Procedente N-332		Procedente Sant Gregori	
	Nº Vehículos	%	Ligeros	Pesados	Nº Vehículos	% sobre total por horas	Nº Vehículos	% sobre total por horas
De 8h a 9h	312	9,7	196	116	133	9,1	179	10,2
De 9h a 10h	223	6,9	169	54	112	7,7	111	6,3
De 10h a 11h	270	8,4	169	101	142	9,7	128	7,3
De 11h a 12h	265	8,2	192	73	128	8,8	137	7,8
De 12h a 13h	312	9,7	207	105	137	9,4	175	10,0
De 13h a 14h	319	9,9	254	65	128	8,8	191	10,9
De 14h a 15h	193	6,0	141	52	85	5,8	108	6,2
De 15h a 16h	218	6,8	152	66	104	7,1	114	6,5
De 16h a 17h	221	6,9	144	77	116	7,9	105	6,0
De 17h a 18h	226	7,0	182	44	106	7,3	120	6,8
De 18h a 19h	340	10,6	268	72	143	9,8	197	11,2
De 19h a 20h	315	9,8	238	77	128	8,8	187	10,7
TOTAL	3.214	100	2.312	902	1.462	100	1.752	100

Unidad: Porcentaje y nº de vehículos

Fuente: Aforo Gfk

2.4.2. Red viaria interior. Seguridad vial.

Aforo exterior por franjas horarias, puntos y tipo de vehículo.

Punto 3: Acceso Oeste (desde N-340 a Sant Francesc. Ctra Sant Mateu)

139

FRANJAS HORARIAS	TOTAL		TIPO DE VEHÍCULO		Procedente N-340 (sur)		Procedente ctra Sant Mateu		Procedente N-340 (norte)	
	Nº Vehículos	%	Ligeros	Pesados	Nº Vehículos	% sobre total por horas	Nº Vehículos	% sobre total por horas	Nº Vehículos	% sobre total por horas
De 8h a 9h	273	7,2	216	57	36	7,0	156	9,4	81	7,0
De 9h a 10h	299	7,9	237	62	41	8,0	166	10,8	92	7,4
De 10h a 11h	238	6,3	197	41	30	7,2	125	7,9	83	5,6
De 11h a 12h	242	6,4	197	45	20	8,0	130	5,2	92	5,8
De 12h a 13h	309	8,2	257	52	36	5,7	207	9,4	66	9,3
De 13h a 14h	509	13,5	457	52	32	14,3	312	8,4	165	14,0
De 14h a 15h	237	6,3	215	22	17	6,9	140	4,5	80	6,3
De 15h a 16h	253	6,7	195	58	23	6,6	154	6,0	76	6,9
De 16h a 17h	277	7,3	223	54	38	7,0	158	10,0	81	7,1
De 17h a 18h	312	8,3	282	30	32	8,5	182	8,4	98	8,2
De 18h a 19h	415	11,0	374	41	40	10,6	252	10,5	123	11,3
De 19h a 20h	406	10,8	375	31	36	10,4	250	9,4	120	11,2
TOTAL	3.770	100	3.225	545	381	100	2.232	100	1.157	100

Unidad: Porcentaje y nº de vehículos

Fuente: Aforo Gfk

2.4.2. Red viaria interior. Seguridad vial.

Aforo exterior por franjas horarias, puntos y tipo de vehículo.

140

Punto 4: Acceso Nor-Oeste (acceso desde la N-340 por calle Mossen Lajunta)

FRANJAS HORARIAS	TOTAL		TIPO DE VEHÍCULO		Procedente N-340 (oeste)		Procedente N-340 (este)	
	Nº Vehículos	%	Ligeros	Pesados	Nº Vehículos	% sobre total por horas	Nº Vehículos	% sobre total por horas
De 8h a 9h	89	6,7	64	25	25	7,7	64	6,4
De 9h a 10h	106	8,0	89	17	22	6,8	84	8,4
De 10h a 11h	87	6,6	76	11	23	7,1	64	6,4
De 11h a 12h	111	8,4	87	24	25	7,7	86	8,6
De 12h a 13h	130	9,8	116	14	29	9,0	101	10,1
De 13h a 14h	191	14,4	172	19	57	17,6	134	13,4
De 14h a 15h	88	6,6	79	9	14	4,3	74	7,4
De 15h a 16h	88	6,6	70	18	21	6,5	67	6,7
De 16h a 17h	91	6,9	74	17	24	7,4	67	6,7
De 17h a 18h	100	7,5	82	18	21	6,5	79	7,9
De 18h a 19h	115	8,7	100	15	32	9,9	83	8,3
De 19h a 20h	130	9,8	112	18	31	9,6	99	9,9
TOTAL	1.326	100	1.121	205	324	100	1.002	100

2.4.2. Red viaria interior. Seguridad vial.

Aforo exterior por franjas horarias, puntos y tipo de vehículo.

141

Punto 5: Acceso Norte (desde Vinaròs)

FRANJAS HORARIAS	TOTAL		TIPO DE VEHÍCULO		Dirección C/Vinaròs		Dirección Avda Cataluña	
	Nº Vehículos	%	Ligeros	Pesados	Nº Vehículos	% sobre total por horas	Nº Vehículos	% sobre total por horas
De 8h a 9h	223	7,3	203	20	57	6,0	166	7,9
De 9h a 10h	211	6,9	177	34	52	5,5	159	7,5
De 10h a 11h	222	7,3	207	15	72	7,6	150	7,1
De 11h a 12h	241	7,9	223	18	85	9,0	156	7,4
De 12h a 13h	275	9,0	241	34	93	9,8	182	8,6
De 13h a 14h	331	10,8	314	17	110	11,6	221	10,5
De 14h a 15h	218	7,1	213	5	72	7,6	146	6,9
De 15h a 16h	235	7,7	231	4	57	6,0	178	8,4
De 16h a 17h	225	7,4	213	12	60	6,3	165	7,8
De 17h a 18h	258	8,4	247	11	86	9,1	172	8,1
De 18h a 19h	333	10,9	315	18	116	12,3	217	10,3
De 19h a 20h	285	9,3	264	21	85	9,0	200	9,5
TOTAL	3.057	100	2.848	209	945	100	2.112	100

2.4.2. Red viaria interior. Seguridad vial.

Aforo interior de vehículos

142

El aforo de vehículos entrados realizado en el municipio de Benicarló, se completó con un aforo de vehículos en el interior del municipio. Los datos del aforo interno realizado fueron los siguientes :

- Constitución (desde Jacinto Benavente):
 - hacia Pius XII: 1.086 vehículos/día
 - hacia c/ Peñíscola: 2.222 vehículos/día
 - Hacia Paseo Marítimo: 3.128 vehículos/día
- Constitución (desde Paseo Marítimo):
 - hacia Pius XII: 919 vehículos/día
 - hacia c/ Peñíscola: 232 vehículos/día
 - Hacia Jacinto Benavente: 2.338 vehículos/día
- Ferreres Bretó:
 - Desde Pintor Sorolla hacia Ferreres Bretó: 2.103 vehículos/día
 - Desde Pintor Sorolla hacia Cesar Cataldo: 772 vehículos/día
 - Desde Ferreres Bretó hacia Cesar Cataldo: 657 vehículos/día

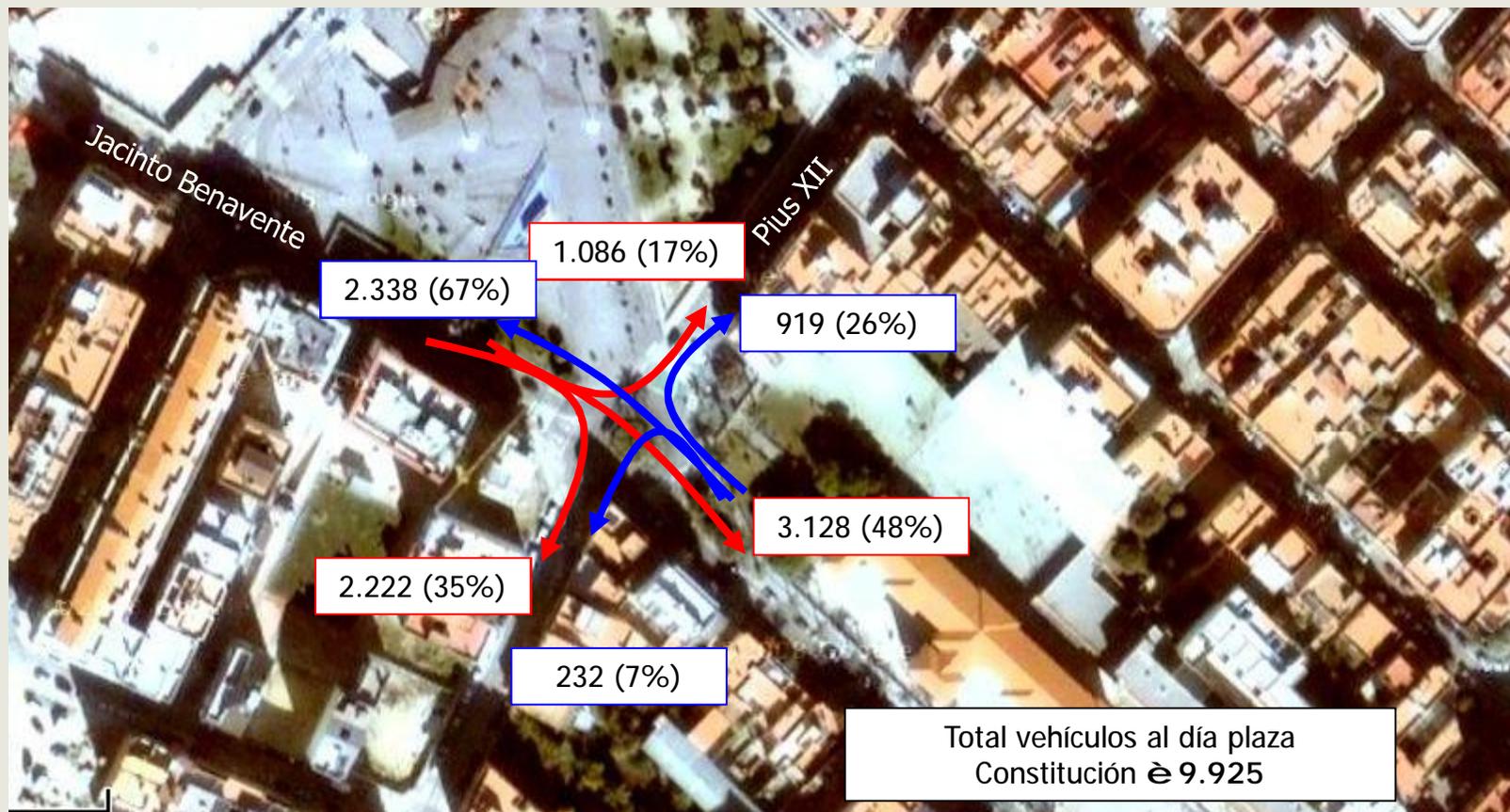
En las páginas siguientes se detallan gráficamente los datos del aforo interior.

2.4.2. Red viaria interior. Seguridad vial.

Aforo interior de vehículos

143

Punto de Aforo interior
Constitución – Pius XII



Unidad: Nº de vehículos

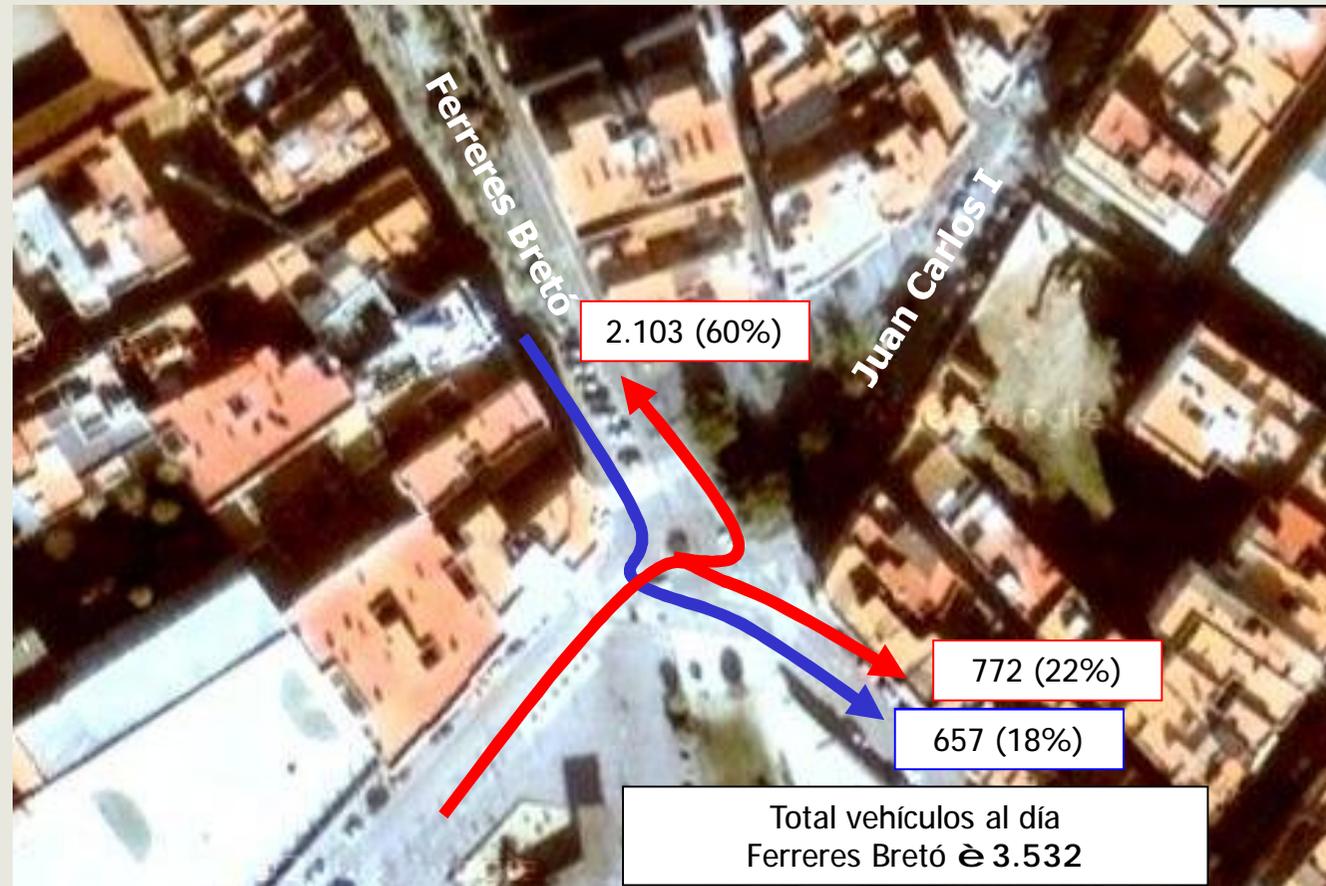
Fuente: Aforo GfK

2.4.2. Red viaria interior. Seguridad vial.

Aforo interior de vehículos

Punto de Aforo interior
Ferrerres Bretó

144

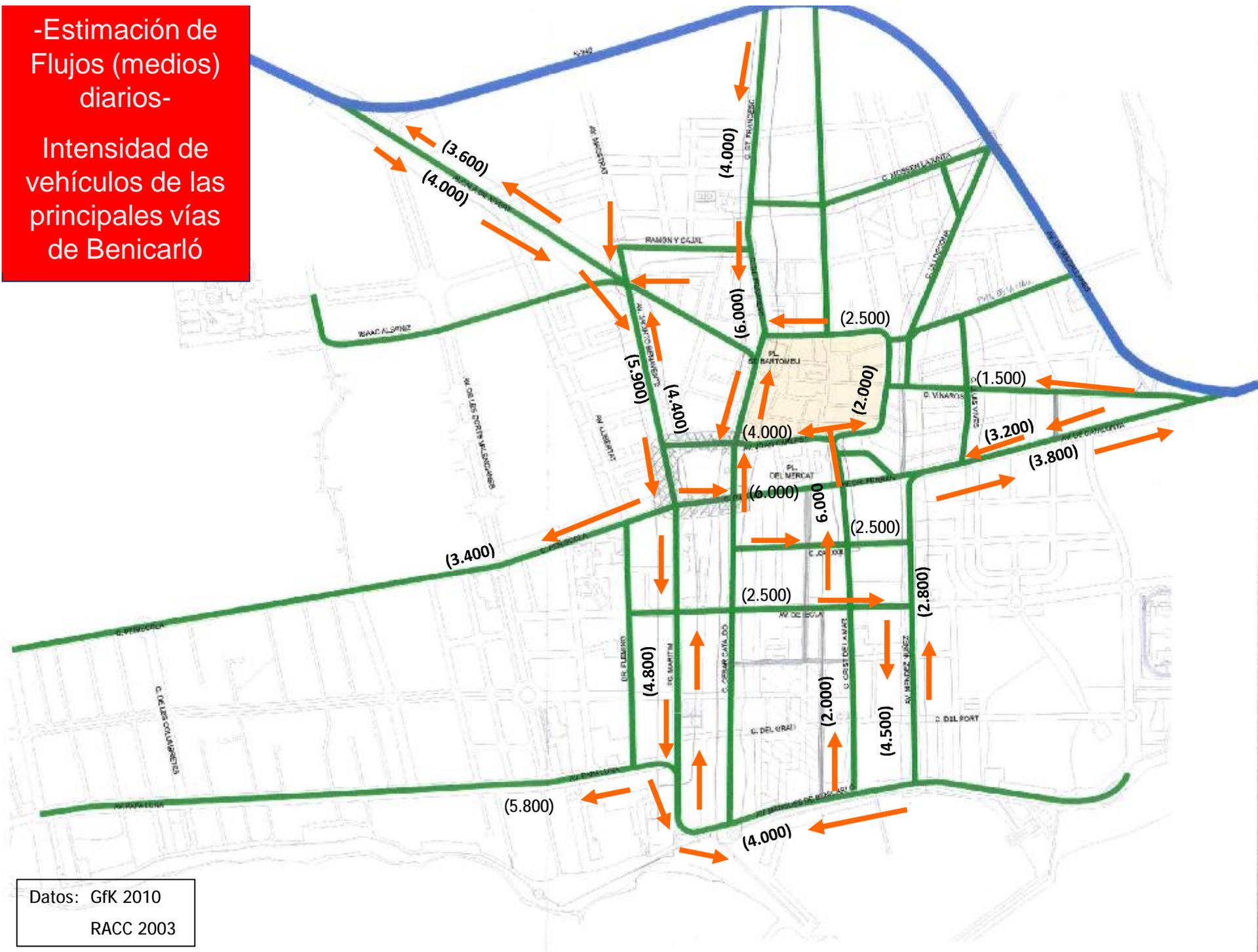


Unidad: Nº de vehículos

Fuente: Aforo GfK

-Estimación de
Flujos (medios)
diarios-

Intensidad de
vehículos de las
principales vías
de Benicarló



Datos: GfK 2010
RACC 2003

Distribución Giros en los cruces del viario principal de Benicarló

Giro

De Mare de Deu del Carmen a:

- San Francesc
- Ferreres Bretó

Giro

De Peñíscola a:

- Carrer Peñíscola
- Avda. Papa Luna
- Camino a N-340

Giro

Desde Vinaroz por:

- Avda. Vinaroz
- Avda. Catalunya

(4)

(3)

(1)

(43%)

(17%)

PEÑÍSCOLA

(40%)

(79%)

(21%)

(31%)

(69%)

(33%)

(83%)

(66%)

(17%)

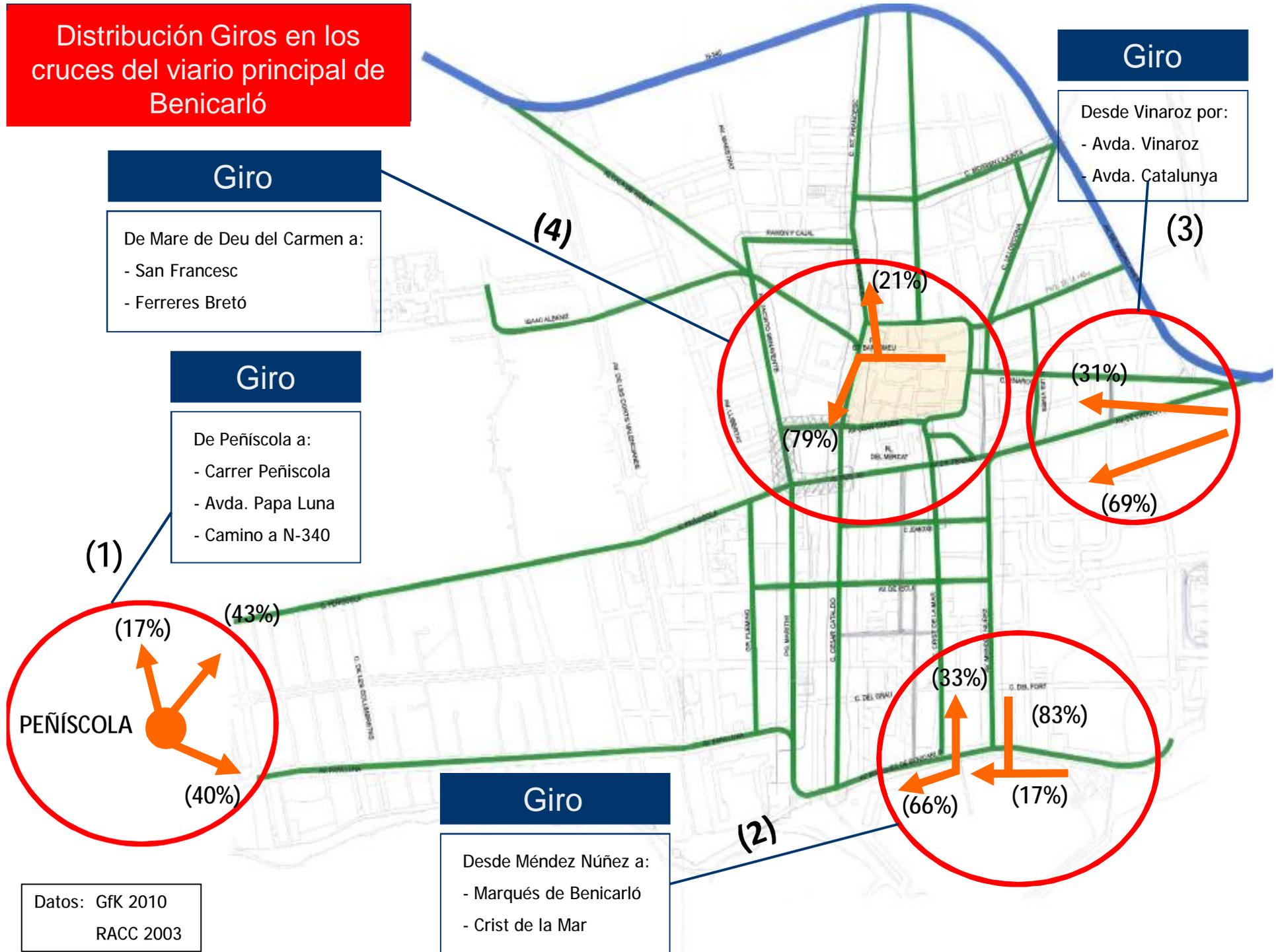
(2)

Giro

Desde Méndez Núñez a:

- Marqués de Benicarló
- Crist de la Mar

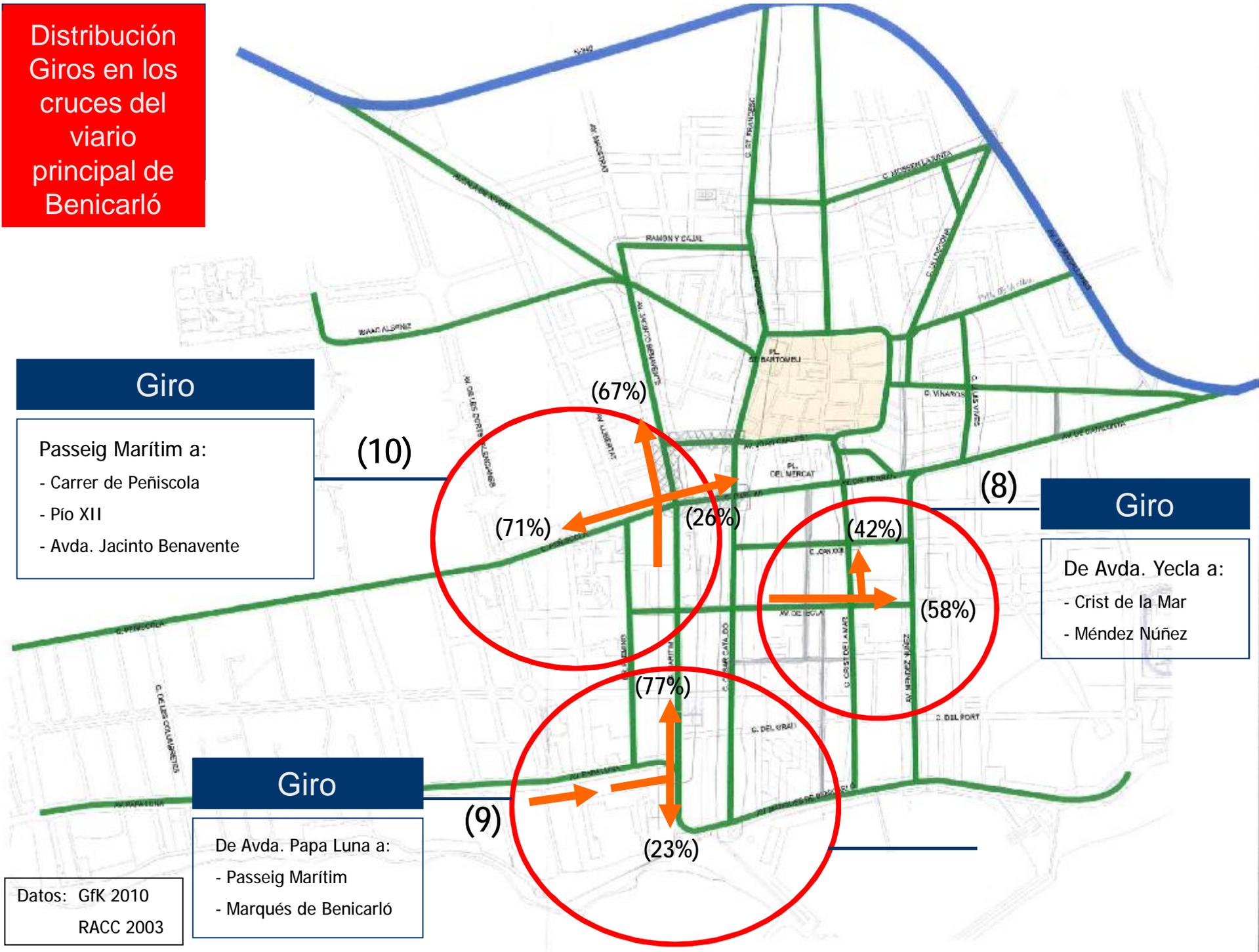
Datos: GfK 2010
RACC 2003



Distribución
Giros en los
cruces del
viario
principal de
Benicarló



**Distribución
Giros en los
cruces del
viario
principal de
Benicarló**



Giro

(10)

Passeig Marítim a:

- Carrer de Peñíscola
- Pio XII
- Avda. Jacinto Benavente

Giro

(8)

De Avda. Yecla a:

- Crist de la Mar
- Méndez Núñez

Giro

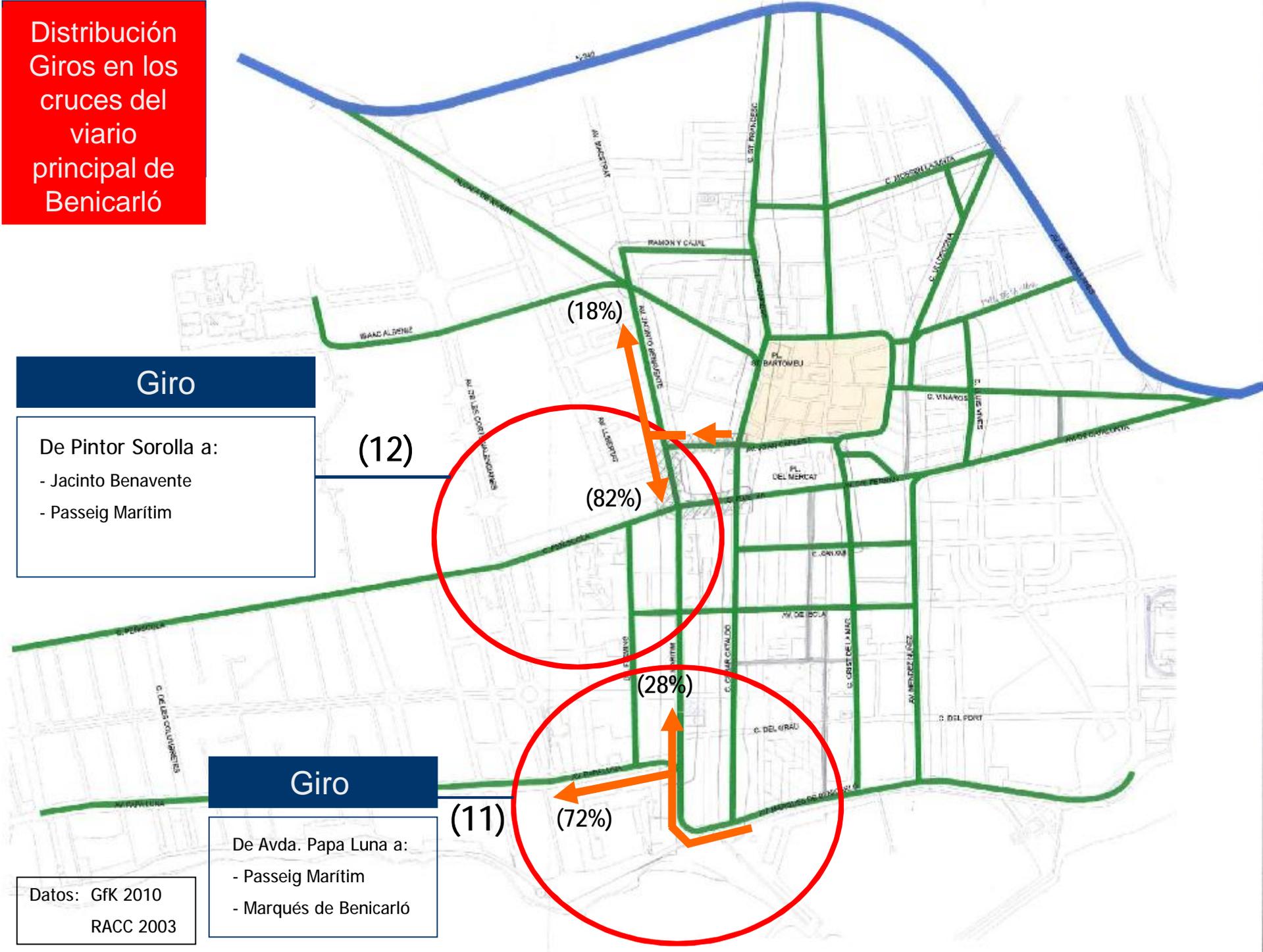
(9)

De Avda. Papa Luna a:

- Passeig Marítim
- Marqués de Benicarló

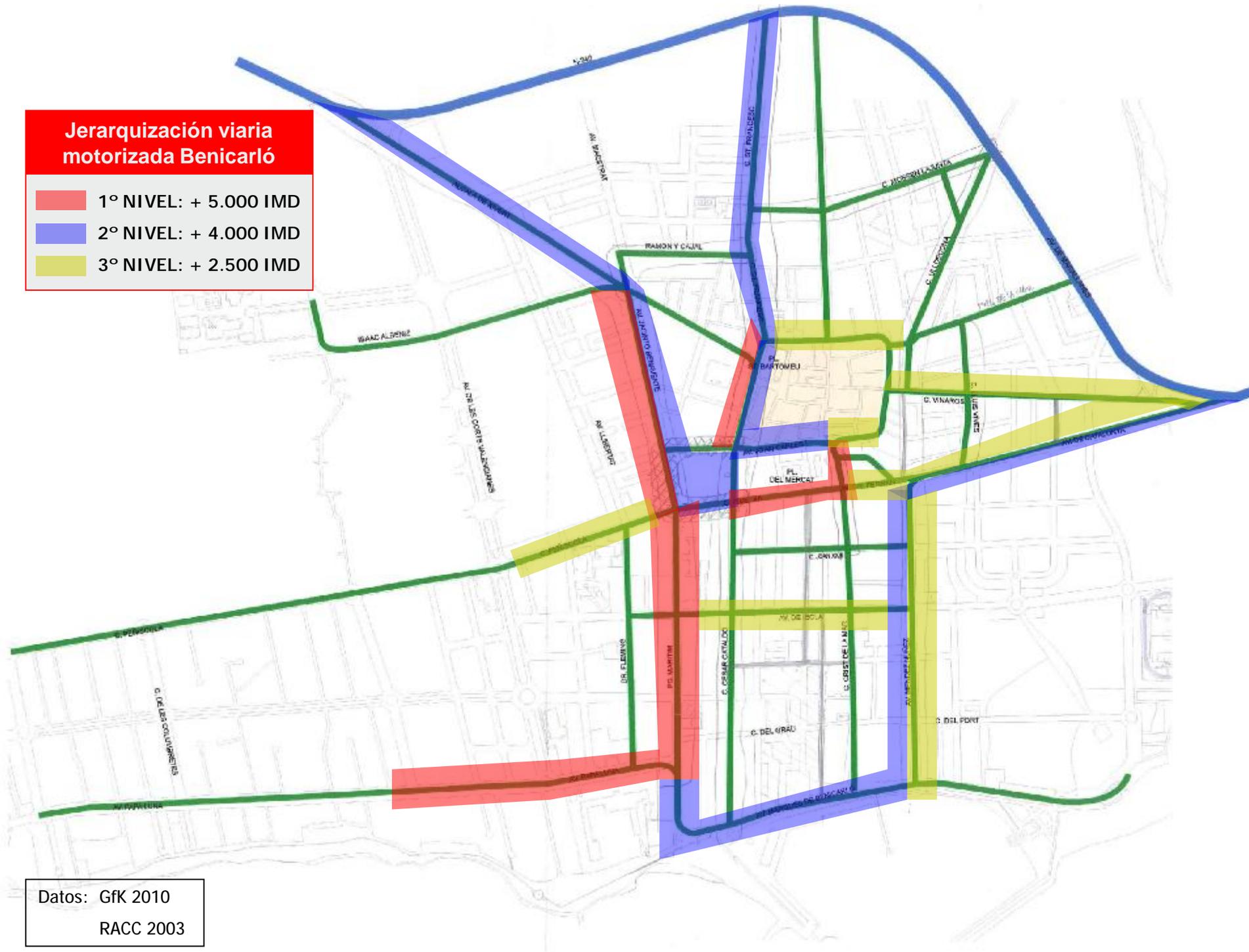
Datos: GfK 2010
RACC 2003

Distribución
Giros en los
cruces del
vial
principal de
Benicarló



Jerarquización viaria motorizada Benicarló

- 1º NIVEL: + 5.000 IMD
- 2º NIVEL: + 4.000 IMD
- 3º NIVEL: + 2.500 IMD



Datos: GfK 2010
RACC 2003

2.5. Análisis del Estacionamiento y la Carga/descarga

2.5.0. Parque de Vehículos. Dotación de aparcamientos y dimensionamiento

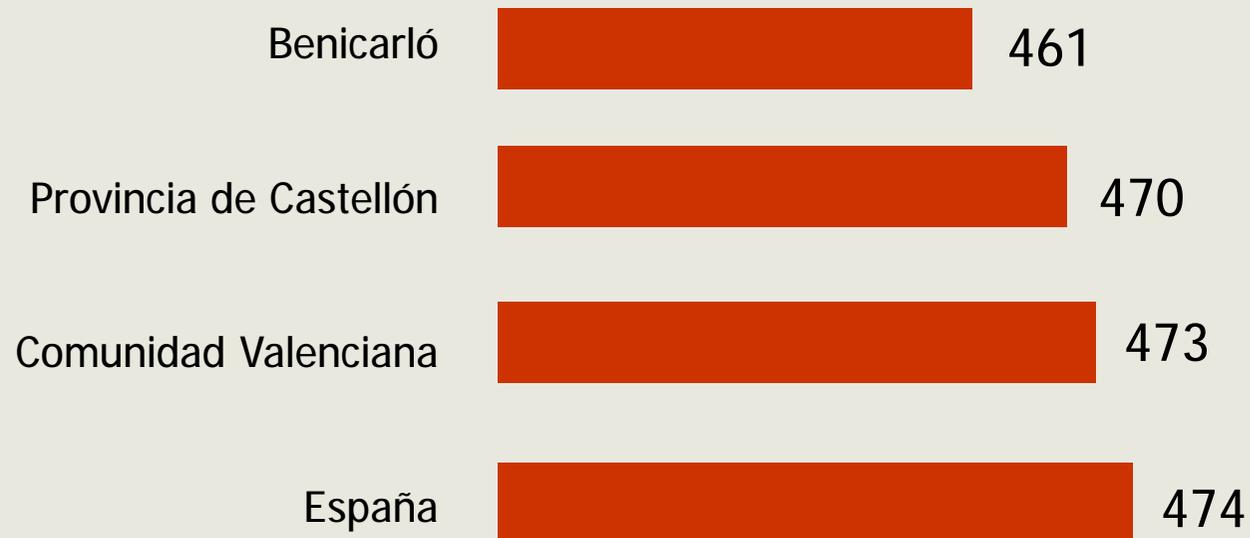
152

- ∅ Del aforo realizado en las entradas al municipio de Benicarló, se contabilizaron **5.029 vehículos no residentes** en el propio municipio.
- ∅ Éstos visitantes provienen **principalmente de** las área periurbanas de Benicarló, es decir, **Vinaròs y Peñíscola**.
- ∅ La **estancia media** de éstos vehículos es **de 5,1 horas** (5h y 5min).
- ∅ Esto se traduce en más de 25.000 horas de aparcamiento, que corresponde a aproximadamente **1.800 plazas ocupadas entre las 8 de la mañana y las 22 de la noche**, generando un problema que hay que atender.

2.5.0. Parque de Vehículos. Dotación de aparcamientos y dimensionamiento

153

- Ø Según el Anuario Económico de La Caixa, en Benicarló existen 20.217 vehículos de motor, de los cuales 12.284 corresponden a vehículos turismos.
- Ø Esto supone un ratio de 461 vehículos por cada 1.000 habitantes, dato ligeramente inferior con la provincia de Castellón, la Comunidad Valenciana y España.



2.5.1. Aparcamientos subterráneos y superficie.

154

Aparcamiento en vía pública

La cuantificación de las plazas de aparcamiento en la vía pública se ha efectuado mediante un “censo” de todas y cada una de las calles del casco urbano de Benicarló, contando las plazas existentes en cada una de ellas, además de comprobar las plazas ocupadas para obtener los ratios de ocupación. En la cumplimentación del censo de las calles, se diferenciaba el tipo de aparcamiento existente: libre, zona ORA, carga/descarga/vado, etc.

Aparcamiento subterráneo en público

En este apartado se contabilizan las plazas de aparcamiento correspondientes exclusivamente a aparcamientos subterráneos. Se han excluido por tanto los parkings en superficie al incluirse estos en la oferta en vía pública. En Benicarló, existe un aparcamiento público subterráneo, sito en la Plaza Constitución.

Por otra parte, en la Plaza Mare Molas existe un solar utilizado como aparcamiento por los residentes. Además, existe la **previsión de construcción de un futuro parking de 118 plazas** cerca de esta plaza, detrás del Colegio Consolación.

2.5.1. Aparcamientos subterráneos y superficie.

UBICACIÓN GEOGRÁFICA PARKING PÚBLICO CONSTITUCIÓN

155



Ubicación de un futuro
aparcamiento de 118
plazas (detrás Colegio
Consolación)

Solar utilizado como
aparcamiento (plaza
Mare Molas)

P Aparcamiento situado en la Plaza Constitución

2.5.1. Aparcamientos subterráneos y superficie.



Entrada al aparcamiento, en la calle Pintor Sorolla

La ocupación media del aparcamiento se sitúa entre el 10 y 25%

Parking Plaza Constitución	
UBICACIÓN	Plaza Constitución
TIPO DE PARKING	Subterráneo
Nº DE PLAZAS DISPONIBLES	125
TARIFAS	Los primeros 30 minutos es gratis, a partir de ahí, 0,01€ por minuto o fracción
ABONOS	<ul style="list-style-type: none"> •24 horas: 63,00 € •De 8 a 20 días laborables: 49,00€ •Nocturnos y festivos: 35,00€
HORARIO DE APARCAMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> •De lunes a viernes: De 8 a 24 horas •Sábados: de 9 a 24 horas

156

2.5.1. Aparcamientos subterráneos y superficie.

157

SOLAR PLAZA MARE MOLAS



Plaza Mare Molas, aparcamiento en superficie de aproximadamente 100 plazas.

2.5.2. Oferta y demanda de aparcamiento en viario (libre y regulado).

Regulación del Aparcamiento

La regulación del aparcamiento en el casco urbano de Benicarló se reduce a un espacio situado en el entorno de la Plaza Constitución y Mercat, lo que vendría a ser el centro administrativo del municipio, ya que concentra el Ayuntamiento con diferentes departamentos del mismo, la zona de bancos y la zona comercial.

Concretamente, las calles que están reguladas por la zona ORA son:

FRANCISCO PIZARRO	CRIST DEL MAR
SAN PIUS XII	CÉSAR CATALDO
DOCTOR FERRAN	CRISTOBAL COLÓN
PLAZA MERCAT	JUAN CARLOS I
ALCALÀ DE XIVERT	PLAZA SAN BARTOLOMÉ
	PLAZA CONSTITUCION

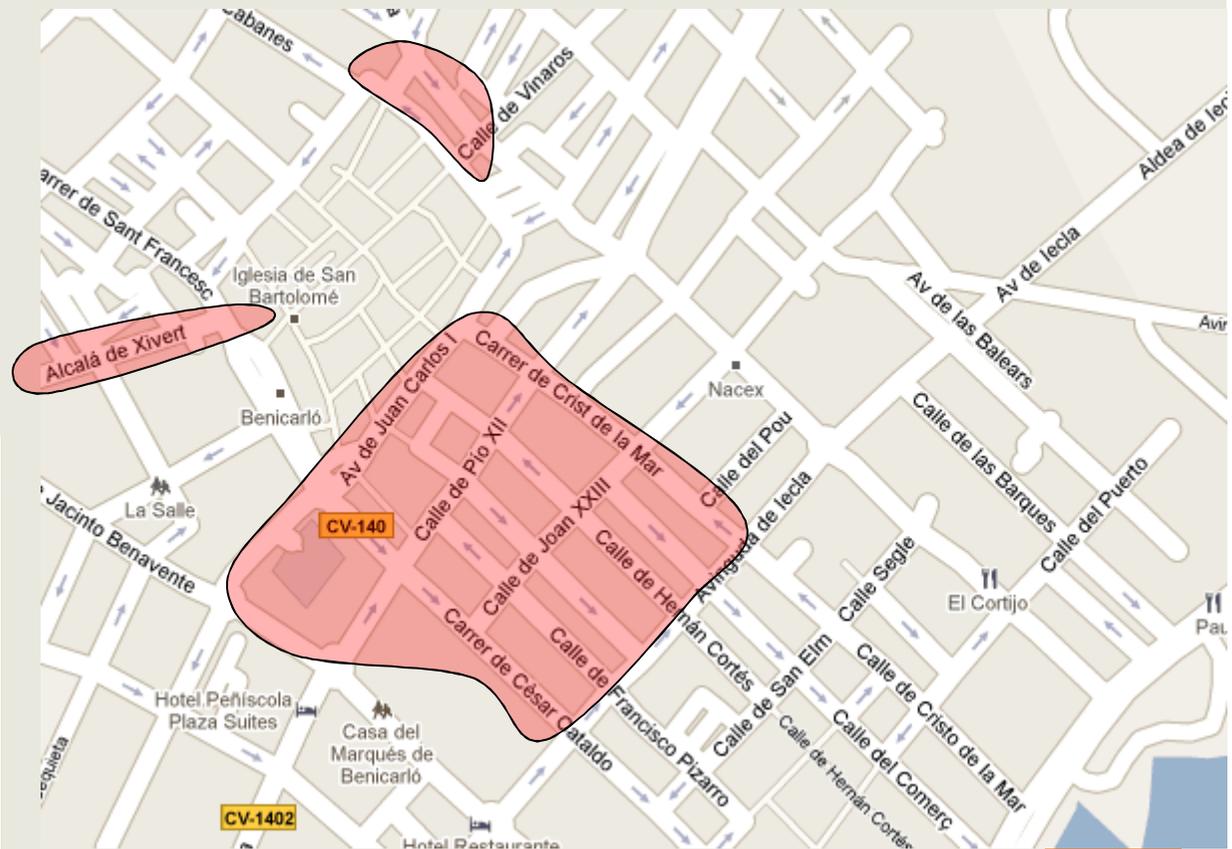
Los precios se sitúan en 0,10 € para un mínimo de 15 minutos y 1,10 € para un máximo de 118 minutos. El horario es de lunes a viernes de 9 a 13 y de 17 a 20 horas y los sábados de 9 a 13 horas.

La disposición irregular de la zona de estacionamiento regulado, con coexistencia próxima de calles de pago y calles gratuitas, da lugar a la generación de recorridos ociosos de los vehículos en busca de plazas gratuitas, sobrecargando de tráfico el viario del centro de la ciudad.

2.5.2. Oferta y demanda de aparcamiento en viario (libre y regulado).

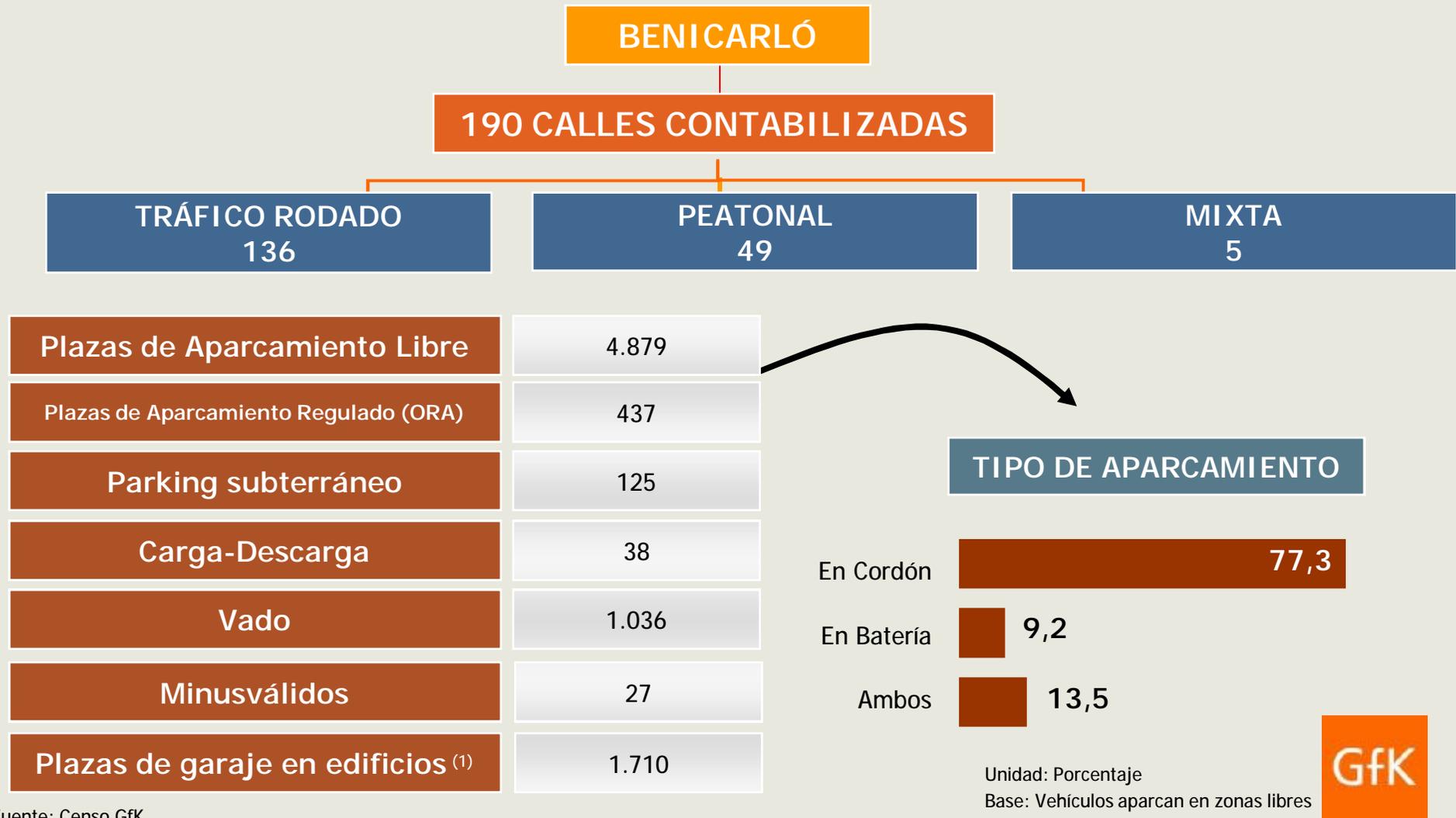
MAPA CON LAS CALLES CON ZONA ORA

FRANCISCO PIZARRO
 PIUS XII
 DOCTOR FERRAN
 PLAZA MERCAT
 ALCALÀ DE XIVERT
 CRIST DEL MAR
 CÉSAR CATALDO
 CRISTOBAL COLÓN
 JUAN CARLOS I
 PLAZA SAN BARTOLOMÉ
 PLAZA CONSTITUCIÓN



2.5.2. Oferta y demanda de aparcamiento en viario (libre y regulado).

160



Fuente: Censo GfK

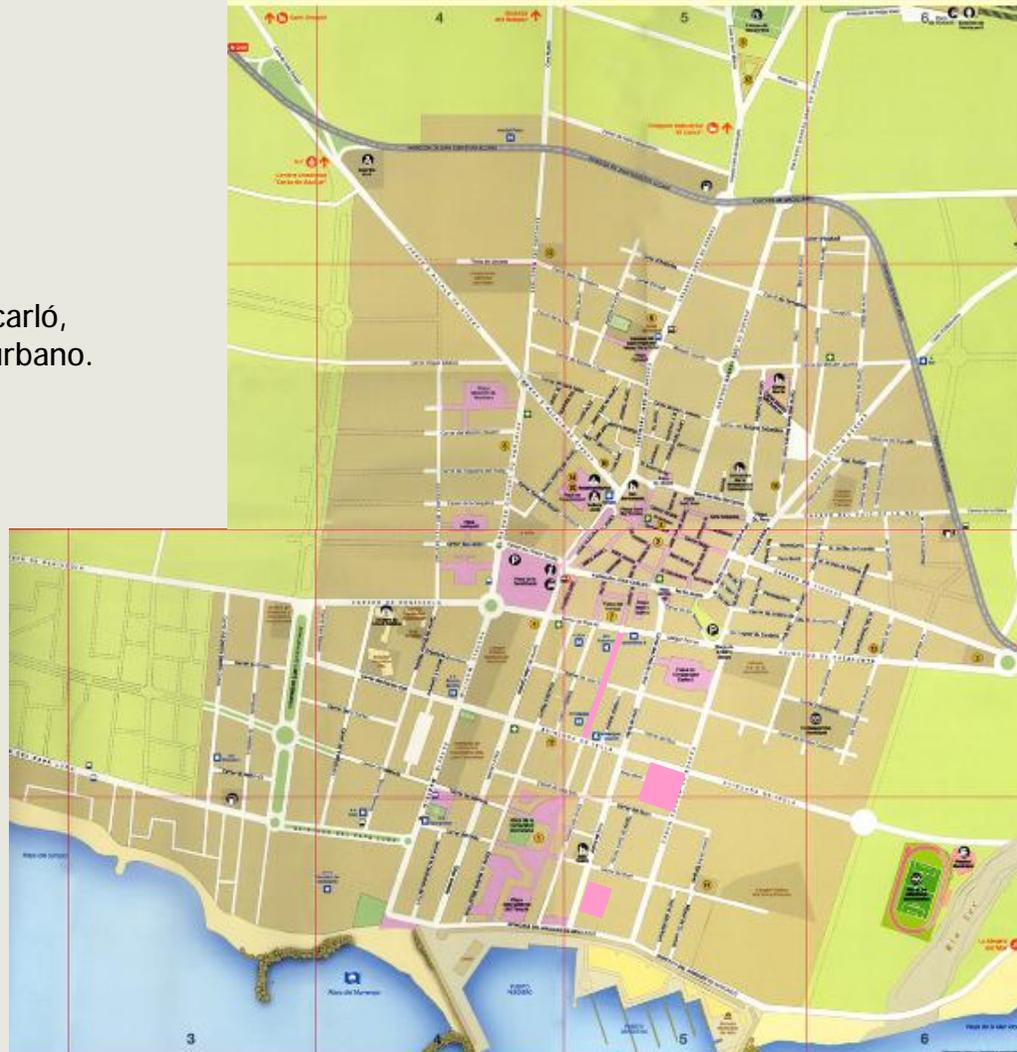
(1) Censo de viviendas 2001. INE

2.5.2. Oferta y demanda de aparcamiento en viario (libre y regulado).

UBICACIÓN GEOGRÁFICA DE LAS ZONAS PEATONALES

161

En rosa, las zonas peatonales de Benicarló, distribuidas a lo largo de todo el casco urbano.



2.5.2. Oferta y demanda de aparcamiento en viario (libre y regulado).

ZONAS PEATONALES. IMÁGENES

162



Imagen de la plaza
Constitución, totalmente
peatonalizada

Calles del casco antiguo, peatonalizada



2.5.2. Oferta y demanda de aparcamiento en viario (libre y regulado).

Durante la cumplimentación del censo se han contabilizado un total de 263 vehículos estacionados de forma ilegal, ya sea en doble fila, encima de aceras, en vados, etc...

VEHÍCULOS ESTACIONADOS DE FORMA ILEGAL →

263

Coches mal aparcados/1.000 habitantes
Benicarló è 9,8
Media GfK è 9,9

4,6% estaban realizando
Carga/Descarga
(12 vehículos)

Por calles, las calles con más representatividad de vehículos mal estacionados son:

Mare de Déu de Monserrat	8,0	Jacinto Benavente	3,0
Berenguer de Cardona	5,7	Doctor Ferrer	2,7
Sant Gener	4,6	José Febrer Soriano	2,3
César Cataldo	4,2	Méndez Núñez	1,9
Sants Martirs Abdó y Senén	4,2	Marqués De Benicarló	1,9
Vinaròs	3,8	Carrer d'Ulldecona	1,9
Avda. Corts Valencianes	3,8	Clapissa	1,9
Santa Isabel	3,8	Sant Pere D'Alcàntara	1,9
De La Victòria	3,4	Santa Càndida	1,9
Santa Bàrbara	3,4	9 D'Octubre	1,5
D'en Pere De Thous	3,0	Mare de Déu de Covadonga	1,5
		Mare de Déu del Carme	1,5

2.5.2. Oferta y demanda de aparcamiento en viario (libre y regulado).

164

La **ocupación media** de las plazas de aparcamiento libres en el municipio de Benicarló se sitúa en un **69,3%**, aunque este porcentaje varía considerablemente según la calle.

Así y teniendo en cuenta todos los vehículos estacionados (de forma legal como ilegal), se observa que existen calles que recogen más vehículos de los que se permiten estacionar.

A continuación se muestra una tabla con las calles que presentan un grado de ocupación de aparcamiento mayor al 95%, con el detalle de plazas de aparcamiento disponible, ora, vados, carga-descarga y vehículos bien o mal aparcados.

También se muestran las calles con mayor capacidad de aparcamiento (superior a 100 plazas) y su grado de ocupación.

2.5.2. Oferta y demanda de aparcamiento en viario (libre y regulado).

CALLES CON ALTO GRADO DE OCUPACIÓN

165

CALLE	Plazas de Aparcamiento LIBRE	Plazas de Aparcamiento ORA	CARGA-DESCARGA	VADOS	Vehículos bien aparcados	Vehículos mal aparcados	% Ocupación
D'en Pere De Thous	8	---	---	0	7	8	187,5
Mare De Déu Dels Monserrat	23	---	---	9	22	21	187,0
Mare De Déu Del Carme	6	---	2	8	6	4	166,7
Mare De Déu De Covadonga	9	---	---	---	9	4	144,4
Mestre Aurelio Camarero	11	---	---	4	11	3	127,3
Vinaròs	43	---	1	---	43	10	123,3
Sant Josep	13	---	---	9	15	---	115,4
Pius XII	0	44	3	2	44	---	100,0
Avda. LLibertad	103	---	---	21	103	---	100,0
Crist Del Mar	0	72	---	18	71	1	100,0
Comerç	73	---	1	26	71	2	100,0
Av. Corts Valencianes	71	---	---	12	61	10	100,0
Plaça Mercat	0	63	8	2	63	---	100,0
Mare De Déu De Lourdes	30	---	---	1	30	---	100,0
Lluís Vives	28	---	---	8	28	---	100,0
Manuel Alvar	28	---	---	2	28	---	100,0
Avda. Alacant	23	---	---	2	23	---	100,0
Sant Elm	23	---	1	8	23	---	100,0
Organista Coscollano	17	---	---	8	17	---	100,0
Boters	16	---	---	1	16	---	100,0

2.5.2. Oferta y demanda de aparcamiento en viario (libre y regulado).

CALLES CON ALTO GRADO DE OCUPACIÓN

Las calles con un alto grado de ocupación corresponden a grandes avenidas, y a pequeños ejes (Pius XII).



2.5.2. Oferta y demanda de aparcamiento en viario (libre y regulado).

CALLES CON MAYOR CAPACIDAD DE APARCAMIENTO

167

NOMBRE VÍA	Plazas de Aparcamiento LIBRE	Plazas de Aparcamiento ORA	VADOS	% Ocupación
Avda. Papa Luna	242	---	13	25,2
Méndez Núñez	188	---	18	92,0
Alcalà De Xivert	164	31	19	0,0
Avda. Catalunya	162	---	16	80,2
Avda. València	125	---	10	76,8
César Cataldo	122	24	33	93,8
José Febrer Soriano	121	---	28	90,1
Avda. Ausiàs March	121	---	4	33,1
Marqués De Benicarló	116	---	8	90,5
Avda. Llibertad	103	---	21	100,0
9 D'Octubre	96	---	6	90,6
Jacinto Benavente	90	---	17	8,9
Doctor Severo Ochoa	88	---	32	73,9
Doctor Fléming	86	---	27	94,2
D'Uldecona	83	---	24	6,0
Avda. Mediterrània	82	---	3	51,2
Passeig Maritim	79	---	4	77,2
Comerç	73	---	26	100,0
Mossén Lajunta	72	---	9	68,1
Avda. Corts Valencianes	71	---	12	100,0

2.5.3. Áreas de carga y descarga

168

En el municipio de Benicarló se han contabilizado un total de **38 zonas** de carga/descarga para vehículos comerciales.

En el control realizado por GfK en un día laborable, se analizaron los usos que los vehículos que circulan por el municipio de Benicarló dan a estas áreas de aparcamiento reservadas para uso comercial.

Aunque no todas las áreas de carga/descarga tienen el mismo horario, la mayoría de ellas tienen el horario dividido en dos turnos: de 7:00/8:00 a 12:00 y de 16:00 a 18:00/19:00 horas.

El control realizado por GfK consistía en comprobar el buen uso, comprobación de los vehículos allí estacionados. El resultado fue el siguiente:

- Ø Del total de vehículos aparcados (9) en estas zonas destinadas a uso comercial, el 22% (2) estaban aparcados de forma ilegal, sin realizar ninguna Carga/Descarga.

2.5.3. Áreas de carga y descarga. **Utilización**

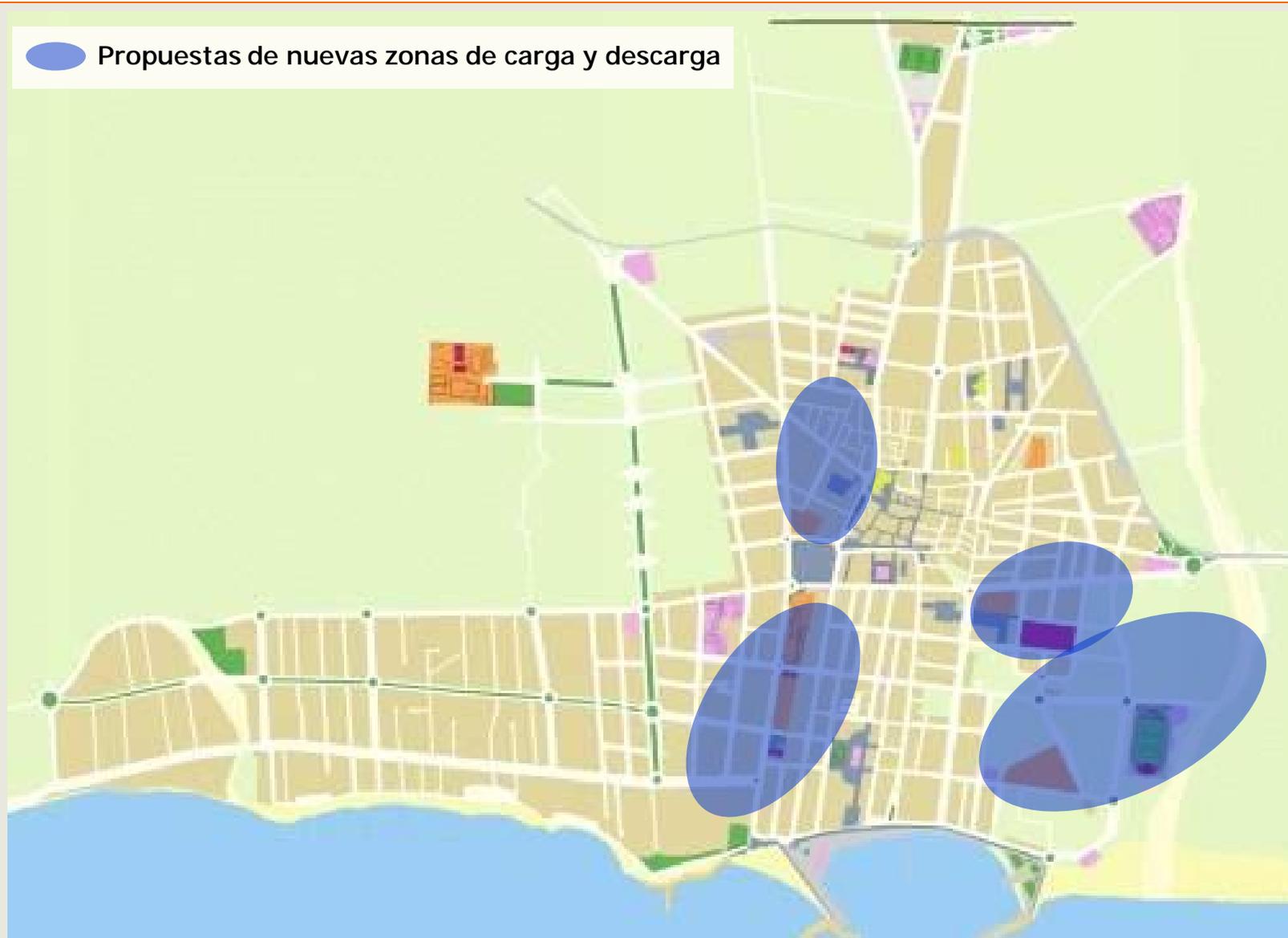
169

- Ø La oferta de vados comerciales (zonas de carga y descarga) existentes en un municipio, deben ser proporcionales al número de comercios, bares, etc existentes. Sin embargo suponen una reducción de la oferta de las plazas de aparcamiento para el resto de vehículos.
- Ø En el caso de Benicarló, en el excelente trabajo de campo se han contabilizado un total de 38 vados comerciales y 780 establecimientos entre oficinas, comercios, bares, etc..
- Ø En algunas de las calles principales, a pesar de la existencia de vados comerciales, se encuentran vehículos de este tipo estacionados de forma ilegal, por el escaso respeto hacia estas plazas por parte de los conductores.
- Ø En Benicarló sale **un ratio de un vado por cada 20 comercios**. Esto supone algo más de una plaza de este tipo por cada 1000 habitantes=> **esto es claramente insuficiente**.
- Ø En Barcelona recientemente se ha ampliado en 7.003 la oferta de este tipo de plazas. Lo que supone una ampliación en 4,4 plazas por cada 1.000 habitantes. Trasladado a Benicarló, este aumento supondría aumentar en 95 las plazas de carga y descarga, puesto que Benicarló no tiene tan desarrollada la actividad comercial, el aumento sería de 45 plazas.
- Ø Esto indica que hacen falta plazas de carga y descarga y que las existentes son todas ellas necesarias. En el plano de la pagina siguiente se aprecia su distribución espacial.

2.5.3. Áreas de carga y descarga. Cobertura actual



2.5.3. Áreas de carga y descarga. [Necesidades futuras](#)



2.5.3. Áreas de carga y descarga. Calles actuales con CD

Calles con zonas de Carga y Descarga

172

NOMBRE VÍA	Nº ZONAS CARGA Y DESCARGA
Plaça Mercat	8
Pius XII	3
Jacinto Benavente	2
Sant Francesc	2
Ramón y Cajal	2
Mare De Déu Del Carme	2
Doctor Pera	2
Méndez Núñez	1
9 D'Octubre	1
Uildecona	1
Comerç	1
Mossén Lajunta	1
Puig De La Nau	1
Vinaròs	1
Joan Carles I	1
Joan XXIII	1
Madrid	1
Cristobal Colón	1
Pérez Pina	1
Sant Elm	1
Plaza Sant Bartomeu	1
Les Moreres	1
Plaça Sant Joan	1
Plaça Mercat Vell	1
TOTAL	38

Fuente: Censo GfK

2.5.4. Empresas de Transporte

173

- Ø Como ya hemos visto anteriormente el Ayuntamiento **no tiene lista la regulación de la carga y descarga** con las nuevas zonas y horarios que reclaman desde hace años las asociaciones empresariales de transportistas que surten de mercancías a las cadenas de supermercados y tiendas de alimentación; de bebidas a los bares y restaurantes, y, en general, a todos los establecimientos con necesidades, ya sean hoteles, empresas, etcétera
- Ø Las empresas de transporte deben adecuar su funcionamiento a los horarios de carga y descarga existentes en el municipio.
- Ø Con la propuesta anterior de nuevas plazas de carga y descarga se reduzcan en parte los problemas inherentes a toda distribución de mercancías.
- Ø En cualquier caso las dimensiones de los vehículos deben ser acordes con el tamaño de ciudad evitando los de más de 20 TM de tara máxima.
- Ø Entendemos que no es necesaria la creación de rutas logísticas específicas para Benicarló dado su tamaño e ideosincrasia.

2.6. Análisis del Transporte Público

2.6.1. Oferta y Demanda de la red de transporte público

El sistema de transporte público de Benicarló está compuesto por los siguientes elementos:

175

Red urbana: No existe una línea de autobús de recorrido íntegramente urbano.

Red Interurbana:

- **Bus interurbano.** Diferentes líneas comunican Benicarló con municipios vecinos y con el resto del país:

Línea Vinaròs-Benicarló-Peñíscola, mediante el operador *Autobuses Castellón y Autos Mediterránea*.

Línea Vinaròs-Madrid, mediante el operador *Auto-Res*, con parada en Benicarló

El operador HIFE une Benicarló con Castellón, Valencia, Cataluña y Aragón.

- **Renfe.** Trenes de media distancia comunican Benicarló con diferentes municipios de la provincia de Castellón, Valencia y Tarragona. La estación de Renfe es compartida con Peñíscola con la denominación Benicarló-Peñíscola.

En las páginas siguientes se detallan las características de cada línea del transporte público de Benicarló.

2.6.1. Oferta y Demanda de la red de transporte público

Bus interurbano. Línea Vinaròs-Benicarló-Peñíscola. Recorrido, horarios

176

Mediante el operador *Autobuses Castellón y Autos Mediterránea*, el municipio de Benicarló queda comunicado con los dos municipios colindantes al sur y al norte, es decir, Peñíscola y Vinaròs, con diferentes recorridos, y diferentes horarios.

En la temporada de verano, los recorridos aumentan respecto a la del verano, facilitando el acceso a los turistas a las playas de Benicarló.

En la página siguiente se muestra en una tabla las frecuencias:

2.6.1. Oferta y Demanda de la red de transporte público

Bus interurbano. Línea Vinaròs-Benicarló-Peñíscola. Recorrido, horarios

VINARÒS-BENICARLÓ-PEÑÍSCOLA								VERANO (FIN DE CURSO ESCOLAR - PRINCIPIO DE CURSO ESCOLAR)	
RIO SERVOL BENICARLÓ PEÑÍSCOLA	IGLESIA VIN. BENICARLÓ PEÑÍSCOLA	CASAL BENICARLÓ VINARÓS	RENFE BNLO. BENICARLÓ PEÑÍSCOLA	BENICARLÓ PEÑÍSCOLA	PEÑÍSCOLA BENICARLÓ RENFE	PEÑÍSCOLA BENICARLÓ	PEÑÍSCOLA VINARÓS		
6:30	6:35	8:00	7:45	7:00	9:00	7:30 (1)	7:30		
7:00	7:05	8:45	8:45	7:30	10:00	8:15	8:15		
7:15	7:20	9:15	9:45	7:45	11:00	8:30	17:00		
7:30	7:35	9:45	10:45	8:00	16:00	8:45	17:15		
7:45	7:50	10:15	11:45	8:15	16:30	9:00	17:30		
8:00	8:05	10:45	12:45	8:30	16:45	9:15	17:45		
8:15	8:20	11:15	13:45	8:45	17:00	9:30	18:00		
8:30	8:35	11:45	14:45	9:00	17:15	9:45	18:15		
9:00	9:05	12:15	14:45	9:15	17:30	10:00	18:30		
9:30	9:35	12:45	16:45	9:30	17:45	10:15	18:30		
10:00	10:05	13:15	16:45	9:45	18:00	10:30	18:45 (1)		
10:30	10:35	13:45	17:45	10:00	18:15	10:45	19:00		
11:00	11:05	14:15	18:45	10:15	18:30	11:00	19:15		
11:30	11:35	14:45	19:45	10:30	18:45	11:15	19:30		
12:00	12:05	15:15	20:45	10:45	19:00	11:30	19:45		
12:30	12:35	15:45	21:45	11:00	19:00	11:45	19:45		
13:00	13:05	16:15	22:45	11:15	19:15	12:00	20:00		
13:30	13:35	16:45	23:45	11:30	19:30	12:15	20:15		
14:00	14:05	17:15		11:45	19:45	12:30	20:30		
14:30	14:35	17:45		11:45	20:00	12:45	20:45		
15:00	15:05	18:15		12:00	20:15	13:00 (1)	21:00		
15:30	15:35	18:45		12:15	20:30	13:15	21:15		
16:00	16:05	19:15		12:30	20:45	13:30	21:30 (2)		
16:30	16:35	19:45		12:45	20:45	13:45	21:45		
17:00	17:05	19:45		13:00	21:00	14:00	21:45		
17:30	17:35	20:15		13:15	21:15	14:15	22:00		
18:00	18:05	20:45		13:30	21:30	14:30 (2)	22:15		
18:30	18:35	21:15		13:45	21:45	14:45	22:30		
19:00	19:05	21:45		14:00	22:00	15:00	22:45		
19:30	19:35	22:15		14:15	22:15	15:15	23:00		
20:00	20:05	22:45		14:30	22:30	15:30	23:00		
20:30	20:35	23:15		14:45	22:45	15:45	23:15		
21:00	21:05	23:45		15:00	23:00	16:00	23:30		
21:30	21:35	0:15		15:15	23:15	16:15	23:45		
22:00	22:05	0:30		15:30	23:30	16:30	0:00		
22:30	22:35	0:45		15:45	23:45	16:45	0:15		
23:00	23:05	1:00			0:00		0:30		
23:30	23:35	1:15			0:15		0:45		

VINARÒS-BENICARLÓ-PEÑÍSCOLA					INVIERNO (PRINCIPIO CURSO ESCOLAR - FIN CURSO ESCOLAR)	
RIO SERVOL BENICARLÓ PEÑÍSCOLA	IGLESIA VIN. BENICARLÓ PEÑÍSCOLA	CASAL BENICARLÓ VINARÓS	BENICARLÓ PEÑÍSCOLA	PEÑÍSCOLA VINARÓS		
6:30	6:35	7:50	7:00	7:30		
7:00	7:05	8:20	7:30	8:00		8:00 (1)-(2)
7:30	7:35	8:50	8:00	8:30		8:30
8:00	8:05	9:20	8:30	9:00		9:00
8:30	8:35	10:00	9:00	9:45		9:45
9:00	9:05	10:35	9:30	10:15		10:15
9:30	9:35	11:05	10:00	10:45		10:45
10:00	10:05	11:35	10:30	11:15		11:15
10:30	10:35	12:05	11:00	11:45		11:45
11:00	11:05	12:35	11:30	12:15		12:15
11:30	11:35	13:05	12:00	12:45 (1)		
12:00	12:05	13:35	12:30	13:15		13:15
12:30	12:35	14:05	13:00	13:45		13:45
13:00	13:05	14:35	13:30	14:15		14:15
13:30	13:35	15:05	14:00	14:45		14:45
14:00	14:05	15:20	14:30	15:00 (2)		
14:30	14:35	15:50	15:00	15:30		15:30
15:00	15:05	16:20	15:30	16:00		16:00
15:30	15:35	16:50	16:00	16:30		16:30
16:00	16:05	17:20	16:30	17:00		17:00
16:30	16:35	17:50	17:00	17:30		17:30
17:00	17:05	18:20	17:30	18:00		18:00
17:30	17:35	18:50	18:00	18:30 (1)		18:30 (1)
18:00	18:05	19:20	18:30	19:00		19:00
18:30	18:35	19:50	19:00	19:30		19:30
19:00	19:05	20:20	19:30	20:00		20:00
19:30	19:35	20:50	20:00	20:30		20:30
20:00	20:05	21:20	20:30	21:00		21:00
20:30	20:35	21:50	21:00	21:30 (2)		21:30 (2)
21:00	21:05	22:20	21:30	22:00		22:00
21:30	21:35	22:50	22:00	22:30		22:30
22:00	22:05	23:20	22:30	23:00		23:00

- Vinaròs-Río Servol A
- Av. Libertad s/n
- Iglesia (S. Cristóbal, 25)
- Picasso (Av. P. Picasso, 18)
- Av. Pio XII
- RENFE Vinaròs
- Hospital Comarcal (Av. Gd. Atroncillo)
- Pol. Vinaròs (Pistas Atletismo)
- Pol. Vinaròs (Carrefour)
- Batreta N 340, Km. 1044,8
- RENFE Benicarló (solo verano)
- Casal C/ S. Francisco, 29
- Jardines Pz. Constitución, 1
- Neptuno
- Dr. Fleming s/n (junto a Mercadona)
- Farrell (Av. Papa Luna, 73)
- Can Vicente P. Luna-Plenamar
- La Caracola Papa Luna, 370
- Fruit. Piñana
- Voramar-Gran Hotel Peñíscola
- Casablanca Pl. Luna Rte. Fontana
- Peñisamar-Piscina Municipal
- Bodegón 2000 (P. Luna, 80)
- Acuazul-Aptus. Picasso
- H. Peñ. Palas-H. Felipe II
- Hosteria del mar (Ptuna,19)
- H. Maria Cristina-P. Luna, 10
- Turismo (Av. Primo Rivera, 31)
- Pz. Constitución (Ayuntamiento)
- Castillo (Pz. JB. Automelli)

— Ida
— Vuelta

⁽¹⁾ Enlace en Benicarló con CS N-340. ⁽²⁾ Enlace en Benicarló con CS AP-7.

⁽¹⁾ Enlace Línea Vinaròs-Castellón por 340, de lunes a sábado.
⁽²⁾ Enlace Línea Vinaròs-Castellón por AP7 todos los días.

Verano

Invierno



2.6.1. Oferta y Demanda de la red de transporte público

Bus interurbano. Línea Benicarló-Madrid. Recorrido, horarios

178

Mediante el operador *Auto-Res*, el municipio de Benicarló queda comunicado con la ciudad de Madrid, con una frecuencia de un autobús al día en laborables y tres autobuses en fin de semana, a un precio por trayecto de 36,65 euros.

A continuación se muestra los horarios de ida y vuelta:

Laborables

IDA		Origen BENICARLO	
Salida		Llegada Aprox.	
 16:10- BENICARLO		22:35 - MADRID	
VUELTA		Origen MADRID	
Salida		Llegada Aprox.	
 08:00- MADRID		14:55 - BENICARLO	
 15:00- MADRID		21:20 - BENICARLO	

Sábados y festivos

IDA		Origen Benicarlo	
Salida		Llegada Aprox.	
 10:40- BENICARLO		17:30 - MADRID	
 16:10- BENICARLO		23:00 - MADRID	
 16:10- BENICARLO		22:35 - MADRID	
VUELTA		Origen Madrid	
Salida		Llegada Aprox.	
 08:00- MADRID		14:55 - BENICARLO	
 15:00- MADRID		21:20 - BENICARLO	

2.6.1. Oferta y Demanda de la red de transporte público

Bus interurbano. *Línea Tortosa-Valencia y Zaragoza-Valencia.* Recorrido, horarios

179

Mediante el operador *HIFE*, el municipio de Benicarló queda comunicado con la comunidad de Aragón y la provincia de Valencia y Tarragona.

Línea Tortosa-Valencia: 4 autobuses en laborable y 2 en sábados y festivos

Línea Zaragoza-Valencia: 5 autobuses diario

En las páginas siguientes se muestran las tablas de frecuencias:

2.6.1. Oferta y Demanda de la red de transporte público

Bus interurbano. Línea Tortosa-Valencia y Zaragoza-Valencia. Recorrido, horarios

180

LINEA REGULAR TORTOSA – VINARÒS – BENICARLÓ CASTELLÓN – VALENCIA

Lunes a viernes lab.	Sábado lab.		Lunes a viernes lab.	Sábado lab.
6,15		TORTOSA	18,10	18,10
6,20		Campredó	17,55	17,55
6,30		L'Aldea	17,45	17,45
6,35		Hostal	17,40	17,40
6,45		Amposta	17,30	17,30
7,00		S. Carles	17,15	17,15
7,10		Les Cases	17,05	17,05
7,15		Alcanar	17,00	17,00
7,30	7,30	Vinaròs	16,45	16,45
7,40	7,40	Benicarló	16,30	16,30
CN340 Autop.	CN340		CN340 Autop.	CN340
7,50	-	Emp. Peñíscola	16,35	16,35
8,00	-	Sta. Magdalena	16,25	16,25
8,15	-	Alcalá	16,10	16,10
8,20	-	Emp. Alcossebre	16,05	16,05
8,30	-	Torreblanca	15,55	15,55
8,35	-	Emp. Cabanes	15,50	15,50
8,45	-	Oropesa	15,40	15,40
8,55	-	Benicassim	15,30	15,30
9,15	-	Castellón Est. busos	15,15	15,15
-	8,55	Castellón Pl. País Valenciano	15,00	15,00
9,30	-	Villareal	14,45	-
9,35	-	Alquerías	14,40	-
9,45	-	Nules	14,30	-
9,50	-	Chilches	14,25	-
10,00	-	La Llosa	14,20	-
10,10	-	Almenara	14,15	-
10,20	-	Sagunto	14,00	-
10,45	10,10	Valencia	13,30	14,00

ZARAGOZA - MAELLA - TORTOSA - PEÑÍSCOLA CASTELLÓN - VALENCIA POR CARETERA

DIARIO	DIARIO	DIARIO	SERVICIO POR CARETERA	DIARIO	DIARIO
10,45	15,30	15,30	ZARAGOZA	11,45	20,00
11,35	16,20	16,20	BUJARALOEZ	10,45	19,00
12,00	16,50	16,50	CASPE	10,15	18,40
12,20	17,10	17,10	MAELLA	10,00	18,20
12,40	17,30	17,30	BATEA	9,35	17,55
12,55	17,45	17,45	GANDESA	9,20	17,45
13,10	18,05	18,05	PINELL	9,05	17,35
-	18,25	18,25	XERTA	8,50	17,20
-	18,30	18,30	ALDOVER	8,40	17,10
13,50/14,20	CONEXIÓN 18,50/19,05	18,40/19,00	TORTOSA	8,30/8,05	17,00/16,40
14,40	-	19,15	L'ALDEA	7,55	16,20
14,45	-	19,30	AMPOSTA	7,45	16,10
15,00	-	19,45	S. CARLOS	7,30	15,50
15,10	-	20,05	CASAS ALC.	7,15	15,20 ⁽¹⁾
15,20	-	20,15	ALCANAR	7,10	15,15 ⁽¹⁾
15,30	19,40	20,35	VINAROEZ	7,00	15,30
15,50	19,50	-	BENICARLÓ	6,40	15,10
16,00	20,00	-	PEÑÍSCOLA	6,30	15,00
16,50	20,30	-	OROPESA	-	14,20
17,05	20,45	-	BENICASSIM	-	14,00
17,45	-	-	CASTELLÓ (País Valencia)	-	13,30
17,35	21,00	-	CASTELLÓ (Est. Bus)	-	13,40
19,00	22,00	-	VALENCIA	-	12,00

(1) = Alcanar y Les Cases bus de Tortosa - Vinaròs. 15 min + domingos y festivos.

2.6.1. Oferta y Demanda de la red de transporte público

RENFE: Trenes de media distancia

181

Son los trenes comúnmente conocidos como Regionales, que comunican puntos de una misma región entre sí o con la contigua. Algunas líneas pueden atravesar tres comunidades autónomas de forma puntual.

Circulan servicios de Media Distancia por toda la red ferroviaria española excepto tramos cortos que son exclusivos de alguna línea de Cercanías Renfe.

La red de Media Distancia está dividida en cinco zonas, de las cuales una está subdividida en tres:

Líneas A: Andalucía

Líneas Ca: Cataluña

Líneas G: Galicia

Líneas R: (Radiales desde Madrid)

Líneas L: Comunidad Valenciana y Región de Murcia. Dentro de esta zona, la línea L7 es la que comunica a Benicarló con los siguientes municipios: Valencia-Norte, València-Cabanyal, Sagunt, Villareal, Castelló de la Plana, Benicàssim, Orpesa, Torreblanca, Alcalà de Xivert, Benicarló-Peníscola, Vinaròs, Ulldesona, L'Aldea-Amposta, Tortosa.

En la siguiente página se muestran planos y las frecuencias:



2.6.1. Oferta y Demanda de la red de transporte público

RENFE: Trenes de media distancia. Plano y frecuencias

182



Tren / Recorrido	Salida	Llegada	Duración
▶ 14018 R. EXPRESS	07.26	08.14	48 min.
▶ 00697 ARCO	10.02	10.34	32 min.
▶ 18093 R. EXPRESS	12.33	13.18	45 min.
▶ 01111 ALARIS	12.59	13.37	38 min.
▶ 00463 TALGO	13.55	14.25	30 min.
▶ 14022 R. EXPRESS	14.10	14.56	46 min.
▶ 00165 TALGO	16.54	17.25	31 min.
▶ 01171 TALGO	19.04	19.40	36 min.
▶ 01391 ALARIS	21.35	22.10	35 min.

2.6.1. Oferta y Demanda de la red de transporte público

183

RENFE. Aforo y encuestas a viajeros

Como se ha comentado anteriormente en el apartado de metodología, y con el fin de conocer los principales motivos de desplazamientos y los focos atractores del municipio, se han realizado encuestas a los viajeros del RENFE, que bajaban y/o subían de la estación de Benicarló-Peñíscola.

Al mismo tiempo, se realizó un aforo de los viajeros subidos y bajados durante una jornada de trabajo completa, en día laborable. El aforo se realizó el lunes 21 de junio de 2010. **Se contabilizaron un total de 190 pasajeros bajados y 125 pasajeros subidos.**

Respecto a las encuestas a los viajeros de RENFE, se han realizado un total de **73 encuestas**, con los resultados principales siguientes:

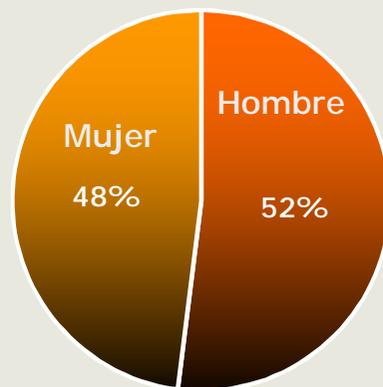
- El perfil del viajero es hombre, menor de 35 años, que utiliza el tren por trabajo y ocio.
- Las estaciones de origen y destino son Valencia y Castellón, principalmente
- Más de la mitad de los viajeros accede y se dispersa de la estación en coche privado. Casi una quinta parte lo hace andando.
- La mitad de los viajeros que no acceden en coche, podrían realizar ese trayecto en su vehículo privado, pero no lo hacen principalmente por comodidad.

2.6.1. Oferta y Demanda de la red de transporte público

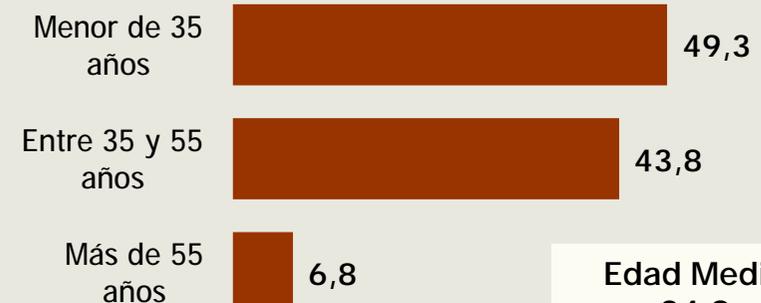
RENFE. Encuestas. Perfil del viajero

184

Sexo

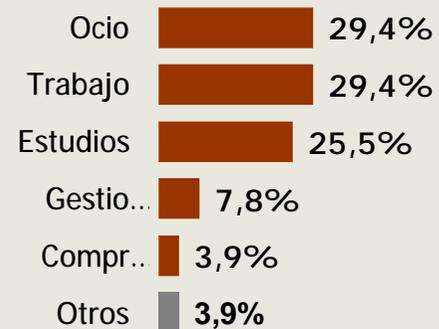


Edad



Edad Media
34,8

Motivo



GfK

Unidad: Porcentaje

Base: Total encuesta a viajeros RENFE (73)

2.6.1. Oferta y Demanda de la red de transporte público

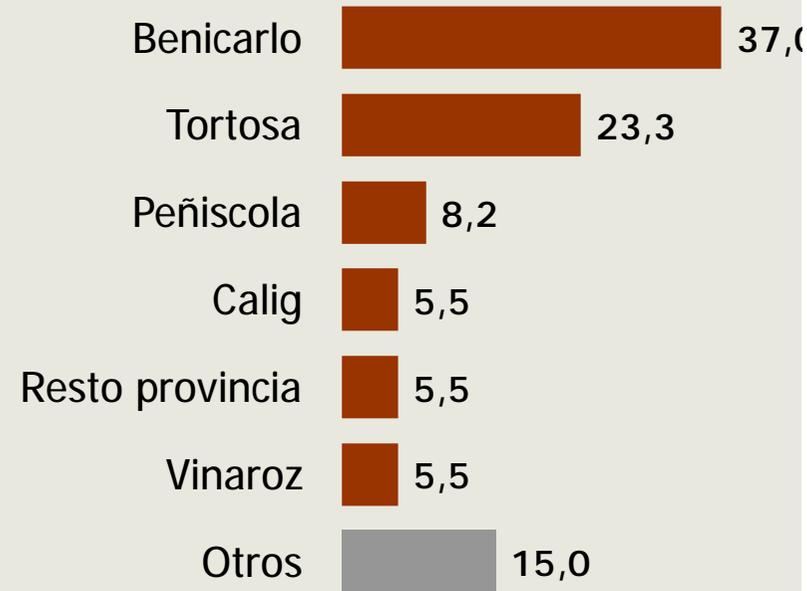
RENFE. Encuestas.

185

Origen – Destino del viaje



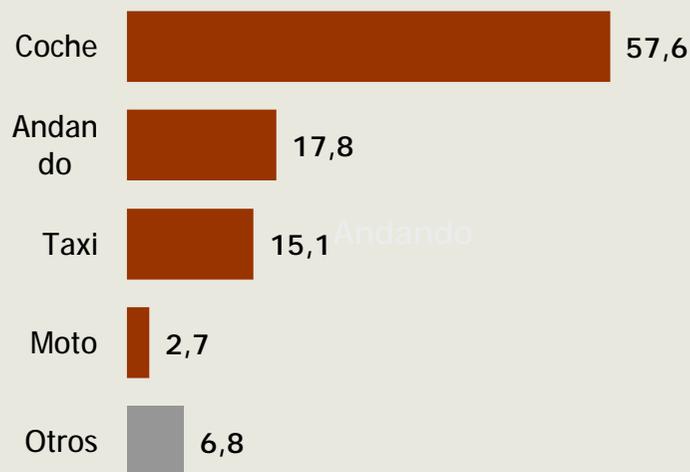
Lugar de residencia



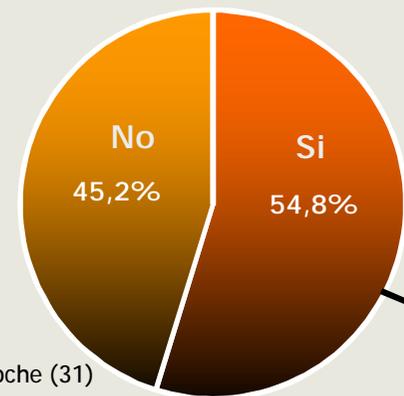
2.6.1. Oferta y Demanda de la red de transporte público

RENFE. Encuestas.

Modo de acceso a la estación de tren

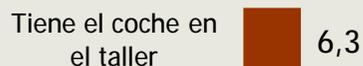


¿Podría realizar el trayecto en coche como conductor?



Unidad: Porcentaje
Base: No realiza el trayecto con coche (31)

¿Por qué motivos no lo ha hecho?



Unidad: Porcentaje
Base: Podría haber realizado el trayecto en coche (17)

Unidad: Porcentaje
Base: Total encuesta a viajeros RENFE (73)



2.6.2. Accesibilidad a las paradas Transporte Público

187

Durante el trabajo de campo realizado en Benicarló, se realizó además un análisis de la accesibilidad al transporte público en el municipio.

El trabajo consistía, mediante una ficha de cumplimentación, analizar aquellos aspectos que condicionan la accesibilidad de la infraestructura (ubicación, líneas, marquesinas, información, etc).

En las páginas que siguen a continuación, se ofrece un análisis de las paradas del transporte público que existen en Benicarló, tanto del autobús, interurbano como de la estación de ferrocarril de RENFE.

Estas fichas se acompañan de imágenes ilustrativas de las paradas.

2.6.2. Accesibilidad a las paradas Transporte Público

188

TRANSPORTE INTERURBANO (AUTOBÚS)

Líneas utilizan esta parada	Peñíscola – Benicarló – Vinaròs
Ubicación de la Parada	Avenida Papa Luna (3 paradas)
Características de la parada	<ul style="list-style-type: none">•Existe Marquesina•Está equipada con asientos o apoyo isquiático•Las lunas de la marquesina tienen franjas de color visible•Existe información sobre la línea



Imágenes de las paradas en Avenida de Papa Luna

2.6.2. Accesibilidad a las paradas Transporte Público

189

TRANSPORTE INTERURBANO (AUTOBÚS)

Líneas utilizan esta parada	Peñíscola – Benicarló – Vinaròs
Ubicación de la Parada	Paseo Marítimo (2 paradas)
Características de la parada	<ul style="list-style-type: none">•Existe Marquesina•Está equipada con asientos o apoyo isquiático•Las lunas de la marquesina tienen franjas de color visible•Existe información sobre la línea



Imágenes de las paradas en Paseo Marítimo

2.6.2. Accesibilidad a las paradas Transporte Público

TRANSPORTE INTERURBANO (AUTOBÚS)

190

Líneas utilizan esta parada	Peñíscola – Benicarló – Vinaròs
Ubicación de la Parada	Calle Sant Francesc
Características de la parada	<ul style="list-style-type: none">•Existe Marquesina•Está equipada con asientos o apoyo isquiático•Las lunas de la marquesina tienen franjas de color visible•Existe información sobre la línea



Imágenes de la parada en la calle Sant Francesc

2.6.2. Accesibilidad a las paradas Transporte Público

191

TRANSPORTE INTERURBANO (AUTOBÚS)

Líneas utilizan esta parada	Peñíscola – Benicarló – Vinaròs
Ubicación de la Parada	Avda Magallanes (gasolinera BP)
Características de la parada	•No existe ningún tipo de información y/o accesibilidad



Imágenes de la parada en la Avda Magallanes

2.6.2. Accesibilidad a las paradas Transporte Público

192

TRANSPORTE INTERURBANO. RENFE.

Línea utilizan esta parada	Trenes de media distancia (Tortosa-Valencia)
Nombre de la parada	Benicarló – Peñíscola
Características de la parada	<ul style="list-style-type: none"> •Existe rebaje en el bordillo para acceso de PMR •Existe Marquesina •Está equipada con asientos o apoyo isquiático •La parada está iluminada •Existe báculo informativo •Existe información sobre la línea •La información es visible para PMR



2.6.3. Transporte discrecional

193

El transporte discrecional es aquél que realiza servicios de transporte no regular de pasajeros, es decir, se efectúa sin sujeción a itinerario u horario establecidos.

Benicarló cuenta con dos paradas de Taxis situada en la estación de RENFE, y otra en la plaza Constitución. En Benicarló operan entre 8 licencias de Taxis.



Imagen de la parada de Taxis de Benicarló, plaza Constitución y en la estación de RENFE

2.7. **Accesibilidad PMR**

2.7. Accesibilidad PMR

195

Accesibilidad es la posibilidad que tiene un individuo, con o sin problemas de movilidad o de percepción sensorial, de comprender un espacio, integrarse en él y comunicarse con sus contenidos. También se define como la característica del medio, que permite a todas las personas el acceso, utilización y disfrute, de manera normalizada, segura y eficiente.

La accesibilidad integral implica accesibilidad en la edificación, urbanismo, transporte, comunicación y servicios. Es un derecho básico que garantiza la no discriminación por razones de edad, discapacidad o características funcionales y es condición previa para la participación social y económica en igualdad de oportunidades. Para su consecución se exigen desarrollos legislativos, técnicos, económicos, de mercado, planificación, diseño, ejecución, rehabilitación, formación y mentalización.

En un futuro, un tercio de la población estará constituida por personas mayores y personas con algún tipo de discapacidad. Se debe atender a la mayor gama posible de ciudadanos con distintas características. La ventaja de tener en cuenta a personas que tienen mayores dificultades resulta un diseño de calidad para todos. Autobuses de piso bajo, sin escalones, rebajes en las aceras, desarrollo informático de fácil manejo, galerías comerciales y aeropuertos fáciles de transitar, han sido ejemplos exitosos de este proceso con beneficios para todos los usuarios. La accesibilidad debe también permitir la adaptación a nuevas innovaciones tecnológicas y a los cambios que a lo largo de la vida de las personas se producen. La accesibilidad se plantea actualmente como un reto irrecuperable y muestra la calidad de vida de la sociedad.

2.7. Accesibilidad PMR

196

Todos los Ayuntamientos deben mostrar sensibilidad ante las dificultades de las personas con discapacidad y colaborar con ellas en la búsqueda y materialización de soluciones que faciliten su integración. Para ello debería:

- Afirmar el compromiso de la política municipal con la satisfacción de necesidades de las personas con discapacidad desde una perspectiva coherente y planificada, integral y permanente, mediante la elaboración de un Plan de Accesibilidad.
- Dar mejor cobertura institucional a las necesidades de personas con discapacidad de la ciudad.
- Implicar, de forma coordinada, a las diferentes Áreas, Organismos y Empresas Municipales en la promoción de la accesibilidad, participación e integración social y laboral de las personas con discapacidad.

En el Municipio de Benicarló no existe actualmente un Plan de Accesibilidad.

2.7. Accesibilidad PMR

A lo largo y ancho del municipio de Benicarló existen diferentes plazas de aparcamiento para minusválidos. Estas plazas son de uso reservado para minusválidos y sus vehículos adaptados.

Estas plazas suelen ser especiales (mas anchas o más largas) y poseen un acceso y uso prioritario para personas con minusvalías (que posean el identificador municipal adecuado) por lo que la actitud poco solidaria de algunos conductores de aparcar libremente en ellas, es digna de ser denunciada.

Algunas plazas suelen tener una matrícula concreta y esto es porque se han cedido específicamente para un vehículo, no pudiendo aparcar otros que no sea éste.

En el censo realizado por GfK, en cuanto a aparcamientos reservados para personas discapacitadas, podemos encontrar un total de **27 plazas** en todo el municipio, repartidas entre la zona centro y el resto del municipio. En la página siguiente se muestra el listado con las calles que disponen de plazas de aparcamiento.

En cualquier caso, no hay que olvidar la conveniencia de sensibilizar a la población en lo referente a la movilidad sostenible dentro del Municipio, fomentando el uso de la bicicleta y el desplazamiento a pie. Ambas alternativas son perfectamente posibles en Benicarló, ya que las distancias dentro del casco urbano no son muy grandes y aportan beneficios ambientales al reducir la contaminación atmosférica y el ruido, contribuyendo a mejorar la calidad de vida urbana y la seguridad de los peatones y ciclistas.

2.7. Accesibilidad PMR

198

Calles con plazas de aparcamiento para minusválidos

CALLE	Nº de plazas PMR
Doctor Fleming	2
Passeig Marítim	2
Comerç	1
Avda. Corts Valencianes	1
Sant Francesc	2
Avda. Yecla	1
Port	1
Francisco Pizarro	1
Companyia del Port	2
Pius XII	1
Cabanes	1
Plaça Estació	2
Andalucia	2
Ferreres Bretó	1
Mare de Déu Del Carme	1
Plaça Doctor Pera	1
TOTAL	27

2.8. Participación institucional y ciudadana

2.8.1 Participación institucional y ciudadana. Mesa Política

200

PARTICIPANTES

- Antonio Cuenca. Urbanismo y Medio Ambiente
- Marcos Marzal. Contratación, Patrimonio y Policía
- José Sanchez. Regidor del Ayuntamiento

- Antonio Durán. GfK-Emer
- Gaspar Benito. GfK-Emer

2.8.1 Participación institucional y ciudadana. Mesa Política

201

1. La cultura que tienen los habitantes de Benicarló es la utilización del vehículo privado para todo tipo de desplazamiento. Según los asistentes, existe un ratio muy elevado de vehículos por familia. Esto se favorece por la poca actuación policial y la no existencia de medidas sancionadoras ante las conductas incívicas de conducción: aparcamientos en doble fila, en zonas de carga/descarga o plazas de minusválidos, etc. La poca actuación policial que se lleva a cabo desemboca en el problema de gestión de las multas, que se está intentando solucionar en los últimos años.
2. Desde el ayuntamiento se han implantado patrullas policías expresamente para controlar el buen uso de los vados y plazas de minusválidos, ya que antes apenas se respetaban.
3. Benicarló cuenta con una grúa municipal desde hace 5 años.
4. El problema principal del Benicarló es el eje Pius XII – Crist de la Mar – Juan Carlos I, eje que concentra un gran tráfico de vehículos, especialmente en horas punta. La calle Pius XII se cambió de direccionalidad (antes estaba en sentido Peñíscola, cambiando a sentido Vinaròs en la actualidad). Es un eje que requiere de alguna actuación.
5. Dicho eje se aliviará de tráfico una vez que se finalice la nueva variante de la nacional (prevista para finales de 2013), con lo que la actual nacional quedará como una ronda del municipio.

2.8.1 Participación institucional y ciudadana. Mesa Política

202

6. Existen alrededor de 350 plazas de aparcamiento de zona ORA. Últimamente se han ampliado las calles con aparcamiento regulado (Crist de la Mar, Cesar Cataldo).
7. La futura construcción del parking subterráneo detrás del colegio Nuestra Sra de la Consolación sustituirá el actual parking en solar de Les Moreres.
8. Con la construcción del nuevo parking, el centro de Benicarló quedará totalmente cubierto en cuanto a aparcamientos de acceso, con el aparcamiento de la Constitución (125 plazas) y el futuro parking (118 plazas previstas). El parking de la Constitución, remodelado hace un mes, aún no es conocido por los habitantes (no ha sido promocionado)
9. Respecto a la movilidad ciclista, actualmente existe un carril bici el todo el eje de la Avda Papa Luna. Un carril bici "más casero" está implantado en el camino al instituto Ramón Cid (calle Isaac Albeniz).
10. Se debería construir un circuito de carril bici. Existe el inconveniente que el implantar carriles bici en el centro del municipio implicaría eliminar plazas de aparcamiento, y los habitantes no deben estar muy a favor de esta eliminación de plazas.
11. En la calle Peñíscola (en construcción) está previsto la construcción de un carril bici.

2.8.1 Participación institucional y ciudadana. Mesa Política

203

12. El centro urbano (Pius XII – Crist de la Mar – Juan Carlos I) requiere de actuaciones para evitar aparcamientos en doble fila. Además de estas calles, todo el centro urbano debería de implantar los carriles P30 y P50, permitiendo la convivencia de vehículos blandos y motorizados, dando prioridad a la bicicleta (ciclo-calles).
13. Desde el ferrocarril hasta el polígono industrial de El Collet está previsto también un carril bici, pero no desde el ffcc hacia el centro de Benicarló.
14. La actual nacional, cuando se convierta en Ronda, también dispondrá de carril bici. Además el actual paso inferior de la nacional será eliminado.
15. La Avda del Paseo Marítimo (continuación del eje de Jacinto Benavente) se diseñó como vía de un solo sentido, aunque actualmente es una vía de doble sentido.

2.8.1 Participación institucional y ciudadana. Mesa Política

204

16. Benicarló debe ser capaz, siempre con los recursos necesarios, de implantar un minibús que conectara las principales zonas (edificios público-administrativos, etc) y el polígono industrial.
17. Se implantó un minibús de ida y vuelta al polígono de El Collet, expresamente para trabajadores, pero no tuvo éxito y se desestimó el servicio.
18. La gran mayoría de los trabajadores van cada día en su vehículo propio. No existen políticas de coche compartido.
19. El actual bus semi-urbano (Vinaròs-Benicarló-Peñíscola) solo realiza movimientos de norte a sur, no se desplaza al oeste hacia Càlig.
20. Existen 8 licencias de taxis operantes en el municipio.
21. Según el ayuntamiento, se van a implantar cámaras de vigilancia del tráfico en las principales vías, controladas desde la policía.
22. Las plazas de aparcamiento reservadas a minusválidos están reguladas para un periodo máximo de 2 horas. Desde el ayuntamiento se cree que hay suficientes plazas de minusválidos en las calles de Benicarló.

2.8.1 Participación institucional y ciudadana. Mesa Política

205

23. El tráfico de Pius XII está afectado por la posibilidad que tienen el vehículo de buscar aparcamiento en esta zona.
24. En los alrededores del Mercado Central, lugar donde se ubica el mercadillo de los miércoles, existen zonas ORA de aparcamiento. Se plantea la posibilidad de peatonalizar esa zona completamente (los alrededores).
25. Actualmente, las zonas lúdicas del eje Pius XII (cafeterías y terrazas) están casi literalmente en la calzada, con el consiguiente peligro.
26. Lo que sería fundamental es que los grandes ejes fueran de un solo sentido y que incorporaran carriles bici.
27. La actual distribución de los sentidos de las calles del municipio no permiten acceder al centro urbano directamente desde las entradas, además de la falta de señalización a los conductores foráneos. Por ejemplo, desde el acceso de Vinaròs no se puede llegar al centro urbano, desplazando hasta el puerto para poder acceder al centro.

2.8.2 Participación institucional y ciudadana. Mesa Profesional

206

PARTICIPANTES

- Jose M^a Echevarría. Gerencia HIFE. Autobuses de largo recorrido
- M^a José Baptiste. Unión de comerciantes de Benicarló
- Agustín Parra. Jefe de Policía Local
- Luís Perez. Arquitecto municipal

- Gaspar Benito. GfK-Emer

2.8.2 Participación institucional y ciudadana. Mesa Profesional

207

1. Benicarló, siendo una ciudad turística, solo cuenta con una parada de autobuses de largo recorrido, que es una simple marquesina. Se hace necesario la creación de una estación de autobuses, o por lo menos adecuar la actual marquesina con 2-3 dársenas y un lugar de cobijo para los viajeros.
2. Según estimaciones de HIFE, al día llegan entre 35-40 autobuses de largo recorrido, sin contar los autobuses de AutoRes y los interurbanos Vinaròs-Benicarló-Peñíscola.
3. Desde el ayuntamiento, con la revisión del Plan General que se está llevando a cabo, se está intentando crear un centro intermodal en la zona cercana a Renfe (Avda Magallanes esquina con calle Navarra), una vez finalizadas las obras de la variante de la nacional y adaptada la ronda.
4. Surgen dudas respecto a la ubicación de la estación, ya que estaría muy alejada del centro en el lugar en que se desea construir. El ayuntamiento alega que dentro del casco urbano no hay espacio suficiente para construirla.
5. No se demanda una gran estación de autobuses, sino un pequeño apeadero con 2-3 dársenas para concentrar las salidas y destinos de los viajes. No se ha realizado una solicitud formal al ayuntamiento.

2.8.2 Participación institucional y ciudadana. Mesa Profesional

208

6. Con una población cercana a los 30.000 habitantes, Benicarló debería de disponer de una línea de bus urbano (minibús), con una línea circular que conecte los puntos clave del municipio, aún no siendo rentable. Aunque la línea de autobús no sea rentable para el ayuntamiento, seguro que saldrá ganando el centro, los habitantes y el medio ambiente.
7. Benicarló se encuentra colapsado en lo que se refiere a circulación, especialmente en la zona de Pius XII.
8. El actual parking público de la Constitución era, hasta hace aproximadamente un par de meses, una prolongación de la zona azul del municipio: zona azul subterránea sin apenas iluminación. La población aún no conoce las tarifas ni las promociones.
9. Faltan plazas de aparcamiento, más aún cuando se están eliminando plazas en superficie. Es necesario cuanto antes la construcción del parking del colegio de la Consolació para facilitar el acceso al centro. Se han eliminado muchas plazas del centro que aún no han sido emplazadas en otro lugar.

2.8.2 Participación institucional y ciudadana. Mesa Profesional

209

10. Benicarló no tiene capacidad para albergar en sus calles un carril bici. La opción más adecuada sería la convivencia en la calzada de los vehículos motorizados con los vehículos blandos, mediante la implantación de carriles P30 y P50, con velocidades limitadas, favoreciendo al vehículo débil.
11. En Benicarló hay bastantes usuarios de bicicleta, aún no existiendo facilidades para ello y con el peligro de los vehículos, ya que se circula a gran velocidad.
12. Las calles del centro de Benicarló se diseñaron en su tiempo como calles de 12 metros, por lo que no existe posibilidad de crear carriles bici, a no ser que se elimine completamente el aparcamiento. Y hay que tener en cuenta además que si se reducen los carriles la circulación de los autobuses se complicará aún más. La solución pasa por compartir calzadas penalizando al vehículo motorizado.

2.8.2 Participación institucional y ciudadana. Mesa Profesional

210

13. Excesiva peatonalización.
14. La peatonalización del casco urbano no ha favorecido al comercio de Benicarló. La gran dispersión de los comercios de Benicarló puede no favorecer el tránsito peatonal. Debería de tomarse alguna medida por parte del Ayuntamiento para revitalizar el centro urbano peatonalizado, ya que actualmente se encuentra poco iluminado y deshabitado.
15. La zona del casco antiguo que se peatonalizó hace aproximadamente 12 años no está funcionando como se pensó inicialmente: como zona lúdica, ociosa, de bares y terrazas, etc. Esta zona se encuentra copada por inmigrantes y esa puede ser una de las razones del fracaso (la población de Benicarló representa un 25% del total).
16. El casco antiguo no alcanza a tener la importancia que debería tener a nivel comercial y lúdico.
17. Desde la peatonalización del casco antiguo hay menos comercios y menos habitantes en esa zona. La construcción de los centros comerciales (Carrefour y Costa Azahar) pueden haber influido también en el poco éxito del casco antiguo.

2.8.2 Participación institucional y ciudadana. Mesa Profesional

211

18. En otros municipios se han instalado en estas zonas edificios administrativos para revitalizar el casco antiguo (ayuntamientos, juzgados, etc), en vez de sacarlo del centro.
19. Un apeadero-estación de autobuses cercana al comercio puede impulsar también la zona comercial.
20. Falta de señalética. No existe señalización para guiar a los vehículos y a los peatones por el municipio. Se crean recorridos ociosos por no saber donde está el destino.

2.8.3 Participación institucional y ciudadana. Mesa Social

212

PARTICIPANTES

- **Juanma Torres.** Director del centro de discapacitados. Juez de Paz
- **Marta y Ramón.** Cocenfe Maestrat. Asociación de minusválidos
- **Omar Feiz.** Asociación de inmigrantes
- **José Pau.** Asociación de vecinos de Benicarló
- **Jose.** Asociación de vecinos de Benicarló
- **Jaime Arranz.** AMPA IES Ramón Cid
- **Jaume Vilanova.** Técnico de Medio Ambiente

- **Gaspar Benito.** GfK-Emer



2.8.3 Participación institucional y ciudadana. Mesa Social

213

1. Las entradas del municipio de Benicarló no están lo suficientemente adecuadas. No están señalizadas para favorecer el comercio interior. No se promociona el comercio abierto de Benicarló del centro urbano.
2. Los accesos a los colegios e institutos también necesitan de actuación, con carriles bici y trayectos seguros e iluminados para los alumnos.
3. Con la actual peatonalización del casco antiguo no se resolvió bien el acceso de los residentes a las zonas restringidas, ya que existen problemas con los "pivotes inteligentes". Además, existen quejas de los comerciantes alegando que ahora hay menos gente que pasa por delante de sus tiendas.
4. El exceso de peatonalización llevado a cabo a condenado a Benicarló al cierre de sus comercios. Por ejemplo, la calle Mayor ha cerrado la mayoría de sus tiendas en aproximadamente 6-7 años.
5. La zona peatonal funcionó bien en sus inicios, ya que se permitía el aparcamiento del vehículo en zonas próximas. Además, no existen bares ni terrazas que incentiven el paseo peatonal, y por tanto, la vida comercial. Y está poco iluminado. En definitiva, el casco antiguo está muriendo.

2.8.3 Participación institucional y ciudadana. Mesa Social

214

6. Falta aparcamiento en el centro urbano.
7. Como observación, la 2ª planta del parking de Mercadona del centro, está inutilizado. Sería interesante realizar un convenio con la empresa para poder utilizar este aparcamiento como parking de rotación para visitantes. Su situación céntrica es ideal.
8. La delimitación actual de las zonas de aparcamiento no identifica claramente las plazas, por lo que los conductores aparcan como quieren, ocupando más de una plaza con un vehículo.
9. Este problema de concienciación ciudadana se observa también en la gran cantidad de vehículos aparcados en doble fila, encima de aceras, etc.
10. El municipio ha crecido en población, sin que la plantilla de la Policía lo haya hecho en la misma medida. Esto repercute en que los agentes de policía ocupan mucho tiempo en regulaciones de tráfico y asuntos relacionados con la movilidad, dejando de atender otros menesteres.
11. Para solucionar este problema se podrían crear "agentes de movilidad", con voluntariado de gente retirada-jubilada, que se comprometieran con el municipio regulando el tráfico en horas punta, ayudando a los alumnos a la entrada y salida de los colegios, etc.

2.8.3 Participación institucional y ciudadana. Mesa Social

215

12. El acceso a la mayoría de los edificios no está adaptado para Personas con Movilidad Reducida (PMR).
13. Existe además gran variedad de mobiliario urbano que dificulta la movilidad de las PMR (huecos de los árboles, rejillas anchas de los alcantarillados, etc.)
14. Trayectos en coche de Peñíscola a Vinaròs y viceversa hacen que Benicarló se congestione, ya que la distribución de las actuales calles dirigen el tráfico hacia el centro, con los consiguientes atascos.
15. Pius XII es la única arteria existente que sirve de paso de una parte a otra del municipio.
16. Los problemas actuales de movilidad son originados en parte por los propios residentes de Benicarló, acostumbrados a utilizar el vehículo privado para cualquier desplazamiento.

2.8.3 Participación institucional y ciudadana. Mesa Social

216

17. Los pivotes de dispersión de aparcamiento en las aceras también dificulta la movilidad peatonal.
18. Es necesario que la Policía Local intensifique sus actuaciones en cuanto a sanciones, multas, etc.
19. No existe facilidad para el uso de la bicicleta en todo el municipio, ni en el centro ni en los accesos exteriores a polígonos, etc.
20. La implantación de carriles P30 y P50 puede favorecer el uso de la bicicleta.
21. Es necesario un transporte alternativo para evitar el uso del vehículo privado. Como ejemplo, casi la totalidad de los trabajadores se desplazan solos en su vehículo hasta su centro de trabajo. Las políticas de coche compartido ya se intentó implantarlas, pero no funcionó.
22. Campaña de Concienciación ciudadana, empezando desde las propias asociaciones.
23. Sería conveniente la reconversión de los actuales vados de Benicarló. Actualmente son vados de 24 horas, pero debería estudiarse la posibilidad que fueran vados, por ejemplo, de 8 a 20 horas, permitiendo estacionar en horario nocturno

3. Diagnóstico principal y estrategia previa

3. Diagnóstico principal. Estrategia previa

SOCIOECONOMÍA

218

DIAGNOSTICO PRINCIPAL

ESTRATEGIA PREVIA

Población joven, más del 16 % tiene menos de 16 años	è	Impulsar el uso de modos de transporte alternativo: bici y autobús
Solo el 3,0% de las familias no tiene vehículo privado	è	Limitar el uso indiscriminado de la vía pública y favorecer el aparcamiento para residentes vía pública
Alta densidad residencial en el municipio	è	Diferenciación de medidas y soluciones de movilidad sostenibles en zonas urbanas consolidadas y en el residencial del diseminado
Elevado nivel de motorización		Necesidad de contar con aparcamientos para vehículo de residentes; preferentes vía pública y de pago nocturnos.
Nivel de población importante en el diseminado	è	Necesidad de integrar el diseminado al casco urbano mediante un viario más sostenible: carril bici, aceras amplias, viario con tráfico blando. Ordenación del tráfico de las futuras áreas residenciales e industriales, conectando las distintas zonas urbanas con diseminado y playa, una vez la N-340 libere tráfico.

3. Diagnóstico principal. Estrategia previa

CIRCULACION RODADA

219

DIAGNOSTICO PRINCIPAL

ESTRATEGIA PREVIA

<p>El 31,7% del trafico rodado que entra en Benicarló procede de poblaciones cercanas al municipio (5.029 vehículos)</p>	è	<p>-Limitar la estancialidad en vías públicas de Benicarló a usuarios foráneos para permitir la movilidad alternativa y estancialidad a residentes</p> <p>-Dificultar el acceso al centro del casco urbano en coche</p>
<p>El 11% de la movilidad de los residentes sale diariamente fuera de Benicarló; 49% a trabajar.</p> <p>Principalmente a las horas punta: primera hora , mediodía y a partir de 18 horas</p>	è	<p>Configuración de accesos a la población desde el viario exterior, absorbiendo los principales tráficos de conexión entre las distintas zonas urbanas.</p> <p>Conexión del viario principal con el área de tráfico calmado, dando acceso a barrios.</p>
<p>El 36,7% de los desplazamientos se producen andando</p>	è	<p>Potenciación del uso de la bicicleta mediante: proyecto extensivo de carril bici</p>

3. Diagnóstico principal. Estrategia previa

TRANSPORTE PÚBLICO

220

DIAGNOSTICO PRINCIPAL	ESTRATEGIA PREVIA
Bajísimo nivel de utilización del transporte público –autobús y tren- (2%)	Planteamiento del diseño de la línea de autobús urbano e interzonas
Dificultad de circulación del autobús dentro del municipio, y mala sincronización intermodal autobús-bicicleta.	Mejora de las paradas con el nuevo diseño del recorrido

3. Diagnóstico principal. Estrategia previa

APARCAMIENTOS

221

DIAGNOSTICO PRINCIPAL

ESTRATEGIA PREVIA

El 44% de los residentes usa diariamente su vehículo privado. El 50% aparca su vehículo en la calle	è	Mejorar la sostenibilidad del casco urbano mediante la reducción de coche en la vía pública y construcción de viarios aparcamientos públicos
Las zonas urbanas críticas de ocupación del viario son : eje Pio XII, zona Norte, Avda Llibertat	è	Estudio de localización de aparcamientos públicos en todo el municipio
Zonas de Carga y Descarga insuficientes	è	Limitación máxima de la estancialidad para favorecer la movilidad tanto peatonal como de tráfico rodado
		Limitar el solapamiento de las zonas de Carga y Descarga con la circulación rodada en viario principal y céntrico. Aplicación de la zona ORA, favoreciendo este solapamiento.

3. Diagnóstico principal. Estrategia previa

PEATONES

222

DIAGNOSTICO PRINCIPAL	ESTRATEGIA PREVIA
Excesiva costumbre del uso del coche en los desplazamientos al casco urbano	è Favorecer el acceso del peatón mediante: aceras mas amplias que las actuales en los ejes principales , medidas de templado de trafico
Importancia de mejorar el atractivo, sostenibilidad y protección del centro urbano.	è Imprescindible semi-peatonalizar el casco antiguo y reducir el trafico rodado en las zonas más comerciales del casco urbano

3. Diagnóstico principal. Estrategia previa

BICICLETA

223

DIAGNOSTICO PRINCIPAL	ESTRATEGIA PREVIA
Alto uso de la bicicleta (4,8%)	è Favorecer la movilidad en bicicleta desde y hacia los barrios de Benicarló mediante un carril bici continuo
Riesgo de estancialidad del uso de la bicicleta debido a la no comodidad de circulación de este medio por el municipio de Benicarló	è Necesario poner en marcha un sistema de funcionamiento de bicis con seguridad, en la vía pública de Benicarló en general y centro en particular

4. Síntesis del diagnóstico

4. Síntesis del diagnóstico

225

Vehículo privado

Problemática detectada en el análisis y diagnóstico	Objetivo específico asociado
Elevado tráfico de paso que congestiona calles con una IMD elevada como Carrer Jacinto Benavente (altura Pza. Constitución) con unos 9000 veh./día y Carrer de Pius XII con unos 6000 veh./día.	1. Desplazar el tráfico pasante hacia una variante completa (parte de la N-340) 2. Redistribución de los sentidos en el área central impidiendo atravesarla
Elevados tráficos en áreas centrales, como en Passeig Joan Carlos I (4000 veh./día)	3. Evitar el viario principal en el área central
Ninguna medida de reducción de velocidad en el entorno del CH.	4. Calmar el tráfico en la zona central (reducción de velocidades de los vehículos)
Elevados tráficos en áreas centrales y de alto flujo peatonal, como en Passeig Joan Carlos I (4000 veh./día)	5. Restricción de la circulación en el centro excepto para los residentes y vehículos autorizados
Baja ocupación del aparcamiento subterráneo y política de aparcamiento ineficaz (bolsas de aparcamiento próximas gratuitas)	6. Conectar eficientemente los viales principales con los aparcamientos subterráneos del borde del Centro Histórico
El 45% de los viajes en modos blandos se hacen por convencimiento y no así por imposibilidad, lo que es positivo e indica cierta concienciación y es una costumbre saludable y sostenible a potenciar. El 36,7% de los viajes son a pie y el 4,8% en bici. No es poco pero es mejorable. El 49% opina que son habituales los atascos, un elevado número.	7. Dotar de más espacio para el peatón y el ciclista en el centro urbano
	8. Especialización en sentido único en vías paralelas y alternas

4. Síntesis del diagnóstico

226

	Problemática detectada en el análisis y diagnóstico	Objetivo específico asociado
Aparcamiento	<p>Tan sólo el 6% de los aparcamientos se realizan en la zona ORA, puesto que la zona no es continua y deja muchos espacios libres anexos que provocan los movimientos de agitación en el centro. La población visitante accede principalmente al Centro-Sur y Centro-Norte (por trabajo en un 40% y por compras en un 25%, aparcando entre 1 y 3 horas, y sólo en un 45% en la zona ORA).</p>	9. Configuración de una zona ORA continua
	<p>El 38% opina que hay problemas de aparcamiento, aunque tan sólo un 10% de los que no van en vehículo privado no cogen el coche porque piensan que hay problemas de aparcamiento. El análisis en profundidad detecta saturación elevada e ilegalidades en determinadas zonas de centro y ninguna problemática en el resto.</p>	10. Regular la demanda generando puntos de aparcamiento próximos al centro y al puerto
	<p>Calles estrechas de la zona Centro-Sur y Centro-Norte presentan numerosas ilegalidades de aparcamiento</p>	11. Reducir el aparcamiento en superficie en calles estrechas y céntricas

4. Síntesis del diagnóstico

227

	Problemática detectada en el análisis y diagnóstico	Objetivo específico asociado
Aparcamiento	Hay calles de la zona ORA con gran demanda de aparcamiento	12. Aumentar la rotación del aparcamiento en el centro.
	Hay 27 plazas de aparcamiento reservadas a PMR (valor ligeramente escaso), con un máximo de 2 horas de permanencia	13. Garantizar el acceso al Centro Histórico y a equipamientos a los PMR generando plazas nuevas reservadas y mejorando la gestión
	Escasas zonas reservadas para la carga y descarga según estándares, aunque no saturadas según conteo con diferentes horarios de reparto 7:00/8:00-12:00 y de 16h a 18/19h.	14. Limitación de horarios para el reparto y tiempos máximos de permanencia 15. Generar nuevas zonas de aparcamiento para la carga y descarga atendiendo a la demanda actual y prevista
Vehículo privado	El acceso y dispersión del perfil tipo de usuario de trenes Barcelona-Valencia se produce en vehículo privado: hombre, menor de 35 años, que se mueve por trabajo y ocio desde Valencia y Castellón.	16. Mejorar el acceso en vehículo privado a la estación
Transporte Público	Un alto porcentaje (60%) no utiliza el tte. Público porque el servicio no es adecuado. El 51% opina que seguro, o probablemente sí utilizaría el autobús urbano. El 65% opina que lo utilizaría entre la mitad y la totalidad de sus viajes. El 52% de los trabajadores de los P.I. lo utilizarían en un 77% si pasase cerca de su casa y cerca de su trabajo.	18. Ofrecer un servicio de autobús urbano y mejorar el interurbano

4. Síntesis del diagnóstico

228

Modos blandos

Problemática detectada en el análisis y diagnóstico	Objetivo específico asociado
<p>El 36,7% de los viajes son a pie y el 4,8% en bici. No es poco pero es mejorable.</p> <p>El 37% opina que cambiaría sus hábitos de desplazamiento urbano. Los que están más seguros son los que residen en los diseminados.</p> <p>Un 7,2% declara no utilizar la bici porque circular por Benicarló es inseguro, a pesar del clima y orografía favorables, y un 9,9% de los que no viajan en bici lo harían si las infraestructuras viarias estuvieran adaptadas y fueran seguras para circular, lo que provocarían 6566 viajes /días que se trasvasarían a la bici.</p>	<p>19. Proteger el Centro histórico dándole prioridad a los ciclistas y los peatones</p> <p>20. Generar red de itinerarios ciclistas conectados con el área central de preferencia peatón-bici y conectada con las bases de préstamo de bicis</p> <p>21. Ampliar y reformar Acerados para que sean accesibles en los itinerarios peatonales</p> <p>22. Mejorar los accesos andando y en bicicleta al PI Collet y el Centro Comercial Costa Azahar</p> <p>23. Potenciar el uso de la bici ofertando bicicletas públicas</p> <p>24. Mejorar los itinerarios bici/peatón de conexión apoyados en sendas rurales de interés: playas</p>

ANEXO I.
Inventario de
Características de la
Red Viaria Principal

Inventario de características de la Red Viaria Principal

230

Se han analizado un total de 20 calles denominadas "viario principal", correspondientes a los ejes principales del municipio.

Para el análisis de este viario principal, se utilizó una ficha de cumplimentación en la que se recogían las principales características de las calles:

- Ø Calle de tráfico rodado, peatonal o mixta
- Ø Anchura de las aceras
- Ø Estado de la vía
- Ø Existencia de carril bici, bus/taxi
- Ø Aparcamientos
- Ø Medianas
- Ø Nudo final
- Ø Etc...

Inventario de características de la Red Viaria Principal

Listado de calles del viario principal analizado

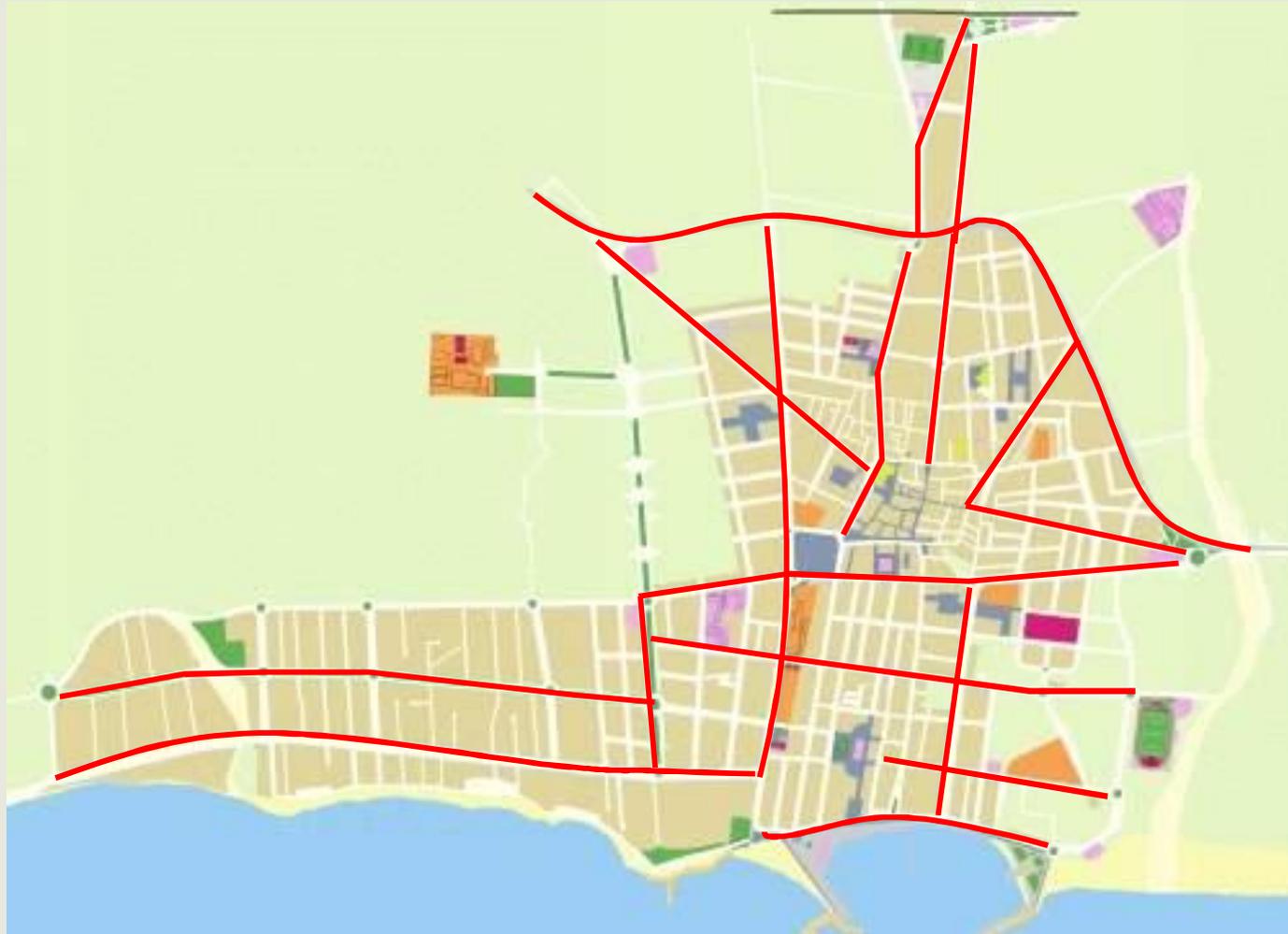
231

<i>Nº</i>	<i>Calle</i>	<i>Tramo</i>
1	Avda Papa Luna	Passeig maritim a Ciudad de Peñíscola
2	Passeig Marítim	Plaza Constitución a Playa Morongo
3	Ctra Sant Mateu	Avda Magallanes a Càlig
4	Del Port	Passeig maritim a Polideportivo
5	Marqués de Benicarló	Passeig maritim
6	Méndez Núñez	Marqués de Benicarló a Mare Molas
7	Yecla	Passeig maritim a Polideportivo
8	Doctor Coll	Avda Cortes Valencianas a Passeig maritim
9	Avda Corts Valencianes	Peñíscola a Avda Papa Luna
10	Ferreres Bretó	De la Mar a Mare Molas
11	Sant Francesc	Alcala de Xivert a Avda Magallanes
12	José Febrer Soriano	Mare de del Carmen a Avda Magallanes
13	Avda. Magallanes	Sant Francesc a N-340
14	Doctor Ferran	De la mar a Mare Molas
15	Avda. Catalunya	Mare Molas a Esquina con calle Vinaròs
16	Pius XII	De la mar a Calle Peñíscola
17	Jacinto Benavente	Calle Peñíscola a Avda Maestrat
18	Avda Maestrat	Avda Magallanes a Jacinto Benavente
19	Alcalà de Xivert	Esquina con Sant Francesc a N-340
20	Juan Sebastián El Cano	Alcalà de Xivert a Magallanes
21	Vinaròs	Magallanes a Doctor Pera
22	Ulldecona	Magallanes a Doctor Pera

Inventario de características de la Red Viaria Principal

Plano de calles del viario principal analizado

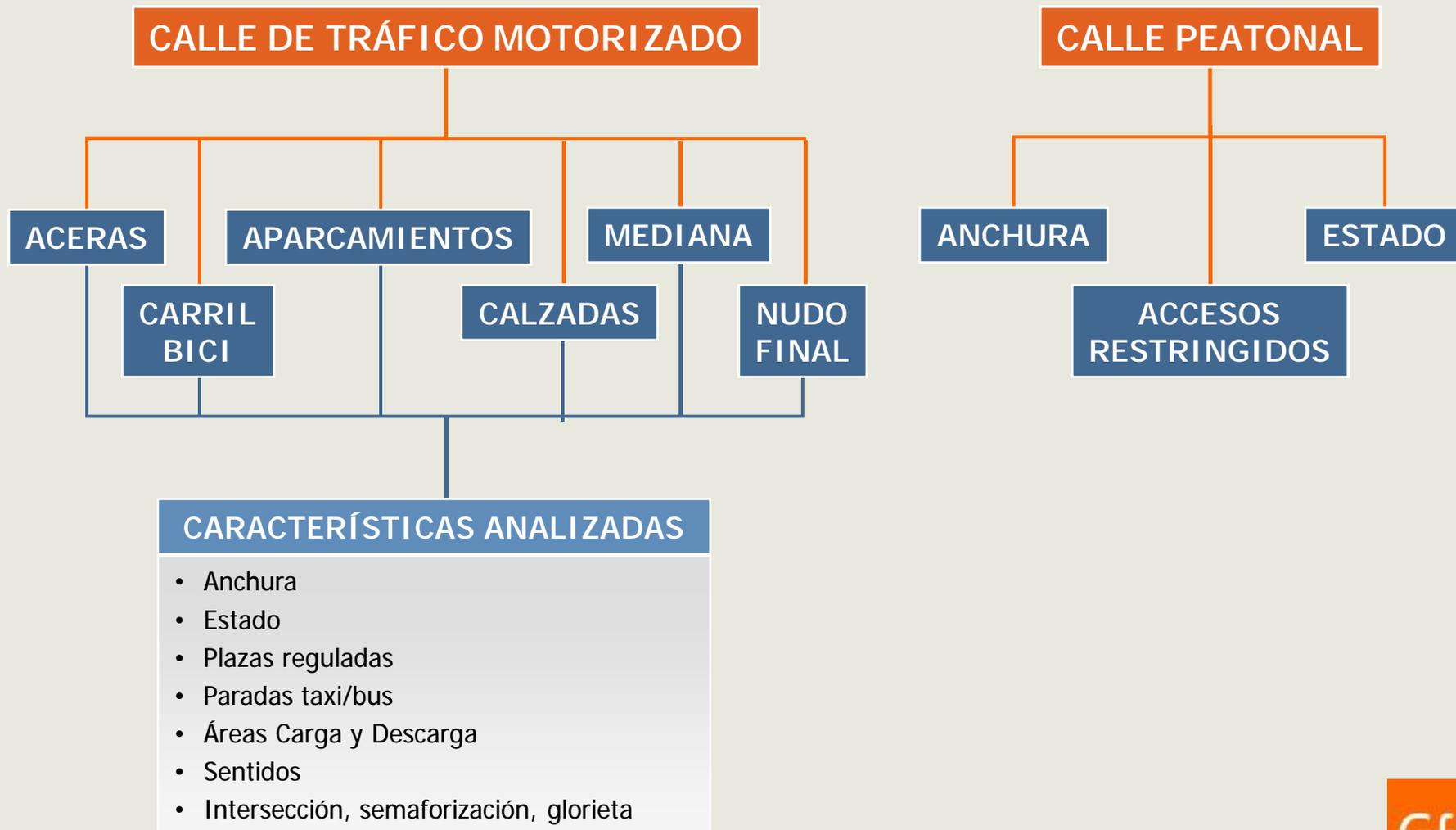
232



GfK

Inventario de características de la Red Viaria Principal

233



Red Viaria Principal. Tráfico Motorizado

234

ACERAS

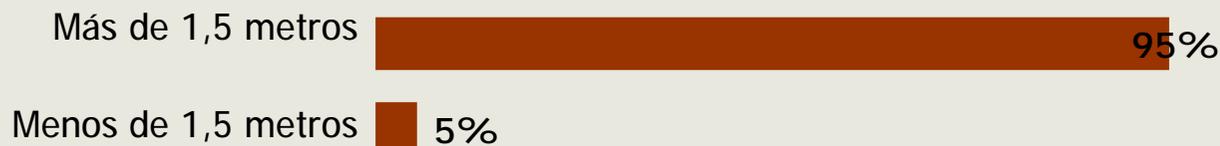


La totalidad del viario principal disponen de acera, la mayoría con una anchura mayor a 1,5 metros, y en general, en buen estado. La N-340 no dispone de acera.

ESTADO



ANCHURA



Unidad: Porcentaje
Base: Total viario principal (22 calles)

Red Viaria Principal. Tráfico Motorizado

235

CARRIL BICI

Del total del viario principal analizado, únicamente la Avda Papa Luna dispone de carril bici.

Presenta un carril bici menor a 1,5 metros de ancho, en un único sentido de la carretera y en buen estado.



Imagen de la Avda Papa Luna con el carril bici

Red Viaria Principal. Tráfico Motorizado

IMÁGENES VIARIO PRINCIPAL



Avda Catalunya



Calle Doctor Ferran



Calle Febrer Soriano

Red Viaria Principal. Tráfico Motorizado

237

VÍAS DE SERVICIO



■ SI ■ NO

CARRILES RESERVADOS A BUS/TAXI



No existe en todo el municipio un carril reservado para el Bus/Taxi

PLATAFORMA MIXTA



Del viario principal analizado no existía ninguna calle con las aceras y la calzada al mismo nivel

PAVIMENTO



■ Asfalto
■ Adoquín

La gran mayoría de las calles principales están pavimentadas con asfalto

CARRILES



■ 1 sentido
■ 2 sentidos

Casi la totalidad del viario principal analizado son viarios de dos sentidos.

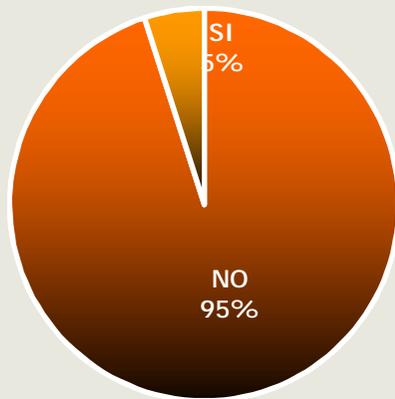


Unidad: Porcentaje

Base: Inventario viario principal (22 calles)

Red Viaria Principal. Tráfico Motorizado

¿Existe Mediana?



Las medianas no son un denominador común en las calles de Benicarló (Ferrerres Bretó y Cortes Valencianas disponen de mediana, mayor a 1,5 metros y transitable)

Calle Peatonal



Ninguna calle del viario principal de Benicarló es peatonal.

NUDO FINAL

El 45% del viario principal analizado tiene su nudo final en una intersección.

El 25% de los nudos finales están semaforizados.

El 55% de estos viarios principales finaliza en una glorieta de distribución de vehículos.

Unidad: Porcentaje

Base: Inventario viario principal (22 calles)

