

# Solo el 7 % de los viajes en el entorno metropolitano de Castelló son en autobús

► El plan de movilidad del entorno de la Plana confía en una reducción de la masiva utilización del vehículo privado con solo un ocupante ► El eje viario entre la capital de la Plana y Almassora es la conexión que registra más viajes diarios con 26.906

**Joan Mestre**  
CASTELLÓ

■ La Generalitat Valenciana impulsa un plan de movilidad sostenible en el área metropolitana de Castelló. Será una hoja de ruta que condensará las actuaciones que necesita una zona que engloba a 380.000 ciudadanos de 14 municipios. Su objetivo es potenciar el uso del transporte público y la bicicleta. Ahora el 57 % de los viajes en el entorno de la Plana se realiza con coche privado, mientras solo el 7 % representa el transporte público, y un 1 % la bicicleta.

El bajo uso del autobús interurbano constata las deficiencias del sistema público ya que, según el trabajo de campo del plan de movilidad, un 14 % de la población del área metropolitana es captiva del autobús al no disponer de vehículo propio ni conductor de acompañante.

El estudio señala que el 52 % de los castellonenses que no utilizan el servicio público lo achaca a la falta de líneas o a la existencia de horarios inadecuados. Luego, un 25 % manifiesta que es incómodo.

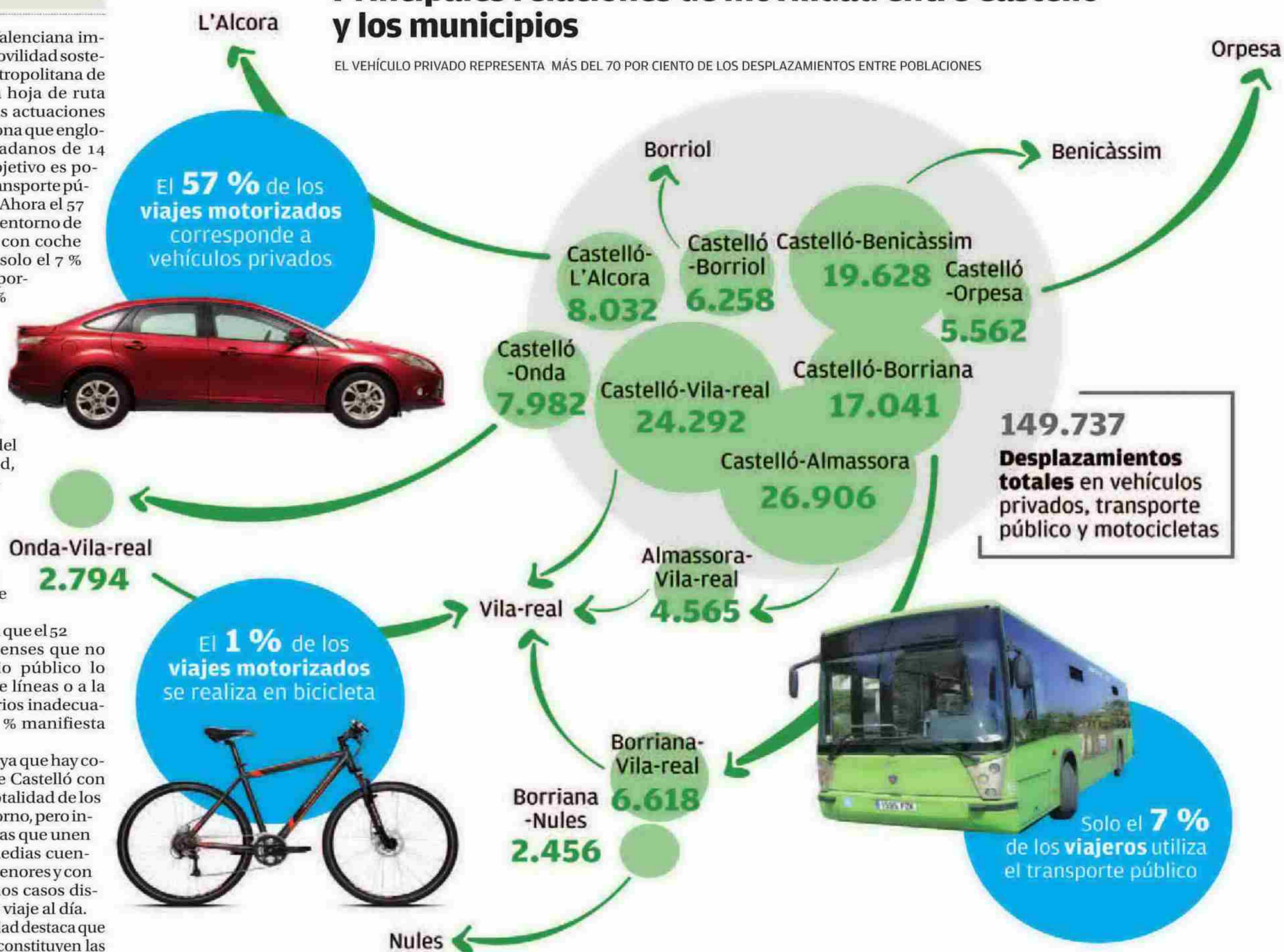
El informe subraya que hay conexiones en bus de Castelló con prácticamente la totalidad de los municipios del entorno, pero incide en que las líneas que unen localidades intermedias cuentan con servicios menores y con rutas que en algunos casos disponen de un único viaje al día.

El plan de movilidad destaca que Castelló y Vila-real constituyen las dos «ciudades centrales» del ámbito y que conforman el eje principal de residencia con más del 65 % de la población. La capital de la Plana es el primer foco de atracción. Así, la conexión entre Castelló y Almassora lidera el ranking con más viajes motorizados al día del área metropolitana con 26.906. Los tres siguientes corresponden a itinerarios que enlazan la capital de la Plana con Vila-real (24.292), Benicàssim (19.968) y Borriana (17.041).

Entre Castelló y Vila-real apenas se realizan 2.011 viajes en autobús al día, entre la capital de la Plana y Almassora 1.510, y entre Borriana, 1.470, entre otras localidades.

## Principales relaciones de movilidad entre Castelló y los municipios

EL VEHÍCULO PRIVADO REPRESENTA MÁS DEL 70 POR CIENTO DE LOS DESPLAZAMIENTOS ENTRE POBLACIONES



Fuente: Plan Metropolitano de Movilidad. Documentación: Levante-EMV

INFOGRAFÍA ► LEVANTE-EMV

El 52 % de ciudadanos que no utiliza el autobús lo achaca a la falta de líneas o a horarios inadecuados

Así, el trabajo resalta que el entorno de Castelló tiene una fuerte dependencia del vehículo privado y que existe una circulación masiva de un coche con un solo ocupante. Por municipios, Borriol es el que más vinculado está al coche con un 82 % del total de viajes, seguido de Betxí y las Alquerías con un 76 %. Luego, en Castelló y Vila-real, el vehículo particular representa un 50 % mientras el tránsito a pie se sitúa en el 41 %.

En cuanto a los motivos de los viajes, en la capital de la Plana, el

33 % se mueve por trabajo y el 16 % por estudios, y en Vila-real, el 36 % por cuestiones laborales y el 17 % por estudios.

En la bicicleta, la encuesta pone de manifiesto que el 2 % de los movimientos globales comprenden este modo de transporte en movilidad urbana y un 1 % en interurbana. La franja de edad que más circula en bicicleta es la de 18 a 44 años y las distancias habituales es la de menos de siete kilómetros y la de entre siete y once.

El reto del plan de movilidad de Castelló «es el de evaluar soluciones para disminuir la preponderancia del vehículo privado con un solo ocupante en los movimientos domicilio-trabajo con zonas industriales como focos de atracción/generación de viajes, proporcionando a la población alternativas reales para estos desplazamientos recurrentes y concentrados espacial y temporalmente».

PASA A LA PÁGINA SIGUIENTE ►



Un vehículo de la línea 1 del Tram de la capital de la Plana. PACO POYATO/ACF

► VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

El documento considera que el transporte público «debe garantizar las principales demandas de movilidad intermunicipales» y ha de disponer de una «oferta de servicios de autobús interurbano de calidad y en condiciones de competir con el vehículo privado».

«Algunas de estas soluciones

-añade-, son la mejora de la oferta del transporte público», implantando «líneas exprés de autobús, mejorando las condiciones de operación del transporte público o fomentando el empleo del coche compartido».

Sostiene que en el entorno de Castellón no se ha producido un desarrollo de la urbanización dispersa de uso residencial relevante como en otras áreas de la Comu-

nitat Valenciana. Por ello, remarca que otro objetivo de la planificación pasa por «mantener el modelo de ciudad compacta mediterránea, como instrumento para disminuir las necesidades de movilidad, suelo y recursos materiales y de energía».

**Estación intermodal**

El borrador inicial del plan de movilidad también resalta que la

puesta en servicio del Tram de Castellón «ha redundado de forma muy positiva en la mejora de la conexión entre la Universitat Jaume I y el Grau». Es por ello que esta previsión considera que se han de «maximizar las potencialidades del Tram como estructurante oeste-este de Castellón», y estima «fundamental posicionar la estación de ferrocarriles como nodo intermodal». De

este modo, asevera que se favorece su empleo como polo de «eslabón o trasvase de modos motorizados (vehículo privado, transporte público de autobús o trenes) hacia modos urbanos». Respecto a la línea del Cercanías, cree que hay un margen de mejora en las frecuencias de paso en dirección a València, al tiempo que reivindica más conexiones con el norte.

## El Consell promueve una nueva concesión en el bus metropolitano

El futuro servicio contará con tres líneas y dos variantes que unirán Castellón con Borriana, Almassora y Vila-real

J. MESTRE CASTELLÓ

La Conselleria de Obras Públicas promueve la renovación de la concesión del transporte interurbano del área metropolitana de Castellón con el objetivo de adaptarla a la realidad actual y revitalizar su uso. Contempla mejoras como conexiones directas con la estación y la UJI.

La nueva concesión, según explica su memoria, atenderá una población de 110.527 habitantes, por lo que la empresa que la asuma deberá contar con un mínimo de ocho autobuses que realizarán aproximadamente 630.000 kilómetros anuales.

Integra a las líneas tradicionales de Almassora, Borriana y Vila-real, unificando en la medida de la posible los recorridos ur-

La empresa que asuma el transporte deberá impulsar conexiones directas con la Universitat Jaume I

banos por Castellón y Vila-real en los tramos coincidentes y, en días lectivos, prolongándose las rutas hasta la UJI.

Serán tres líneas de autobús interurbanos, con dos variantes cada una, hasta la estación y la Jaume.

El nuevo servicio habrá de contemplar como novedades la conexión directa de los tres municipios citados con la UJI evitando el transbordo actual. Asimismo, para los usuarios de Borriana del Cercanías se establecerán en la línea de Borriana paradas próximas a las estaciones de Vila-real y

Almassora, mientras para los viajeros del autobús de Almassora se coordinarán las primeras paradas de Castellón con la línea de Borriana para ir al Hospital de la Plana.

La L1 de Vila-real-Castellón dispondrá de frecuencias de media hora de paso en días laborales y los sábados y de media hora los domingos y festivos.

En la L2 los tiempos de paso serán de cada hora en laborales y sábados y de hora y media los domingos y festivos.

Por su parte, la L3 de Almassora-Castellón tendrá frecuencias de paso de media hora de lunes a sábado y de una hora los domingos y festivos.

La Generalitat destinará durante 11 de años a la concesión 3,7 millones de euros, que representa el déficit previsto. La memoria proyecta ingresos de 12,9 millones de euros y un coste de explotación de 16,7 millones. La línea de Castellón-Vila-real recaudó en 2016 un total de 451.589 euros, la de Borriana, 314.229 euros, y la de Almassora, 413.625 euros.



Un autobús del servicio urbano de Castellón. CARMÉ RIPOLLÉS