
**DOCUMENTO III.
PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
PRUMS VINARÒS
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE**

ÍNDICE

0	INTRODUCCIÓN	1
1	LEGISLACIÓN Y NORMATIVA APLICABLE	1
2	FONDOS FEDER. INDICADORES DE COMUNICACIÓN	1
3	PERSPECTIVA DE GÉNERO	1
4	ANTECEDENTES DE PARTICIPACIÓN	2
5	PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DEL PRUMS	3
5.1	OBJETIVOS	4
5.2	PROGRAMA DE ACCIONES	4
5.3	DIFUSIÓN Y COMUNICACIÓN	4
5.3.1	<i>Imagen</i>	4
5.3.2	<i>Página web</i>	4
5.3.3	<i>Redes sociales</i>	5
5.3.4	<i>Correo electrónico</i>	5
6	DESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES PARTICIPATIVAS	5
6.1	ETAPA 0. ENCUESTA PREVIA Y CENTRO HISTÓRICO	5
6.1.1	<i>Encuesta previa</i>	5
6.1.2	<i>Centro histórico</i>	6
6.2	ETAPA 1. PRESENTACIÓN DEL PRUMS	8
6.3	ETAPA 2. PARTICIPACIÓN INCLUSIVA, PERSPECTIVA DE GÉNERO Y ENTREVISTAS	8
6.3.1	<i>Personas mayores y con movilidad reducida</i>	9
6.3.2	<i>Infancia</i>	13
6.3.3	<i>Taller de futuro “La movilidad de Vinaròs en 2020-2030”</i>	16
6.3.4	<i>Entrevistas</i>	23
6.4	ETAPA 3. ENSAYO PILOTO	24
6.5	ETAPA 4. DEVOLUCIÓN DE RESULTADOS Y CONCLUSIONES	24
6.6	ETAPA 5. EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO	24

ANEXO I. ENCUESTAS

0 INTRODUCCIÓN

La participación de las personas que viven, trabajan o visitan el municipio de Vinaròs es fundamental para construir, gracias a la inteligencia colectiva, el modelo territorial que el PRUMS es capaz de idear y proponer, dentro de su ámbito geográfico (término municipal) y el gran alcance de sus determinaciones.

Hoy la única garantía legal que la tramitación de los planes provee con su sometimiento preceptivo a información pública y alegaciones, ya no es suficiente, porque ni es garantía efectiva de participación ciudadana, ni mucho menos se produce en el mejor momento de su desarrollo, donde muchas decisiones se encuentran ya tomadas sin permitir integrar la información que los alegantes manifiestan.

Para complementar la dimensión administrativa y la técnica del equipo redactor, es necesario sumar la capacidad de reflexión y experiencia cotidiana de la sociedad civil y dar a los actores locales la oportunidad de planear y decidir de forma colaborativa a través de mecanismos sencillos e inclusivos, centrados en las personas y su calidad de vida.

Por eso, la participación de la ciudadanía ha de comenzar en las fases iniciales. Vinaròs así lo está impulsando, como demuestran los múltiples procesos participativos que se han dado en los últimos años en el municipio. Desde la Agenda 21 hasta los recientes EDUSI (junto a Benicarló) y Plan Estratégico. (ver apartado Antecedentes de participación)

El trabajo conjunto entre administración, ciudadanía y equipos técnicos es sin duda la mejor metodología para abordar los retos de futuro de territorios complejos como el que nos ocupa. Desafíos que se convierten en oportunidades donde todas las personas que lo deseen se puedan sentir partícipes de los cambios en su localidad.

La participación requiere del establecimiento de un flujo de información constante entre los diferentes agentes implicados en el territorio, así como de conocimiento de la función de cada uno durante el proceso participativo:

Personal técnico responsable de las áreas municipales	Gestionan y trabajan con los problemas cotidianos aportando su experiencia, administración de los recursos municipales, presupuesto municipal, subvenciones y ayudas, además de su conocimiento técnico.
Políticos/as	Desde su responsabilidad de gobierno deben considerar y sopesar las necesidades en cada momento y según circunstancias variadas, de forma que conducen la actuación de la administración local hacia la resolución de los conflictos y priorización de intervención para la satisfacción de las personas administradas.
Personas que habitan por razón de residencia, trabajo o visita en el municipio de Vinaròs. Asociaciones y colectivos ciudadanos	Sus inquietudes (aspectos que soportan, disfrutan, o anhelan) pueden contribuir a orientar la acción pública, aprovechando el conocimiento compartido para alcanzar la máxima eficiencia. Participan de forma desinteresada y muestran sus preferencias priorizando las líneas de acción para planificarlas en el tiempo.

Equipo técnico redactor Es el responsable de armar la estrategia del PRUMS y orientar la misma con el objetivo de permitir la comunicación y el entendimiento entre todos los agentes implicados, informando con una terminología sencilla y comprensible. También provee de ejemplos, referencias y casos de estudio y experiencia contrastada que permiten discutir y escoger un modelo de ciudad a seguir. Hace uso de la información recibida para redactar los documentos encomendados.

1 LEGISLACIÓN Y NORMATIVA APLICABLE

El Plan de participación ciudadana del PRUMS (en adelante, PPC) da cumplimiento con la Ley 2/2015, de 2 de abril, de Transparencia, Buen Gobierno y Participación Ciudadana de la Comunitat Valenciana, por la que se plantea la misma *en la elaboración de normas, planes, procedimientos y otros instrumentos de planificación* (artículo 45), sin perjuicio del trámite de audiencia e información pública prevista en la legislación.

La Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana también recoge en su artículo 17 el derecho de la ciudadanía a *conocer y participar en la planificación y regulación en materia de movilidad y transporte, de acuerdo con los instrumentos previstos en la normativa vigente*.

Además, Vinaròs también cuenta con una Ordenanza municipal (Reglamento de participación ciudadana), cuya aprobación inicial por el Pleno de la Corporación el 25 de mayo de 2017 fue ratificada y finalmente publicada en el BOP de Castellón nº 87 de fecha 22 de julio de 2017. El ayuntamiento demuestra con ella su compromiso de hacer partícipe a la ciudadanía de las políticas públicas.

2 FONDOS FEDER. INDICADORES DE COMUNICACIÓN

El Ayuntamiento de Vinaròs fue una de las entidades locales beneficiarias para la cofinanciación de su PMUS por los Programas Operativos FEDER de la Comunitat Valenciana 2014-2020 del PMUS.

Por eso, durante el desarrollo del mismo se ha controlado toda información sobre la difusión de las acciones participativas realizadas y facilitado al Ayuntamiento reporte de indicadores de comunicación para su remisión a la Dirección General de Administración Local, quedando acreditada la visibilidad de la aportación de la UE y garantizando la transparencia en la utilización de los fondos públicos en los trabajos del PMUS de Vinaròs.

3 PERSPECTIVA DE GÉNERO

De conformidad con el anexo XII de la ley 1/2019 (reciente modificación de la Ley 5/2014 de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje), el PRUMS, como instrumento territorial y urbanístico, quiere responder a las necesidades básicas de todas las personas teniendo en cuenta su diversidad.

Vinaròs no es ajena a las dificultades que imponen las ciudades a la vida cotidiana y limitan las opciones vitales de las personas y en especial la de las mujeres, con sus múltiples responsabilidades en la esfera pública y en la privada. Es necesario incorporar al análisis su

forma de vivir y disponer de su compleja visión formada desde la vinculación con otros grupos sociales que todavía dependen mayoritariamente de ellas.

Uno de los objetivos transversales del PRUMS es otorgar el mismo valor a las cuatro esferas de la vida cotidiana (productiva, reproductiva, política y personal) y por eso hace partícipes del PPC a una diversidad de personas y perfiles sociales para conocer sus experiencias diarias y así poder incorporar sus necesidades y prioridades a las líneas de actuación.

4 ANTECEDENTES DE PARTICIPACIÓN

Vinaròs cuenta con una larga tradición en inquietudes sociales y movimientos asociativos.

Toda la experiencia que se dispone en materia participativa es una prueba de su compromiso para fortalecer el tejido asociativo del municipio, generando cultura y hábitos de participación entre la ciudadanía.

Respecto de los Planes más recientes:

ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE E INTEGRADO DEL ÁREA URBANA DE BENICARLÓ - VINARÒS 2014-2020

Según el documento facilitado, para la Estrategia de desarrollo urbano sostenible e integrado del área urbana de Benicarló - Vinaròs (en adelante, EDUSI) se formó un Grupo de Apoyo Local formado por los principales agentes económicos, sociales, ambientales e institucionales del área objeto de estudio, entre otros perfiles: Partidos políticos (gobierno y oposición), técnicos municipales, expertos en diferentes materias, asociaciones ciudadanas, empresarios, ciudadanía no organizada, docentes, consultores, guías turísticos, policía local, etc.

Destaca que se tratara de la primera vez en que dichos agentes presentes en el territorio se encontraban para debatir sobre el territorio común y el escenario de futuro deseado, lo que fue valorado muy positivamente.

Para la ocasión se habilitaron mecanismos de participación y recopilación de información como sesiones técnicas de trabajo interdepartamentales en los Ayuntamientos de Benicarló y Vinaròs, talleres y actividades sectoriales, buzón de sugerencias on-line, difusión en redes sociales y web municipal, además de presentación y publicidad de la Estrategia.

El proceso participativo, realizado en el año 2015, se estructuró en 4 fases:

1. Recopilación de información y preparación de mesas informativas con los ayuntamientos (4 reuniones, 2 en cada ayuntamiento)
2. Proceso participativo sectorial, con un total de 6 sesiones: 2 talleres por temática (el primero sobre identificación de retos, conflictos, debilidades y visiones de futuro, y el segundo sobre identificación y priorización de propuestas). Temáticas: Territorio y Medio Ambiente / Economía y empleo / Cohesión social.
3. Proceso participativo transversal, en el que se envió el documento de la EDUSI a todos los agentes solicitando sugerencias a la estrategia redactada y priorización de las líneas de actuación planteadas en la misma.
4. Continuidad del proceso participativo durante la implementación de la Estrategia.

Los resultados y conclusiones de la participación fueron incorporados al documento de la EDUSI, uno de los referentes para el PRUMS.

PRESUPUESTOS PARTICIPATIVOS

Vinaròs cuenta también con experiencia en la puesta en marcha de presupuestos participativos donde la ciudadanía propone actuaciones en el municipio.

Las que hacen referencia a mejoras en movilidad y regeneración urbana también se han tenido en cuenta como demandas vecinales en el PRUMS:

<http://participa.vinaros.es/blog/resultat-recollida-davals-propostes-2017-2018/>

Estas son las propuestas de la campaña 2016-2017, relacionadas con la movilidad sostenible, que fueron aprobadas:

- Acondicionar el aparcamiento de la estación de tren.
- Adecuación de la carretera de la costa norte, Avda. Francisco José Balada, en un único sentido (fase 1).
- Plan integral ciclista
- Estudio y mejora de la señalización y direcciones de todas las calles de las costas, zonas de aparcamiento, etc.

Y en la campaña 2017-2018 obtuvieron más de 50 avales las siguientes propuestas:

- Carril bici por la Costa Sur
- Pasarela río Servol
- Ampliación del carril bici, preferentemente la carretera de la Zona norte. Propuesta de una sola dirección de circulación de vehículos desde la playa del Saldonar hasta el camino Ameradors.
- Carril bici Avda. Castellón – Avda. Pablo Ruiz Picasso – Avda. Libertad. Inflador público de bicicletas. Aparcamientos en forma de U.
- Aparcamiento de caravanas.
- Parque infantil en la costa norte.
- Sombra en todos los parques infantiles de la ciudad. Vegetal, toldos o lonas.
- Semáforos / pasos de peatones adaptados, acústicos o sonoros para la población con algún tipo de discapacidad visual.
- Parques con tierra, árboles, césped donde poder ir a pasar el día. Árboles grandes, sin circulación de vehículos, ni ruidos. Como el parque central de Tortosa o el Ribalta de Castellón. Un auténtico pulmón verde.
- Plan de mejora y ampliación del arbolado en los diferentes parques de la ciudad, mejorando la sombra y la vegetación existente.
- Dotación económica en ayudas para la creación de jardines verticales en medianeras vistas de edificios en el casco urbano de Vinaròs.
- Plan de modernización de la Avda. Libertad, mobiliario, iluminación, arbolado, aparcamientos de motocicletas y bicis, entre otros.

PLAN ESTRATÉGICO DE LA CIUDAD DE VINARÒS (2018)

Tal como se detalla en el mismo Plan, este fue elaborado a través de un proceso de participación ciudadana desarrollado entre octubre 2017 y junio 2018.

Se celebraron 3 rondas de mesas participativas de las distintas áreas de la estrategia, además de reuniones con distintos grupos, asociaciones y personas individuales significativas del municipio. En total unas 170 personas aportaron opiniones y propuestas. Se destaca la alta participación del equipo técnico de los distintos servicios municipales.

La elaboración participada del Plan Estratégico de Vinaròs le llevó a proponer unos objetivos generales y transversales para el futuro del municipio (con horizonte temporal de una década).

Sin pretender una definición completa, las inquietudes de la ciudadanía para el futuro de su ciudad se sintetizaron en los siguientes objetivos: Vinaròs sostenible, Vinaròs inclusiva, Vinaròs inteligente i Vinaròs Cultural.

PLAN ESPECIAL DE PROTECCIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO DE VINARÒS (2019)

La elaboración del Plan Especial de Protección del Centro Histórico de Vinaròs (en adelante, PEPV) y sus documentos complementarios-actualmente en redacción-también se están realizando de manera participada.

Las convocatorias y actividades programadas se van actualizando en la siguiente página web: <http://pepvinaros.particip.es/ca/> y difundiendo a través de las redes sociales del Ayuntamiento de Vinaròs, entre otros medios.

El Plan de participación del PEPV contempló distintas convocatorias públicas y abiertas a la población entre enero y marzo 2019.

Las mesas sectoriales de los talleres abiertos al público se organizaron en torno a 3 temáticas:

- Urbanismo y Planeamiento (Gestión, patrimonio y planeamiento urbano)
- Espacio público (infraestructura verde, paisaje y movilidad)
- Sociedad y usos (dotaciones y equipamientos, actividades económicas, vivienda y áreas vulnerables)

El proceso participativo del PRUMS se coordinó en una de sus fases iniciales con el del PEPV, por su simultaneidad en el tiempo, temas comunes y ámbitos de trabajo en parte coincidentes.

Por eso, el equipo técnico del PRUMS participó en el paseo crítico celebrado a inicios del mes de marzo y dio soporte en los talleres abiertos al público en la mesa de temática "Espacio público", donde se han trabajado aspectos relacionados con la movilidad y la regeneración urbana (movilidad peatonal y ciclista, paisaje urbano, accesibilidad, espacios verdes y arbolado, etc.).

ENCUESTA DE MOVILIDAD (verano 2018)

Previo al inicio de los trabajos del PRUMS, el Ayuntamiento realizó una encuesta durante el verano de 2018 cuyo objetivo era disponer de una primera visión percibida por la ciudadanía de las problemáticas de Vinaròs en materia de movilidad en periodo estival, conocer sus pautas de comportamiento respecto de sus desplazamientos habituales y sus propuestas sobre cómo mejorar la movilidad en el municipio.

Las encuestas se realizaron a pie de calle a un total de 105 personas, localizadas en distintas zonas de la ciudad, desde la costa norte a la sur y el núcleo urbano, buscando la mayor heterogeneidad de experiencias posible: Avenida Barcelona, Cala Puntal, Calle del Volantí, Colonia Europa, zona Els Cossis, zona Foguet, Pío XII y Plaza Camaraes.

El 79% de las personas encuestadas residían en el municipio todo el año, el resto eran visitantes temporales. La mayoría pertenecía al tramo de edad de 36 a 65 años.

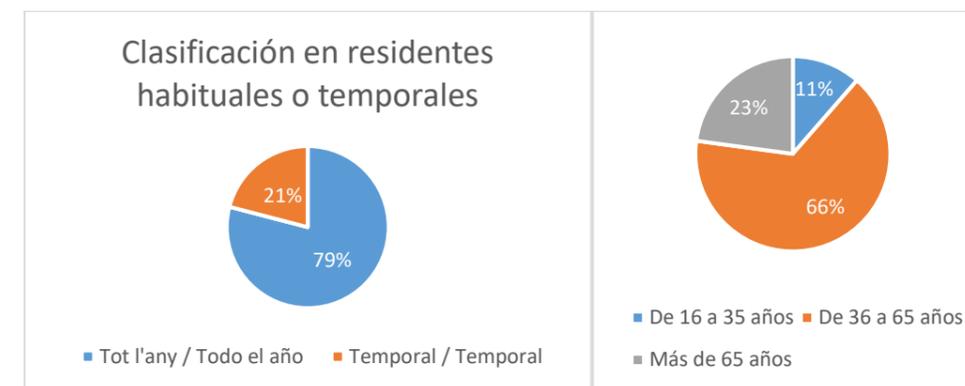


Ilustración 1. Clasificación de los encuestados en residentes habituales o temporales. Fuente: Elaboración propia.

Se destacan algunos de los resultados más relevantes:

- El coche es el medio más utilizado para la movilidad urbana (45%), seguido por los desplazamientos a pie (38%), quedando muy lejos el uso de la bicicleta, moto y transporte público.
- La N-340 es considerada peligrosa por el 70% de las personas encuestadas.
- Respecto de la movilidad peatonal, un 55% considera que la ciudadanía puede disfrutar de los espacios peatonales. Si bien, a tres cuartos les gustaría que existieran más zonas peatonales en el casco urbano.
- Respecto de la movilidad motorizada, el 70% considera necesario que se reduzca.
- Respecto del transporte público, una importante mayoría no lo utiliza nunca. Solo un 36% lo usa alguna vez a la semana. Más de la mitad valora negativamente los horarios existentes, así como los precios y el acceso a la información. Una gran mayoría prioriza la mejora de las frecuencias de paso frente a otras cuestiones como la mejora de precios, la accesibilidad o la ampliación del servicio en verano.
- Respecto del transporte privado, las opiniones son diversas en función del tema. Destaca el hecho de que, si hubiera más carril bici en óptimas condiciones, lo utilizarían mucho más. Hoy se valora muy negativamente la seguridad de circular en bici por el municipio.

5 PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DEL PRUMS

Para el desarrollo del PRUMS se ha planteado un único PPC que incorpora de forma transversal los temas a tratar en los dos documentos a redactar en paralelo (Plan de Movilidad Sostenible y Plan de Regeneración Urbana).

En el presente documento se recogen las acciones realizadas hasta julio 2019, fecha de entrega del PMUS.

Posteriormente se prevé la realización de nuevas acciones para complementar las conclusiones obtenidas en esta primera fase participativa e incorporarlas en el Plan de Regeneración urbana en fase de elaboración.

5.1 Objetivos

Los principales objetivos del PPC son:

- Objetivo 1. Informar e involucrar a la sociedad en el Plan: Implicar en la mejora de la ciudad a todas las personas posibles que quieran, desde sus respectivas ópticas, colaborar en la mejora de Vinaròs apuntando hacia una mejor calidad de vida.
- Objetivo 2. Eficiencia. Incorporar el legado de otros procesos participativos y mecanismos existentes para proseguir y profundizar en los aspectos concretos a desarrollar por el PRUMS.
- Objetivo 3. Máxima representatividad e inclusividad. No todas las personas tienen facilidad de participar. Se ha elaborado un programa de actividades con metodologías colaborativas para incorporar el máximo de estamentos y generaciones posible, desde escolares hasta mayores, con especial atención a la perspectiva de género.
- Objetivo 4. Transversalidad institucional y relación con la ciudadanía. Los trabajos de diagnóstico y propuestas obligarán a todos los servicios municipales a la coordinación y a interactuar de una forma más cercana con la ciudadanía.
- Objetivo 5. Perdurable. Introduciendo la autoevaluación y seguimiento para evolucionar de forma continua y satisfacer las necesidades de la población, construyendo la metodología conforme a retos, objetivos y grado de satisfacción o desempeño mediante la evaluación del retorno.

La complejidad técnica de los temas a tratar obliga a incorporar una labor didáctica y pedagógica, ofreciendo a la ciudadanía una información sencilla y con un lenguaje inclusivo que les permita proponer de una forma consciente y al equipo técnico obtener la información necesaria y útil para los fines a alcanzar.

El PRUMS tiene como objetivos una amplia diversidad de temas y la participación ha de alcanzar a todos ellos para complementar la visión técnica y administrativa, incorporando al mayor espectro posible de visiones y miradas, diversas y complementarias.

Para cada perfil se ha tratado de adaptar las convocatorias, herramientas y actividades participativas para fomentar una mayor implicación. Sobre todo, para tratar de incorporar a las personas a las que menos se suele escuchar en este tipo de trabajos técnicos pese a su peso demográfico, como mujeres, mayores, infancia o personas con diversidad funcional.

5.2 Programa de acciones

Los mecanismos participativos se inician con la programación del PPC en distintas etapas, desde los trabajos previos necesarios para arraigarse al territorio, hasta la última fase de evaluación y seguimiento:

Etapas	Acciones	Fecha
Etapas 0	Encuesta previa y Centro histórico	marzo 2019
Etapas 1	Presentación del PRUMS	mayo 2019
Etapas 2	Participación inclusiva, género y entrevistas	abril a junio 2019
Etapas 3	Prueba de ensayo piloto (1:1)	julio 2019
Etapas 4	Devolución de resultados y conclusiones	diciembre 2019
Etapas 5	Evaluación y seguimiento	marzo 2020

5.3 Difusión y comunicación

5.3.1 Imagen

El PRUMS cuenta con logo identificativo, que aparece en todo el material de comunicación que se va preparando a lo largo de los trabajos:

prumsvinaròs

Ilustración 2. Logo identificativo del PRUMS. Fuente: Elaboración propia

5.3.2 Página web

Se encuentra operativo un espacio web informativo: <http://vinaros.planifica.org/>, en el que el equipo técnico redactor ha ido albergando la información pública del proyecto y las convocatorias abiertas a la ciudadanía junto con un breve resumen de los resultados.



Ilustración 3. Imagen de inicio de la página web del PRUMS. Fuente: Elaboración propia.

Desde la web del ayuntamiento (en la cabecera) también se encuentra habilitado enlace a la web del PRUMS: <https://www.vinaros.es/>



Ilustración 4. Acceso a la página web del PRUMS desde la página web del Ayuntamiento de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia.

En el apartado "Noticias" se van haciendo públicas las convocatorias abiertas y se va informando de novedades relativas al PRUMS, como las distintas convocatorias participativas y un breve resumen de sus resultados.

5.3.3 Redes sociales

Se plantea la difusión y comunicación de las distintas convocatorias y trabajos del PRUMS a través de las redes sociales del ayuntamiento. Para ello, el equipo técnico ha facilitado la información necesaria a la persona responsable de la comunicación municipal (Concejalía de Gobierno Abierto y Nuevas Tecnologías).

5.3.4 Correo electrónico

Se cuenta también con correo electrónico propio desde donde se centralizan las comunicaciones relacionadas con el Plan: prumsvinaros@planifica.org

6 DESCRIPCIÓN DE LAS ACCIONES PARTICIPATIVAS

6.1 Etapa 0. Encuesta previa y Centro histórico

Estas acciones preliminares se realizaron durante el mes de marzo 2019.

6.1.1 Encuesta previa

En esta etapa se ha realizado por parte del equipo técnico del PRUMS una nueva encuesta breve, a la que han contestado 109 personas, tanto a pie de calle como por medios digitales.

Ha estado disponible en la página web del Ayuntamiento durante dos semanas (del 8 al 25 de marzo), tras su difusión en sus principales canales de comunicación y redes sociales.

Su objetivo también era conocer el comportamiento y la opinión de la ciudadanía en materia de movilidad y además se introdujeron nuevos aspectos relacionados con la regeneración urbana.

En este caso el 55% de las encuestadas han sido mujeres. La mayoría de las personas encuestadas pertenecía al tramo de edad de 36 a 65 años, siendo tres cuartas partes trabajadores/as en activo, el 81% residentes (empadronados/as) en Vinaròs.

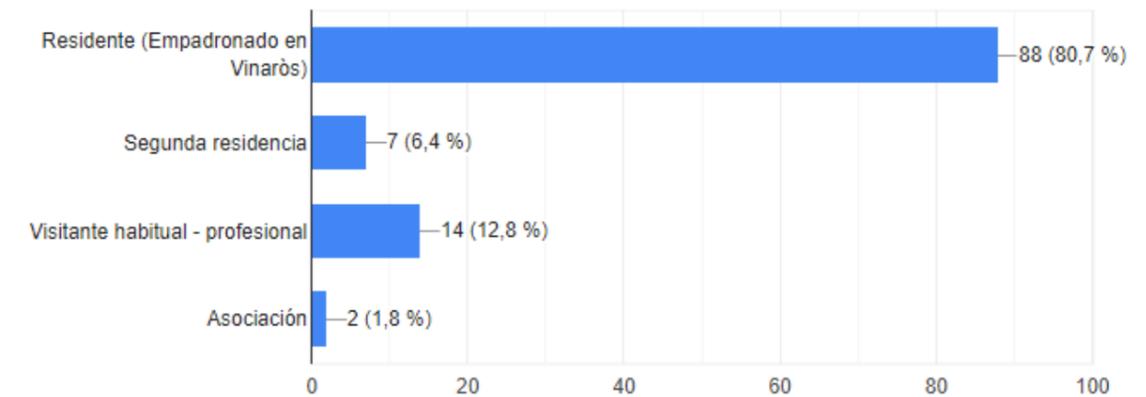


Ilustración 5. Características de los participantes en la encuesta previa. Fuente: Elaboración propia.

Se destacan algunos de los resultados más relevantes:

- El 90% de las personas encuestadas tiene coche, el 40% bicicleta o vehículo de movilidad personal.
- El número medios de desplazamientos se sitúa en 3,6 desplazamientos al día, superior a los 2,4 desplazamientos al día de media en la Comunidad Valenciana.
- La mayor parte de los desplazamientos se producen por motivo de trabajo, seguido del hogar.
- Las distancias máximas de trayecto son mayoritariamente de hasta 5 km (un 23% menor de 1,5 km). Itinerarios muy cortos que facilitan el uso de los medios de desplazamiento más sostenibles como caminar y bicicleta. Las distancias de 5 a 10 km (casi 15%) son aptos para el transporte público.
- Sin embargo, en distancias de 1,5 a 5 km el uso habitual mayoritario (casi 70%) es el de los medios motorizados (coche/moto), aun reconociéndose unos tiempos de desplazamiento menores de 20 minutos y viajes en coche con una única persona en el 50% de los casos.
- Casi la mitad de las personas encuestadas exponen la inexistencia de alternativa en transporte público y la rapidez del coche frente al resto de alternativas. Consideran además que es más barato.
- La infraestructura ciclista es muy reducida. Tres cuartas partes considera necesaria su ampliación, con posibilidad de implantación de sistema de alquiler de bicicletas.
- El 24% de las personas encuestadas considera que no es fácil encontrar aparcamiento, el 26% algunas veces. La otra mitad sí: en la calle, en zona azul o porque disponen de plaza privada.
- Casi todas las personas encuestadas están de acuerdo en promover los modos sostenibles: caminar, bicicleta (unos puntos por encima del caminar) y transporte público.

Respecto de las preguntas relacionadas con regeneración urbana:

- La mitad consideran que los edificios patrimoniales están en buen estado de conservación.
- La mayoría considera que la oferta comercial en el centro es buena.
- No existe consenso respecto de la calidad general de las plazas.
- La mayoría considera que el estado general de las calles está entre bueno y regular.

Para las personas encuestadas destaca la necesidad de mejorar la zona del puerto y el paseo marítimo (ver gráfico siguiente).

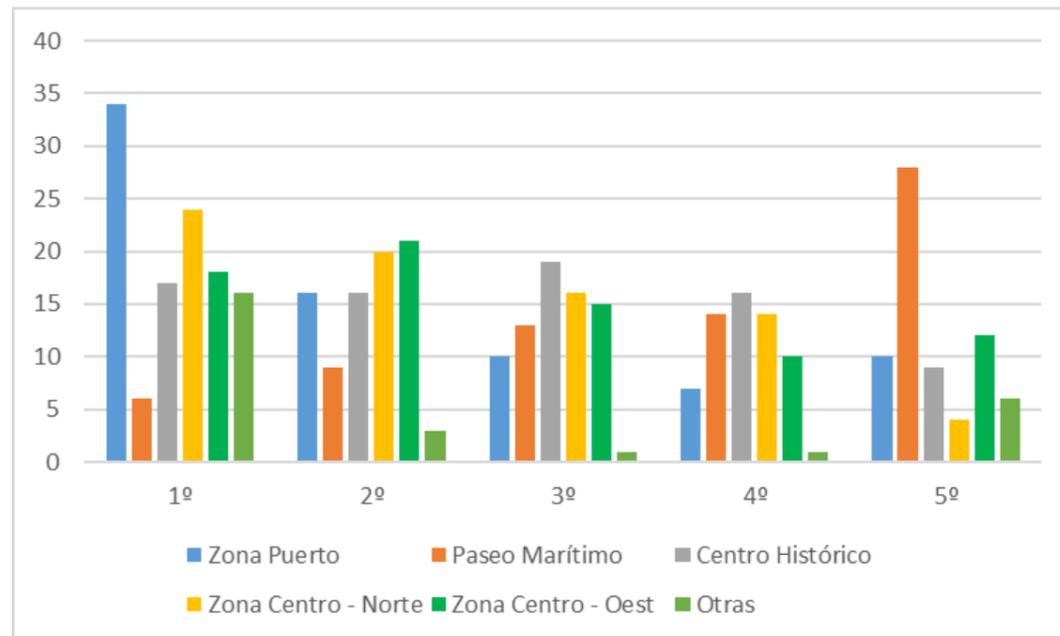


Ilustración 6. Gráfico de preferencias de zonas de mejora de la población, atendiendo a los resultados de la encuesta previa. Fuente: Elaboración propia.

Se adjuntan en anexo los resultados completos de las dos encuestas.

6.1.2 Centro histórico

Tras las primeras encuestas realizadas, las actividades del Plan de participación del PRUMS se coordinaron con el proceso participativo del Plan Especial de Protección del Centro histórico de Vinaròs (PEPV), en fase de elaboración por otro equipo técnico, por su simultaneidad en el tiempo, algunos temas comunes y ámbitos de trabajo en parte coincidentes.

Las convocatorias públicas fueron las siguientes:

- Sábado 9 de marzo 2019 Vinaròs al mapa i passejada
- Sábado 23 de marzo 2019 Taller de mesas sectoriales sobre propuestas
- Jueves 28 de marzo 2019 Taller de mesas sectoriales sobre priorización de propuestas

En las sesiones abiertas, el equipo del PRUMS dio soporte al equipo técnico del PEPV en su ámbito de trabajo (centro histórico) en materia de espacio público, infraestructura verde y movilidad.

Vinaròs al mapa i passejada

Fecha y lugar:

Sábado 9 de marzo 2019. Plaza San Agustín y centro histórico.

Objetivos:

Identificar puntos de interés en el centro histórico y reflexionar in situ sobre cuestiones relacionadas con la movilidad urbana desde la estación de tren hasta el centro. Visualización del arranque de la participación en espacios públicos del centro histórico.

Metodología:

Mapeo colectivo y recorrido urbano con mirada crítica.

Resultados:

Durante el recorrido se evidenció la dificultad de los desplazamientos a pie y en bicicleta.



Ilustración 7. Mapeo colectivo donde se localizaron problemáticas sobre plano. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 8. Paseo crítico donde se identificaron problemáticas en la práctica del caminar. Fuente: Elaboración propia

Taller de propuestas

Fecha y lugar:

Sábado 23 de marzo 2019. El taller se trasladó del Centro Público de Formación de Personas Adultas "Libertad" (Passeig de Colom) al mercado municipal (Plaza de San Agustín, 8) para acercar la información a los vecinos y vecinas.

Objetivos:

Formulación de propuestas para la redacción del PEPV y del PRUMS. Complementar las propuestas derivadas de anteriores planes y estrategias que afectaban al ámbito del centro histórico.

Metodología:

La sesión se organizó dividiendo el debate en 3 mesas temáticas donde los y las participantes fueron rotando cada 20-30 minutos para favorecer el enriquecimiento de las propuestas.

Mesa 1. Urbanismo y Planeamiento (Gestión, Patrimonio y Planeamiento urbano)

Mesa 2. Espacio público (infraestructura verde, paisaje y movilidad)

Mesa3. Sociedad y usos (dotaciones y equipamientos, actividades económicas, vivienda y áreas vulnerables)

Resultados:

En materia de espacio público (movilidad, accesibilidad y regeneración urbana) se pudo recoger información y propuestas de utilidad para la continuación de los trabajos, en el ámbito del centro histórico.

Se contó con la participación de Ramón Meseguer (Presidente de COCEMFE Maestrat), con el que se trataron aspectos relacionados con:

- la falta de accesibilidad general en el núcleo histórico y en algunas zonas en particular, como la plaza 1º de Mayo o la plaza del Convento de San Francisco.
- la inaccesibilidad de los locales comerciales y de restauración, una dificultad añadida en la vida cotidiana de las personas con diversidad funcional.
- la necesidad de disponer más habitaciones accesibles en los hoteles y juegos inclusivos en los parques.
- el incumplimiento del ancho libre de obstáculos de 2 metros en aceras y los conflictos con las bicicletas, en especial en el paseo marítimo por su incompatibilidad con el paseo lúdico.



Ilustración 9. Taller de propuestas en el mercado municipal. Fuente: Elaboración propia

Taller de priorización

Fecha y lugar:

Jueves 28 de marzo 2019. Centro Municipal de la Tercera Edad (C/ Mare de Déu del Pilar, 42).

Objetivos:

Aportación de propuestas y priorización de actuaciones.

Metodología:

Presentación global y 3 mesas temáticas de 30-40 minutos, con una única rotación (cada persona debate en dos mesas) y resultados de las votaciones de priorización.

Mesa 1. Urbanismo y Planeamiento (Patrimonio y rehabilitación)

Mesa 2. Espacio público (infraestructura verde, paisaje y movilidad)

Mesa3. Sociedad y usos (dotaciones y equipamientos)

El equipo técnico del PRUMS colaboró en la Mesa 2 sobre espacio público. Se conversó con los/as participantes partiendo de un plano y listado preparado de espacios públicos (estructurado en plazas de gran dimensión, plazas con vinculación al centro histórico y calles-recorridos). Finalmente, los/as participantes priorizaron del 1 al 5 los ámbitos en los que consideraban más necesaria y urgente una actuación de mejora.

Resultados:

El espacio que más peticiones obtuvo fue la plaza 1º de Mayo (resultado que coincide con la encuesta realizada), donde sería necesaria la demolición de algunas edificaciones, la apertura de la zona del puerto y la adecuación del espacio público para el disfrute ciudadano.

Seguido del entorno de la Torre Ballester, considerado hoy un "tapón" que dificulta las conexiones con el entorno y en concreto la movilidad peatonal. El lugar es hoy el resultado de una operación urbanística inacabada.

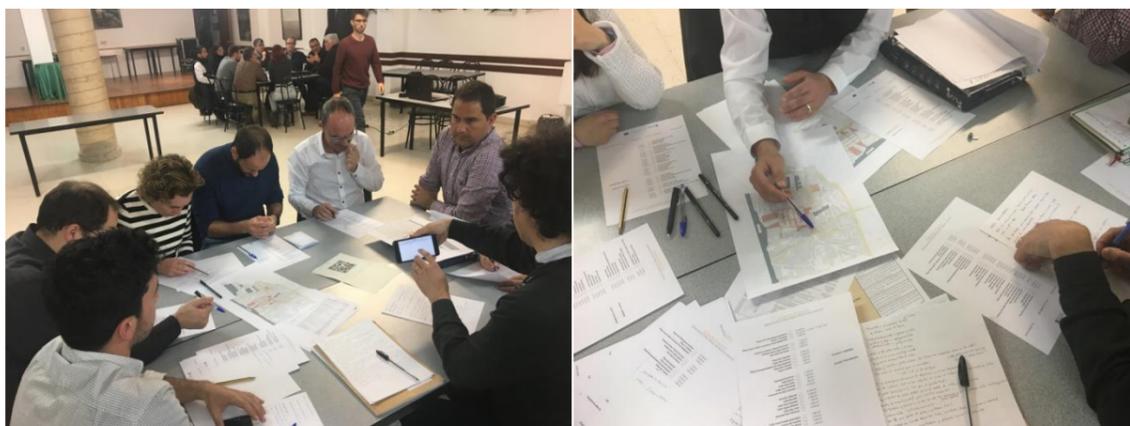


Ilustración 10. Taller de propuestas y priorización en el Centro municipal de la Tercera edad. Mesa 2 sobre espacio público. Fuente: Elaboración propia

6.2 Etapa 1. Presentación del PRUMS

La presentación del PRUMS estaba prevista para el 9 de mayo de 2019. Pero tuvo que ser finalmente aplazada por encontrarse la convocatoria en periodo electoral.

Cartel de la convocatoria

Antes de aplazarse, se realizó difusión a través de la página web del Plan y redes sociales del ayuntamiento (facebook e instagram):

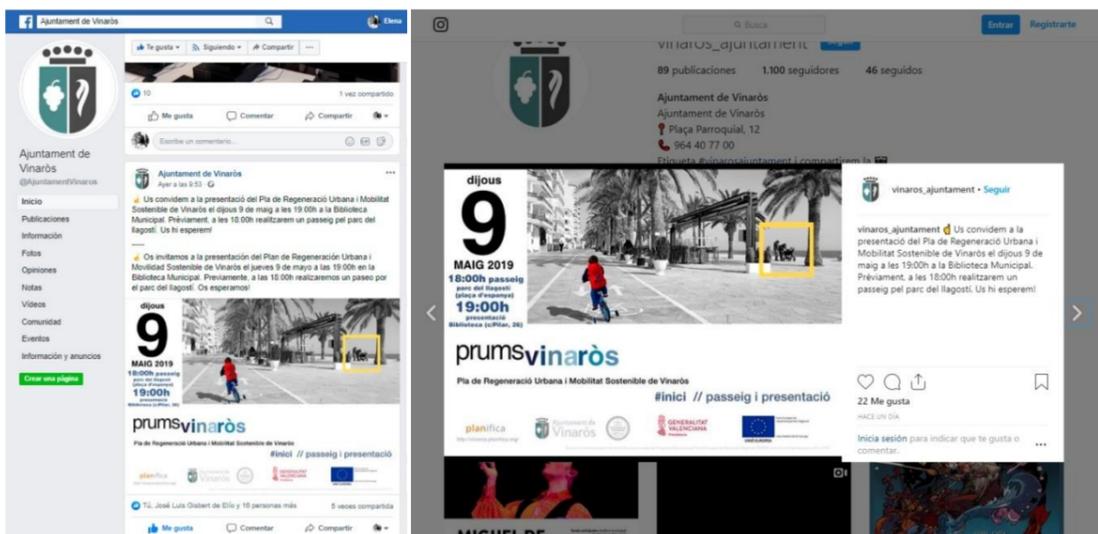


Ilustración 11. Cartel de convocatoria del PRUMS. Fuente: Elaboración propia



Ilustración 12. Difusión del aplazamiento de la presentación del PRUMS. Fuente: Elaboración propia

6.3 Etapa 2. Participación inclusiva, perspectiva de género y entrevistas

Esta etapa se ha desarrollado entre abril y junio de 2019.

El análisis de los últimos procesos participativos relacionados con el modelo de ciudad desveló que la mirada técnica e institucional estuvo correctamente cubierta (no obstante, se ha completado con la perspectiva actual). También se hicieron partícipes a agentes económicos y sociales con peso en el municipio.

Sin embargo, se apreció un déficit de participación de un sector importante de la población, no habiendo llegado a todas las edades, colectivos de personas con diversidad funcional, ni considerado la perspectiva de género en aras a disminuir la desigualdad efectiva entre hombres y mujeres en el medio urbano.

Uno de los retos que se propone el PRUMS es sumar la visión ciudadana de personas que tradicionalmente no suelen tener voz en los procesos de transformación urbana. Para llegar hasta ellas se procede yendo a buscarlas en sus ambientes cotidianos.

Por eso en esta segunda etapa se han planteado 3 estrategias, alcanzando a personas de distintos géneros y generaciones: personas mayores (en su gran mayoría mujeres), infancia y colectivos ciudadanos, técnicos/as y políticos/as municipales:

1. **Personas mayores y con movilidad reducida: Taller "activa tu mente" de mapeo y debate propositivo; Paseo perceptivo con mirada crítica.**
2. **Infancia y movilidad escolar: acción de participación en 3 colegios, "de casa al cole".**
3. **Taller de futuro "La movilidad de Vinaròs en 2020-2030".**

Además, se han realizado una serie de encuentros a modo de entrevistas individuales, con distintos agentes para recabar información y propuestas para el futuro de la movilidad en Vinaròs.

6.3.1 Personas mayores y con movilidad reducida



Ilustración 13. Sesiones participativas para mayores de 55 años. Fuente. Elaboración propia

Se han realizado 2 sesiones participativas dirigidas a personas mayores de 55 años, en colaboración con el "Club de la Vida": iniciativa puesta en marcha por la Concejalía de Bienestar Social para el envejecimiento activo.

Las actividades consistieron en un taller de mapeo y debate propositivo de los aspectos positivos y negativos de Vinaròs, tanto a escala del término municipal como del núcleo urbano; y un paseo perceptivo con mirada crítica, con recorrido desde el Centro social de la Tercera Edad hasta el Parc del Llagostí.

La asistencia a estos encuentros rondó las 20 personas, con mayoritaria presencia de mujeres.

En estos casos no fue necesario realizar acción de difusión propia al haberse aprovechado la estructura ya organizada en el "Club de la Vida", donde las personas mayores socias están convocadas semanalmente cada mañana de lunes, miércoles y viernes. No obstante, el "Club de la Vida" lo publicó en su facebook a modo informativo para sus socias y socios.

El material que se preparó para cada actividad (planos y hojas de asistencia) contaba con los logos correspondientes y se informaba al inicio verbalmente de la cofinanciación de la UE.

Agradecer a Patricia Velázquez, coordinadora del "Club de la Vida", su colaboración y plena disposición para la realización de estas actividades.

Taller "activa tu mente" de mapeo y debate propositivo

Fecha y lugar:

Lunes 27 de mayo 2019 (9h30-11h) en el Centro Social de la Tercera Edad (C/ Mare de Déu del Pilar, 42)

Asistencia:

25 personas (92% mujeres – 8% hombres)

Objetivos:

Detectar problemas de accesibilidad y necesidades de movilidad no atendidas entre las personas mayores o con movilidad reducida. Propuestas para mejorar. Espacios públicos para transformar.

Metodología:

Presentación general de objetivos y dinámica de la sesión, 4 mesas de trabajo sobre planos del término municipal y del núcleo urbano detectando las cuestiones positivas, negativas y a mejorar tanto a escala de término municipal como de núcleo urbano. Final de puesta en común, debate propositivo y priorizaciones.

- 30 min de mapeo escala término municipal
- 30 min de mapeo escala núcleo urbano
- 30 min de puesta en común en pared y priorización

Resultados:

A escala término municipal:

Negativo/Debilidades	<ul style="list-style-type: none"> - Falta transporte público para subir a la Ermita. - Costa Sur: No hay aceras en la parte derecha de la calzada (la más alejada de la costa) - Costa Norte: No hay aceras en la calle Costa Mar y en el Camí de les Carretes, dificultando la accesibilidad y movilidad de la zona. Inseguridad. Puntos negros por accidentes de tráfico.
Positivo/Fortalezas	<ul style="list-style-type: none"> - La Ermita
Propositivo/Oportunidades	<ul style="list-style-type: none"> - Pasarela peatonal para atravesar la N-340 que facilite la accesibilidad a la zona comercial donde se encuentra el Lidl y el Family Cash y/o incrementar la frecuencia en la red de transporte público (solo hay dos por semana). - Liberar de tráfico la carretera pegada a la costa Norte (Calle Costa Mar) y desviarla a la N-340.

A escala núcleo urbano:

Negativo/Debilidades	<ul style="list-style-type: none"> - Falta de iluminación en el camino a la estación de tren Renfe y al Centro de día. - Recorrido, paradas y frecuencia del bus urbano → deficiente: <ul style="list-style-type: none"> o Faltan más paradas a lo largo del recorrido del bus urbano. o El bus que sale del centro urbano hacia la costa sur sobre las 13 h no llega a la Colonia Europa. o Desconexión de la zona norte con muy poca frecuencia de autobuses (sobre todo en fin de semana, los domingos, que no pasa ninguno de septiembre a junio). No aumentar solo durante la época de verano para el turismo, sino que dé un servicio mínimo también durante el año para los habitantes que residen en la zona. o Falta de información y puntualidad respecto a los horarios del transporte público. - Falta de equipamientos → se nombran: piscina pública, auditorio, ambulatorio y una terminal de bus (que sale en varias ocasiones) - Colegio Público Jaime I en malas condiciones → barracones desde hace 12 años. - No hay bancos en la zona del Hospital y de Urgencias para poder descansar/esperar/reposar. - Torre Ballester y entorno en muy mal estado y deteriorándose con el paso del tiempo. - Cambio de árboles negativo en la Calle de Andalucía. - Se señalan varias zonas "pendientes de arreglo" previstas desde hace tiempo a consolidar: zona de alrededor del Instituto Leopoldo Querol y los huertos solidarios, la zona al lado del CEIP Mare de Déu de la Asunción ahora destinada a aparcamiento y descampados, zona de descampados alrededor del CEIP Jaime I. Todo por consolidar. - Aceras no accesibles en la parte del puerto. - Mal estado del espigón que dificulta el acceso.
Positivo/Fortalezas	<ul style="list-style-type: none"> - Plaça del Llagostí - Paseo marítimo
Propositivo/Oportunidades	<ul style="list-style-type: none"> - Equipamientos: piscina pública, auditorio y ambulatorio. - Restaurar y dar solución a la Torre Ballester y su entorno, conectando la Calle Sant Josep y la Avda. del País Valencià.



Ilustración 14. Fotografías del Taller "activa tu mente", mapeo y debate propositivo con personas mayores de 55 años. Fuente. Elaboración propia

Al final de la sesión, las personas participantes también se pronunciaron sobre las demandas que consideraban prioritarias.

Destacamos las relacionadas con movilidad y espacio público:

- Control del aparcamiento en las aceras y en doble fila.
- Necesidad de mejores conexiones a los espacios comerciales situados al otro lado de la nacional (Lidl, Family Cash, Carrefour, etc.). Demanda de pasos de peatones, servicio de autobús y una pasarela que conecte peatonalmente.
- Más y mejor servicio de autobuses (bus urbano y conexión con Castellón). Más horarios y más paradas.
- Necesidad de que el bus urbano pare en el hospital, sin necesidad de transbordo al interurbano.
- Necesidad de parada de autobús en Avda. Barcelona con Leopoldo Querol.
- Calle San Joaquín: propuesta de aparcamiento solo a un lado, calle muy transitada.
- Arreglo calle Convento y acera.
- Urbanización y parque Camí Carreró.
- Playa del Clot: escalones peligrosos (agujeros), muy transitado y en malas condiciones.
- Necesidad de un sitio espacioso para acontecimientos (por ejemplo, para fomentar el teatro).



Ilustración 15. Demandas prioritarias tras la sesión participativa. Fuente. Elaboración propia

Paseo perceptivo con mirada crítica

Fecha y lugar:

Miércoles 29 de mayo 2019 (9h30-11h), recorrido con salida desde el Centro Social de la Tercera Edad (C/ Mare de Déu del Pilar, 42).

Asistencia:

16 personas –realizaron todo el recorrido- (81% mujeres – 19% hombres)

Objetivos:

Detectar durante el recorrido problemas de accesibilidad y de movilidad, así como propuestas de mejora para el espacio público desde el punto de vista de las personas mayores.

Metodología:

Paseo perceptivo con mirada crítica de unos 3 km, desde el centro social en la calle Pilar hasta el Parc del Llagostí (plaza de toros), pasando por la calle San Cristóbal, calle Mayor, paseo marítimo y el puerto.

Todas las personas participantes y las 3 monitoras llevaban un plano con el recorrido marcado con una tabla para identificar los aspectos negativos (debilidades) y positivos (oportunidades) de los espacios por donde se iba pasando. Además, se contaba con herramientas como tizas de colores y cintas métricas para dinamizar la sesión, con los que se señalaron los lugares con deficiencias desde su punto de vista, se midieron las aceras estrechas y se identificó mobiliario urbano mal situado.

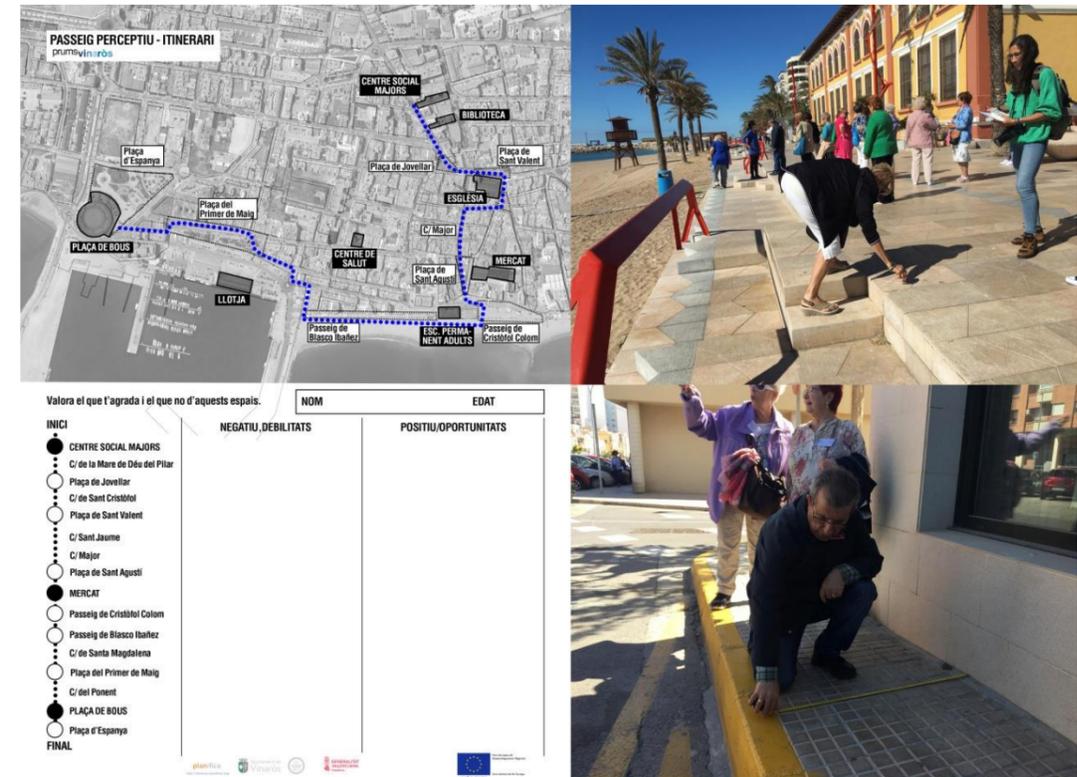


Ilustración 16. Imágenes del paseo perceptivo con mirada crítica. Fuente. Elaboración propia

Resultados por zonas del recorrido:

Centro Social de la Tercera Edad

Rampa inaccesible con demasiada pendiente, impracticable para las personas con movilidad reducida.

Espacios intersticiales desaprovechados con potencial, abrir el centro al exterior, aprovechar la terraza. Mayor diálogo con el espacio público rompiendo la dicotomía interior/externo.

Calle Mare de Déu del Pilar

Resbala mucho el pavimento. Una vecina comenta que se ha caído ya 6 veces en este tramo de la calle.

Plaza Jovellar

No es una plaza como tal, sino una rotonda con un espacio infrutilizado en el centro (como todas las rotondas). Prioridad absoluta del coche, construcción para el vehículo privado.

Hay una zona en la parte este (que no es rotonda), que es agradable, con bancos para sentarse.

C/ San Cristóbal

Como positivo la parada de autobús, se considera un punto de conexión importante, aunque hay demasiado tráfico.

El pavimento resbala cuando llueve.

Plaça de Sant Valent

La parte de atrás de la iglesia, que es peatonal, parece que se utiliza solo de paso, no para estancia.

C/ Major (peatonal, solo acceso carga y descarga)

Una vecina comenta que le gustaría más diversidad de plantas y flores.

Varias personas comentan la problemática de los orines de los perros y las consecuencias en las farolas (donde se aprecian unos carteles que lo recuerdan a sus dueños/as)

Plaça de Sant Agustí / Mercat

Un gran porcentaje de la plaza está destinada a mesas de terrazas de locales de restauración, no hay espacio real de estancia o esparcimiento, aunque se nombra como positivo que existan bancos para sentarse.

El equipamiento infantil de juego es deficiente. Es un espacio acotado, cerrado, que no tiene apenas uso. Este tipo de espacios tan estandarizados –con el mismo diseño independientemente de donde estén- y definidos no fomentan la creatividad y limitan la capacidad de actividades y relación entre la infancia. Además, rompe la transversalidad de la plaza, formando una barrera en el centro de esta.

Passeig de Colón

Escultura de hierro sin ninguna funcionalidad, solo estética. Entorpece también a nivel visual y paisajístico (tapa el mar) cuando bajas de la calle Mayor. Es peligrosa a nivel de accesibilidad para las personas con dificultad visual. Necesidad de cubrición para sombra, para uso de eventos culturales y fiestas.

El aparcamiento subterráneo se inunda con facilidad, con el sobrecoste que supone cada vez que ocurre. Una vecina comenta que una vez estuvieron 2 años sacando agua.

Los bancos individuales existentes no propician la interacción y relación entre las personas.

Passeig de Blasco Ibáñez

Escaleras dentadas muy peligrosas. Dificultan el acceso a la playa y son un peligro para todas las edades (constan múltiples caídas).

Las rampas para acceder a la playa están situadas a demasiada distancia, dificultando el acceso a la playa.

Las personas participantes comentan que existe ineficiencia en la gestión de la limpieza y acondicionamiento de las playas cuando hay fuerte temporal (pero desconocen de quién es la competencia).

En esta zona existen más bancos que fomentan la estancia y la interacción vecinal. Sin embargo, se comenta que hay algunos bancos en los que, por su diseño, las personas mayores tienen dificultades para levantarse y los más cómodos (con respaldo y brazos) están detrás, en segunda línea.

Consideran positivo el carril bici que recorre todo el paseo, también los equipamientos como la biblioteca de la playa.

C/ Santa Magdalena

Asfalto en muy mal estado Acera estrecha para las personas.

Plaza 1º de Mayo

Es una rotonda con aparcamiento por todos los lados.

El recorrido peatonal es muy dificultoso, falta de accesibilidad por coches invadiendo la acera y desniveles y escalones.

C/ del Ponent

Acera muy estrecha (menos de 90 cm).

Se plantea la posibilidad de que los solares del final de la calle tengan un uso provisional mientras no se edifiquen.

Plaza de toros

Se pide su restauración y recuperación (goteras).

Se encuentra infrautilizada. Se organizan eventos, pero pocos. Propuesta de programación y uso social y cultural.

No hay buen servicio de transporte público en esta zona.

Plaça d'Espanya (popularmente conocida como de la Llangosta)

Muy desconectada del pueblo. Tiene poco uso. Se preguntan si está fuera de escala.

Espacio para perros conflictivo.

Propuesta de baños públicos en la plaza.

Necesidad de conseguir más sombra, con pérgola o espacio cubierto para acotar el espacio, reduciéndolo a una escala más humana y para refugiarse de la lluvia, viento o el sol.

Espacios e infraestructura para la infancia muy reglados. Antes había un barco de madera que gustaba mucho y es recordado con estima. Faltan zonas para niños/as con juegos más diversos, no tan estandarizados.

Propuesta de quiosco que dé servicio a la plaza.

A modo de conclusión sobre la experiencia cotidiana de las personas mayores en Vinaròs, hay que subrayar que son grandes usuarias del transporte público y del caminar. Por tanto, favorecer estos medios de desplazamiento repercute positivamente en su calidad de vida y por extensión en la de todas las personas que no son usuarias de medios motorizados privados.

6.3.2 Infancia



Ilustración 17. Análisis de la movilidad escolar. Recogida de información en CEIP Manuel Foguet y CEIP Mare de Déu de la Misericòrdia. Fuente: Elaboración propia.

Con el objetivo de recoger información acerca de aspectos relacionados con la experiencia cotidiana de la infancia en la ciudad, se han ejecutado unas acciones dirigidas a analizar la movilidad escolar de 3 centros educativos de Vinaròs, seleccionados en función de su emplazamiento en el núcleo urbano: CEIP Manuel Foguet, CEIP Mare de Déu de la Misericòrdia y CEIP Jaume I (no obstante, se prevé a corto plazo el traslado de este último colegio al otro lado del río).

Con la acción conseguimos una muestra de la araña de movilidad de cada centro. Los patrones de movilidad de las comunidades educativas son un diagnóstico que permiten avanzar hacia una movilidad escolar más sostenible.

Estas acciones no requirieron difusión pública previa puesto que se acudió a los centros buscando la participación de las familias directamente en la puerta de los mismos, a la salida de mediodía (13h).

Acción sobre movilidad escolar “de casa al cole”

Fecha y lugar:

Viernes 7 de junio (CEIP Mare de Déu de la Misericòrdia y CEIP Manuel Foguet) y miércoles 13 de junio 2019 (CEIP Jaume I).

Asistencia:

16 personas –realizaron todo el recorrido- (81% mujeres – 19% hombres)

Objetivos:

Recoger información sobre los desplazamientos que realizan los/as niños/as de 3 centros educativos por las mañanas, de casa al colegio.

Metodología:

La actividad consistió en la colocación de una mesa con planos en las puertas de los centros educativos a la salida del alumnado (las 13h en el mes de julio para la mayoría). Durante media hora se solicitó a los niños/as y sus familiares su colaboración para contestar una pequeña encuesta y dibujar en los planos su recorrido de casa al colegio por las mañanas, con diferente color en función del medio de transporte utilizado (a pie, en bicicleta, en transporte público/autobús, en coche).

MOBILITAT ESCOLAR DE CASA A L'ESCOLA

13/06/2019

Edat del/a xiquet/a	Mitjà de desplaçament	Ve sol o acompanyat/da? Amb qui	Temps del recorregut

Ilustración 18. Encuesta de movilidad escolar. Fuente: Elaboración propia.

Resultados:

Se consiguieron entre 50 a 70 encuestas contestadas en cada uno y una muestra de recorridos dibujados en los planos que permiten sacar una serie de conclusiones para cada escuela.

Los resultados muestran en general una mayoría de niños/as que acude a la escuela caminando, si bien parte en coche también para los desplazamientos más largos (costa norte, costa sur, Camí Fondo...), un uso muy residual del transporte público y de la bicicleta. Los trayectos están por debajo de los 10-15 minutos y prácticamente todos/as vienen acompañados/as por adultos.

Las familias piden además más bancos para las esperas, más sombra y respeto a los peatones en los pasos de cebra por parte de los vehículos, así como mejorar el transporte público (sus recorridos y paradas) y hacerlo más asequible.

CEIP MANUEL FOGUET (2 accesos por Calle de Iecla)

Encuestas: total 57 niños/as, de 3 a 11 años.

- La edad media del alumnado que ha contestado es de unos 8 años.
- Solo 2 niños/as de 10 y 11 años (3,5%) van solos/as al colegio, caminando.
- Los trayectos no superan los 10 minutos (media de 7 minutos), ni los realizados en coche (algunos desde el núcleo urbano, pero más desde costa sur y costa norte).
- Solo 1 recorrido se realiza en bicicleta (1,8%), el 58% se realizan andando y el resto en coche (40,4%). No existe muestra sobre el uso de transporte público.

Comentario: Necesidad de poner más próximos los aparcamientos destinados a personas con movilidad reducida, puesto que actualmente tienen que salvar demasiadas barreras arquitectónicas hasta el colegio y dificulta su accesibilidad.

Araña de movilidad:

- Se aprecian más recorridos peatonales procedentes desde el norte de la escuela (núcleo urbano), en costa sur la movilidad peatonal es más dificultosa.
- El itinerario peatonal de llegada se divide principalmente entre las calles Febrer Torre y la calle peatonal del Mar. Esta última tiene un potencial de infraestructura verde urbana a fomentar.
- Los recorridos en coche tienen como origen fundamentalmente costa sur, con itinerario por primera línea de costa (también por la nacional y Avda. Castellón), entran por calle de Santaella, buscando el aparcamiento de la calle Iecla, enfrente del centro educativo.

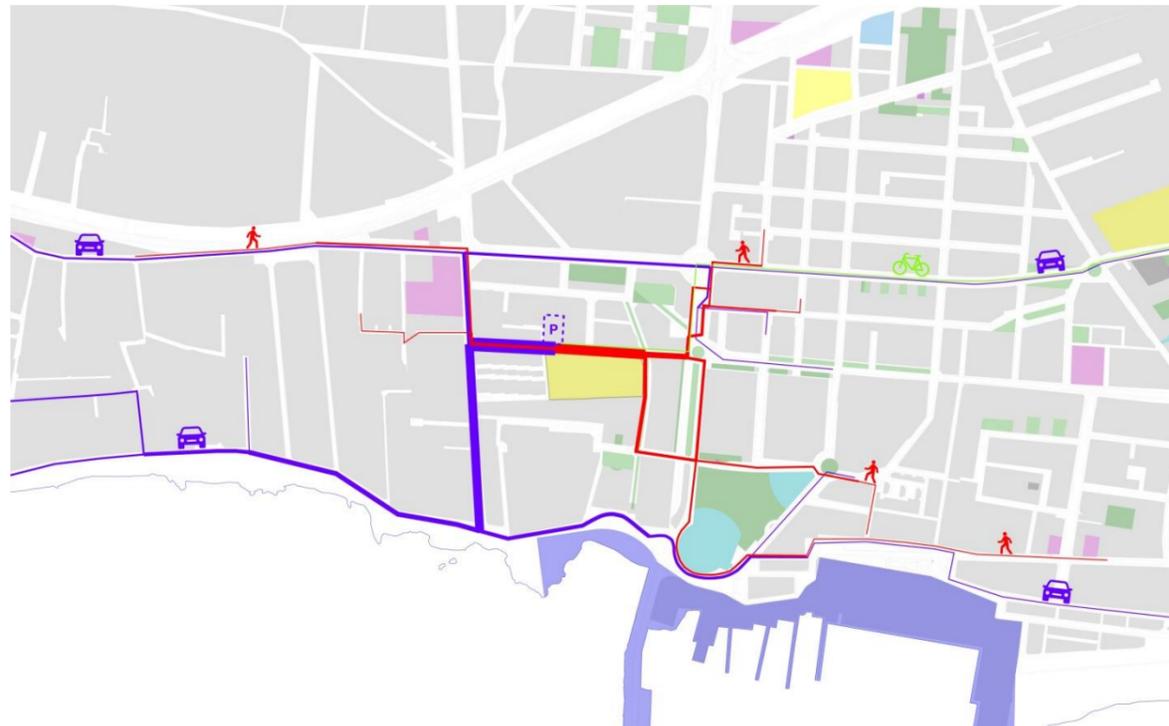


Ilustración 19. Araña de movilidad del CEIP Manuel Foguet. Fuente: Elaboración propia.

CEIP MARE DE DÉU DE LA MISERICÒRDIA (2 accesos: Avda. de la Libertad y Escultor Agustín Agram)

Encuestas: total 81 niños/as, de 3 a 11 años.

- La edad media del alumnado que ha contestado es de unos 6-7 años.
- Tan solo 3 amigas de 11 años van caminando juntas a la escuela sin acompañamiento de adultos.
- Los trayectos tienen una duración media de unos 7 minutos (de 3 a 15 máximo).
- Un 84% de los trayectos se realizan caminando, el resto en coche (16%).
- No se ha registrado ningún trayecto en bicicleta ni en transporte público.

Araña de movilidad:

- El alumnado accede al centro principalmente caminando, desde distancias muy cercanas que no suponen tiempos mayores de 15 minutos.
- Todo el entorno de la escuela es transitado cotidianamente por los niños/as.
- Los principales viarios utilizados para el trayecto en coche son el eje calle Pablo Ruiz Picasso- Avda. de la Libertad-Leopoldo Querol y el Camí Fondo. El aparcamiento situado en este último es atractor de desplazamientos en vehículo privado.

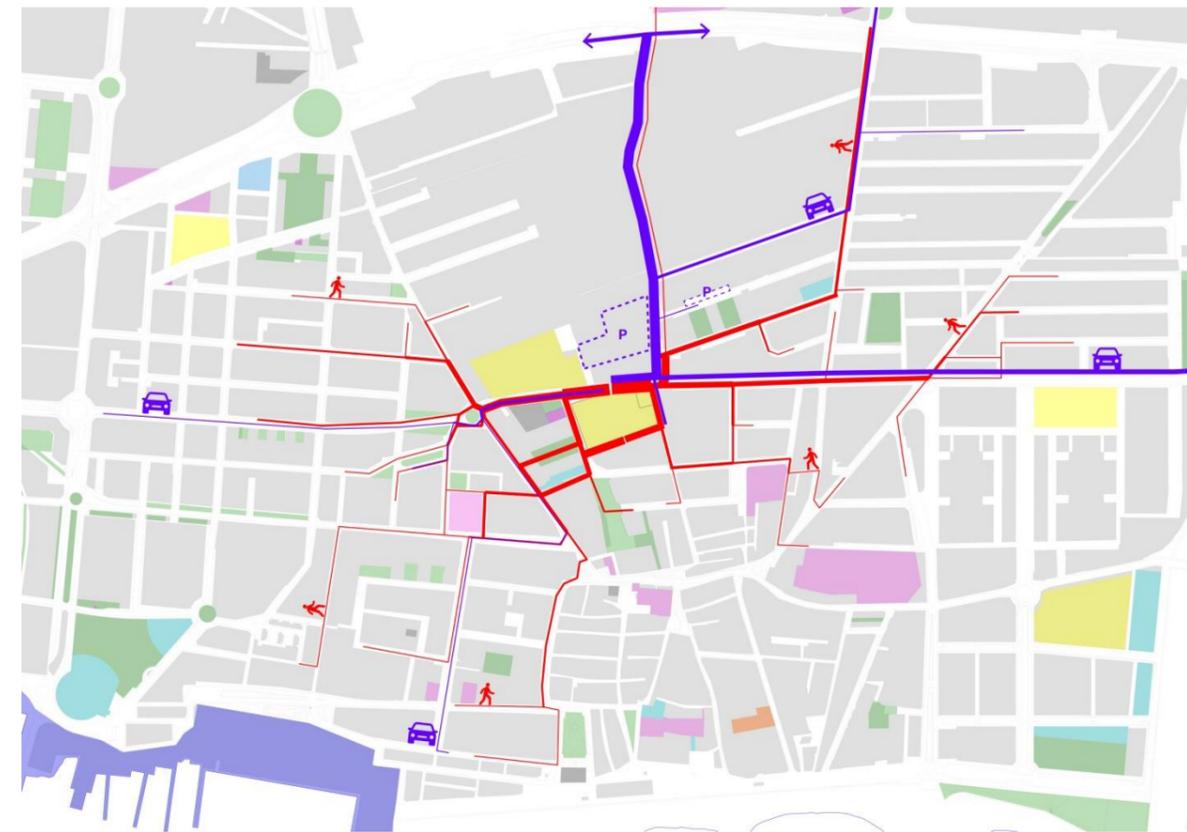


Ilustración 20. Araña de movilidad a CEIP Mare de Déu de la Misericordia. Fuente: Elaboración propia.

CEIP JAUME I (Acceso por calle Leopoldo Querol)

Encuestas: total 57 niños/as (de 3 a 12 años) y 1 maestra.

- La edad media del alumnado que ha contestado es de casi 8 años.
- Se observa más variedad en los modos de desplazamiento que en los otros dos colegios encuestados y también que un 24,6% lo hace sin el acompañamiento de adultos. Esta autonomía se debe en gran medida al bus escolar que da servicio a este centro (un 12,1% elige este medio de transporte). La mayoría del alumnado se desplaza a pie acompañado (60,3%) y en bici o patinete (12,1%), gracias al carril bici del último tramo de la calle de Leopoldo Querol y del aparcamiento para estos medios de desplazamiento que hay en el interior del colegio. Por tanto, un 84,5% se decanta por los modos más sostenibles, mientras que el resto (15,5%) por el vehículo privado.
- Los trayectos tienen una duración media de 11 minutos, siendo los más cortos los realizados en coche. Llama la atención 4 desplazamientos realizados a pie que están entre los 30 y 40 minutos, pero la mayoría tienen una duración entre 5 y 20 minutos.

Araña de movilidad:

- Las personas que se mueven caminando al colegio (la mayoría) vienen mayoritariamente desde el centro urbano tanto por la Avenida de la Libertad como por las calles situadas al sur del colegio, también desde la Calle San Cristóbal-Calle del Puente y por el Paseo de J. Ribera. Desde la zona oeste llegan por Calle del Cid, Av. Barcelona y Calle María Auxiliadora.
- La araña de movilidad también revela el uso de la bici, a pesar de las conexiones deficientes e intermitentes existentes, adaptando el recorrido a los carriles bici que se encuentran en el paseo marítimo. Llegan hasta Leopoldo Querol por el Paseo J. Ribera, por la Av. Libertad y por la Plaza Jovellanos-Calle San Cristóbal-Calle del Puente. Facilita este uso el carril bici en el último tramo de acceso al colegio y el aparcamiento facilitado en el interior de este.
- El recorrido del autobús escolar viene por el eje Av. Libertad-Calle Leopoldo Querol. Como sugerencia de mejora, las familias proponían más paradas a lo largo del recorrido.
- El principal viario utilizado para el trayecto en vehículo privado es el eje de la Avda. de la Libertad-Leopoldo Querol. El resto de conexiones con el centro urbano se hace a través de la Calle del Puente y del Paseo de J. Ribera. También se usa el Camí Fondo que lleva a la Nacional y conecta la costa Sur. Los desplazamientos desde la costa Norte se hacen a través del Camí dels Boverals y el puente de la Calle Leopoldo Querol.
- La falta de consolidación del entorno del colegio hace que esté rodeado de descampados que se utilizan de aparcamiento.

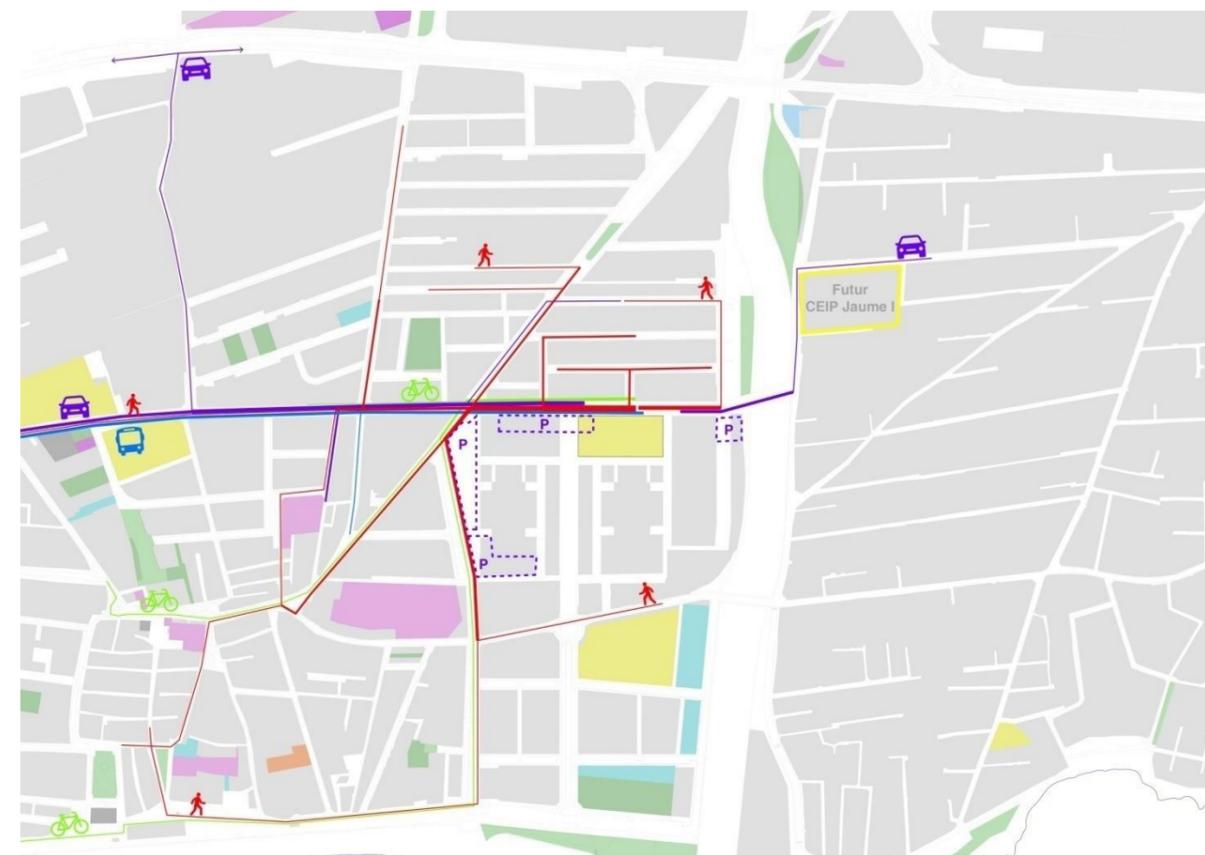


Ilustración 21. Araña de movilidad a CEIP Jaume I. Fuente: Elaboración propia.

A modo de conclusión sobre la experiencia cotidiana de la infancia en Vinaròs, basado en esta muestra sobre movilidad escolar, se detecta una falta importante de autonomía de los/as niños/as en sus desplazamientos a la escuela, pese a las cortas distancias a recorrer, ideales para los modos activos (caminar y bicicleta).

Impulsar un programa/s de camino escolar.

También sería recomendable acometer un "Plan de mejora de los entornos urbanos de centros educativos" para aumentar las condiciones de seguridad vial en las proximidades a los colegios, otorgando más espacio peatonal, con más arbolado, etc.

6.3.3 Taller de futuro "La movilidad de Vinaròs en 2020-2030"



Ilustración 22. Taller de futuro "La movilidad de Vinaròs en 2020 - 2030"

El 13 de junio de 2019, se celebró el taller presencial llamado TALLER DE FUTURO "LA MOVILIDAD DE VINARÒS EN 2020-2030", en el Centro Social de la Tercera Edad (C/ Mare de Déu del Pilar, 42).

La finalidad del Taller fue identificar y definir los principales problemas de la movilidad en la ciudad desde una perspectiva sostenible, así como obtener de la ciudadanía una propuesta de la futura movilidad mediante el diseño de una batería de medidas que permitan paliar los efectos de estos problemas sobre el espacio público (alimentando así el Plan de Actuación del PMUS).

Al taller abierto, fueron convocadas unas 50 personas de una gran diversidad de asociaciones ciudadanas y colectivos de Vinaròs, así como técnicos/as municipales y políticos/as. Se contactó con las asociaciones de empresarios y comerciantes, con los sindicatos, con las asociaciones de padres y madres de alumnos, con organizaciones sociales de todo tipo, etc. Finalmente participaron 17 personas, de los 3 perfiles, con representación de distintas generaciones y géneros.

Destacar el clima de cordialidad y respeto en el que transcurrió la sesión, que facilitó que fluyeran las ideas y el debate. Se escucharon las propuestas diferentes, se comprendieron las ideas de otras personas e incluso se construyeron nuevas propuestas surgidas entre posiciones enfrentadas, lo que permitió enriquecer los resultados, al tiempo que disfrutar de la sesión.

Difusión

El cartel de la convocatoria (realizado por el ayuntamiento), se difundió a través de correo electrónico y redes sociales municipales (facebook e instagram).



Ilustración 23. Taller de futur. Cartel de la convocatoria. Fuente: Elaboración propia

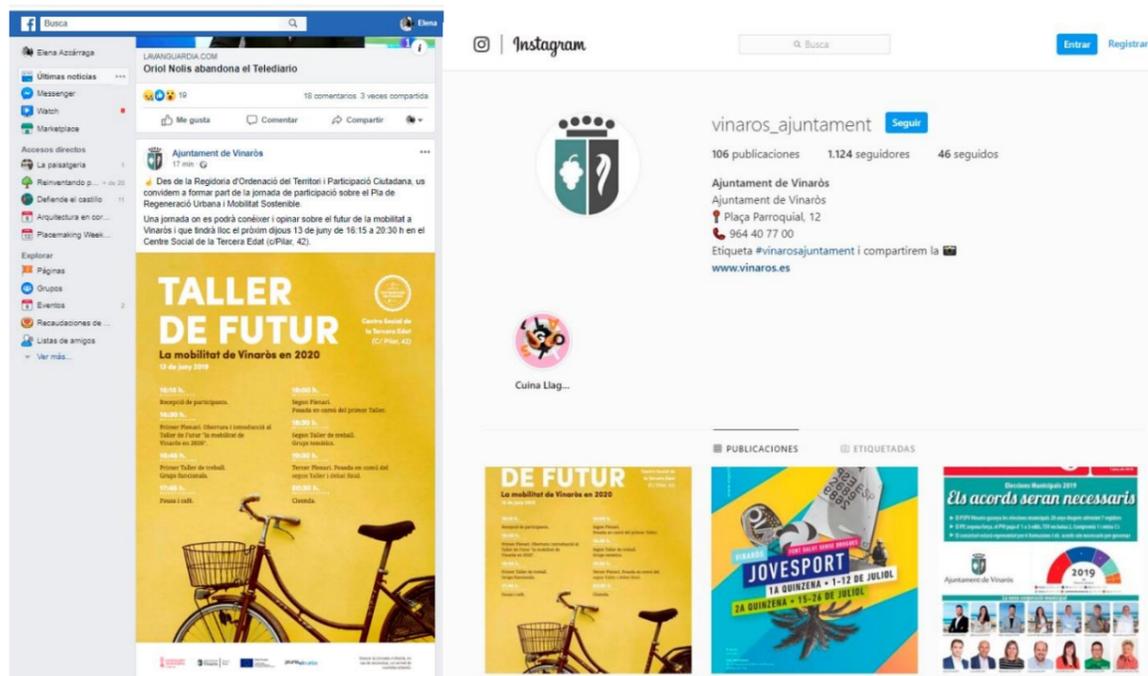


Ilustración 24. Taller de futur. Difusión en redes sociales y página web del ayuntamiento de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia.

Se realizaron asimismo múltiples llamadas telefónicas para animar a asistir al taller y también se publicaron cartel y objetivos de la sesión en la página web del PRUMS.

Metodología

La metodología empleada consistió en una adaptación resumida de la metodológica de EASW (*European Awareness Scenario Workshop*- Talleres Europeos de Concienciación), elaborada a través de varios programas de la Dirección General XIII de la Unión Europea a partir de los trabajos del Instituto Danés de Tecnología. Este tipo de dinámicas participativas se han venido desarrollando en cientos de ciudades europeas para el diseño de la planificación futura de la ciudad. El objetivo del método EASW es conseguir que todas las personas asistentes tengan las mismas oportunidades de expresar sus ideas con libertad en un clima agradable de trabajo en convivencia y que los resultados sean transparentes en todo momento.

A pesar de plantearse una metodología resumida del EASW, se siguieron las pautas principales, eso sí, acortando los tiempos y modificando parcialmente algunos procedimientos. La coordinación de los grupos de trabajo corrió a cargo de las monitoras Mercedes Llop y Pilar Vega, del Grupo de Estudios y Alternativas, gea21, S.L. además de la colaboración del equipo adjudicatario del Plan, Planifica, S.L. en concreto de José Luis Gisbert, Javier Carmona y Elena Azcárraga. En todo momento se contó con la colaboración de las concejalías de participación y de urbanismo del ayuntamiento.

La sesión se celebró durante toda una tarde comenzando con una presentación institucional del Concejal de Urbanismo y del director del equipo redactor del PRUMS. Posteriormente se dio paso a una breve presentación de la metodología para continuar con la formación de los grupos de trabajo de forma aleatoria, al tiempo que se corregía la distribución por género y edad de las personas participantes.

En general en los grupos había representantes diversos: ciudadanía en general, técnicos, ecologistas, ciclistas, asociaciones vecinales, asociaciones de mayores y jóvenes. Es cierto que el tejido económico (comerciantes, empresarios y sindicatos) no estaba representado, aunque hay que decir que algunos de los problemas de la movilidad de estos sectores fueron recogidos en el Taller por la visión de técnicos.

Todas las personas asistentes, como principales expertas de la movilidad en Vinaròs, aportaron su perspectiva sobre los problemas y las soluciones que enriquecerán el PMUS. Desde el equipo que está realizando este Plan de Movilidad y desde el Ayuntamiento se agradece el tiempo y el esfuerzo dedicado durante toda la tarde de jueves de forma desinteresada a todos los asistentes.

El Programa del Taller fue el siguiente:

- 16:15. Recepción de participantes
- 16:30. Primer Plenario. Apertura e introducción al Taller de Futuro. Creación de grupos
- 16:45. Taller de Diagnóstico por áreas temáticas
- 18:00. Descanso y tentempié
- 18:15. Taller de Futuro. Definición de medidas y propuestas de movilidad
- 19:15. Segundo Plenario
- 19:45. Clausura

Desarrollo del taller

En el Primer Plenario, tras la bienvenida del Concejal de Urbanismo y la presentación del marco del trabajo y la dinámica del Taller por parte del equipo consultor, se procedió a crear dos grupos de trabajo de forma aleatoria, y en los que hubiese representantes de todos los géneros y generaciones asistentes, así como de las distintas sensibilidades y funcionalidades.



Ilustración 25. Presentación del Taller a cargo del Concejal de Urbanismo en funciones del Ayuntamiento de Vinaròs. Fuente: Elaboración propia.

De esta forma, se crearon dos grupos temáticos para poder trabajar en los problemas y en las soluciones de la futura movilidad de Vinaròs en el 2030. **Un grupo se dedicó a trabajar sobre modos de transporte motorizados, y otro para trabajar sobre modos de transporte no motorizados.**

El primer grupo de trabajo se centró en aquellos aspectos relacionados con el tráfico, la red viaria, el estacionamiento y el transporte público. El segundo grupo trabajó sobre la movilidad peatonal y ciclista, y sus infraestructuras, la calidad del espacio estancial, los caminos escolares, la accesibilidad para las personas con discapacidad y la seguridad.

6.3.3.1 Primera sesión de trabajo. Diagnóstico

Grupo de trabajo modos de transporte motorizados. Principales problemas

Participantes:

- Ovidia Cardona, Club de la Vida
- Guillem Romero, particular
- María José Barreda, Técnica de Medio Ambiente del ayuntamiento
- Hugo Romero, político
- Jordi Tolosà, Informático
- Miquel Adell, arquitecto
- Carmen Redó, TAG Urbanismo
- María Jesús Pérez Calvo, Club de la Vida

Monitora: Mercedes Llop Pomares, gea21, S.L.

En esta sesión de trabajo se propuso a los/las participantes que pensasen sobre cómo les gustaría que fuera Vinaròs en 2030, y cuáles son en este momento los principales impedimentos para llegar a este escenario, siempre dentro de la temática de modos motorizados, que incluye tráfico y viario, aparcamiento y transporte público.

Por tanto, se trataba de una lluvia de ideas sobre las debilidades (o problemáticas) que existen en Vinaròs en relación a la movilidad motorizada. Se eligió una persona para que ejerciera las tareas de portavoz y en este caso correspondió a Guillem Romero.



Ilustración 26. Trabajo colectivo del grupo de trabajo sobre modos de transporte motorizados. Fuente: Elaboración propia.

Las 8 personas que participaron en el grupo expusieron sus ideas y las explicaron al grupo, y se fueron agrupando en nubes por temáticas que se exponen a continuación:

Transporte público

- Mucha distancia entre las paradas del bus interurbano en la Avenida de la Libertad.
- El autobús que va al Hospital es el interurbano que va a Peñíscola, no hay suficiente frecuencia.
- En la calle María Auxiliadora y Avda. Barcelona hay terrazas que ocupan la banda de aparcamiento. Mal uso de las plazas de carga y descarga, con dobles filas, que impiden el paso del autobús.
- Tarifa única del transporte interurbano, independientemente del trayecto.
- Transporte público saturado en verano.
- En las paradas de autobús de la Avenida de la Libertad aparcen coches y los autobuses no pueden pasar.
- Marquesinas de autobús, sin información de rutas y frecuencias. Falta información en tiempo real
- Impedimento de acceso al transporte con animales.

Aparcamiento

- No hay aparcamientos de ciclomotores, y cuando los hay no se utilizan
- Calles San Francisco y Avenida de la Libertad con muchos vehículos en doble fila, lo que crea retenciones
- Problemas de aparcamiento en el casco. Faltan aparcamientos disuasorios
- Mala señalización de la localización de los parking públicos
- El aparcamiento del puerto está muy congestionado

Tráfico y viario

- Uso masivo del vehículo privado
- Congestión de vehículos y atascos a los accesos a los colegios
- Aglomeración en el centro (Avda. Libertad en horas punta)
- La "barrera" urbana que supone la antigua N-340 (N-340 A)
- Algunas calles fuera del casco con baches y desniveles, mal asfaltadas
- En Casco Urbano y Costa Norte, calles estrechas, con difícil convivencia coche y bici.
- El estado del viario obliga a que la conexión con los municipios vecinos sólo pueda hacer en vehículo privado o transporte público.
- La carretera 232 a Ulldecona se encuentra en mal estado
- Dificultad para acceder al centro urbano desde el exterior. Mala señalización e información en el viario
- Sentidos de circulación complicados y no señalizados
- Dificultad para atravesar la ciudad de norte a sur

Grupo de trabajo modos de transporte no motorizados. Principales problemas

Participantes:

- Consuelo Extremar de la Asociación de la Vida
- Finar Cantona Brue, Club de la Vida
- Cesar Montes, Informático
- Déborah Fandos, Ecologistas en Acción
- Javier Sorti, Arquitecto
- Sebastián Fábregas, Asociación de Vecinos de Migjorn
- Jordi Tolosa, Informático
- Antoni Zaragoza Sorti, Independiente
- Isaac

Monitora: Pilar Vega Pindado, gea21, S.L.



Ilustración 27. Trabajo colectivo del grupo de trabajo de modos de transporte no motorizados. Fuente: Elaboración propia.

Después de una breve presentación individual, se explicó el objetivo y el método de funcionamiento del grupo de trabajo. Se realizó la elección de una persona para que ejerciera las tareas de portavoz, siendo elegida por unanimidad Déborah Fandos.

En este grupo se trataba de diseñar la movilidad de Vinaròs en 2030 profundizando en los desplazamientos no motorizados. Durante un pequeño tiempo de reflexión individual cada uno de los participantes señaló cinco problemas a los que se enfrentaban peatones y ciclistas en la ciudad. Se pasó a una puesta en común y a un debate que permitió sumar las problemáticas y agruparlas por áreas temáticas.

Entre los principales problemas analizados destacan los siguientes:

Mala calidad ambiental para los peatones y ciclistas debido a:

- Humo producido por los vehículos a motor.
- Ruido producido por los vehículos a motor.
- Mayor ruido en las calles estrechas del centro de la ciudad.
- Mal uso del patinete en el espacio público.
- Exceso de vados en las aceras.
- Poca cobertura de espacio en las zonas de tráfico.
- Embotellamientos en la avenida de la Libertad en horario escolar en algunos colegios.
- Embotellamientos al final de la calle Sant Sebastián.
- Despilfarro del espacio público; prioridad del coche.
- Preferencia en la circulación del coche siempre.

- Problema en el acceso a los colegios (concentración coches a la entrada y a la salida).
- Aparcamiento en doble fila en la calzada.

Movilidad ciclista:

- El Passeig está muy ocupado, las bicicletas circulan entre los viandantes.
- Incumplimiento de la normativa por parte de algunos ciclistas.
- Discontinuidad de los itinerarios ciclistas.
- Red ciclista desconectada.
- Inseguridad al circular en bici por la calle Sant Francesc.
- Dificultad para subir/bajar la bici desde casa; ausencia de espacios reservados para la bicicleta.
- Inseguridad del estacionamiento de bicicletas.
- Falta de red ciclista.
- Falta de carril bici y arbolado en las principales avenidas.

Ausencia de infraestructura no motorizada:

- Ejes motorizados como el de la costa Nord no cuentan con espacios ciclistas ni peatonales lo que genera situaciones de peligro.
- Peligro en la movilidad no motorizada en el eje de la costa norte-sur.
- Elevada velocidad de los coches en ciertos ejes viarios que ocasionan peligro e inseguridad para los usuarios de la movilidad activa.
- Falta de seguridad en las carreteras de la costa para los viandantes y ciclistas.
- Molestias del trafico al caminar.
- Problemas de convivencia bicis/coches, falta de respeto de los coches a las bicis.
- Falta de seguridad peatonal en la carretera de la costa.
- Prioridad del coche siempre.

Localización de equipamientos y servicios:

- Ubicación de los equipamientos y servicios alejados de las zonas residenciales.
- Mal acceso a la ciudad deportiva.
- Los equipamientos deportivos están a las afueras, se puede ir a pie.
- Mala accesibilidad peatonal al transporte público.

Puesta en común

Una vez expuestos los problemas, estos fueron priorizados de una forma consensuada en ambos grupos, eligiéndose los 5 o 6 problemas que se consideraban prioritarios, que fueron:

Problemas prioritarios	
Grupo Transporte motorizado	Grupo Transporte no motorizado
<ol style="list-style-type: none"> 1. Carretera de la costa norte en mal estado. 2. Transporte público ineficiente. 3. Barrera de la N-340. 4. Mala señalización en el viario urbano. 5. Indisciplina de aparcamiento en las principales vías. 6. Uso masivo del coche. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. El coche: el amo del espacio público. 2. Baja calidad ambiental de los itinerarios peatonales. 3. Falta una red ciclista (aparcamiento e itinerarios) 4. Inseguridad en el aparcamiento de bicis. 5. Ausencia de conexiones no motorizadas entre el centro y la zonas norte y sur.

Tabla 1. Problemas prioritarios detectados por los grupos del taller de futuro "La movilidad de Vinaròs en 2020 - 2030" en la fase de diagnóstico. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 28. Trabajo colectivo de reflexión de los problemas en los dos grupos. Fuente: Elaboración propia.

6.3.3.2 Segunda sesión de trabajo. Propuestas de futuro

En esta sesión de trabajo se propuso a los/las participantes que pensasen en medidas y propuestas concretas con el objetivo de resolver los problemas que dificultan la movilidad en Vinaròs e impiden llegar al escenario de movilidad sostenible en el 2030.

Asimismo, se planteó la idoneidad de jerarquizar estas propuestas entre las necesarias a corto plazo y a largo plazo.

Las primeras serían aquellas más urgentes, y que deberían realizarse en los primeros años de vigencia del PMUS (2019-2022). Las propuestas a largo plazo, serían aquellas que, a pesar de su importancia, podrán aplazarse a un medio-largo plazo, es decir, realizarse a partir del año 2023 hasta el 2027.

Grupo de trabajo modos de transporte motorizados. Propuestas de futuro

Propuestas a corto plazo (menor o igual a 2 años):

- Más paradas de autobús en la Avenida de la Libertad.
- Señalización del acceso al Parking del Paseo.
- Restringir el tráfico en los accesos a los colegios en determinadas franjas horarias.
- Paneles informativos en tiempo real en las paradas de los autobuses.
- Aplicación móvil de información en tiempo real de las frecuencias de los autobuses.
- Señalización y mapa de las posibilidades de aparcamiento en Vinaròs.
- Arbolado y arreglo del firme del Puerto Viejo al Faro.
- Árboles de sombra en la zona Costa Sur.
- Urbanizar el entorno de la N-340 y permeabilizarla.
- Cambiar la tarifa de autobús, hacerla más flexible dependiendo del trayecto.
- Quitar las terrazas de la calzada en la calle Sant Francesc.
- Peatonalizar las calles Socorro y Arcipreste Bono los fines de semana.
- Control policial de la indisciplina de los vehículos en doble fila.
- Aumento de la frecuencia del transporte público.
- Unidireccionalidad en Costa Norte y añadir un gran carril bici y peatonal.
- Instalar puntos de recarga eléctrica de vehículos.
- Habilitar más estacionamientos de motos.

Propuestas a medio-largo plazo (mayor de 2 años):

- "Vinaròs Central", control de accesos al centro los fines de semana para vehículos más contaminantes.
- Limitar el acceso de vehículos a motor en determinadas zonas de la Costa Norte.
- Adecuar la CN-238 a Ulldecona.
- Creación de supermanzanas para organizar la movilidad.
- Habilitar parkings disuasorios permanentes.

Grupo de trabajo modos de transporte no motorizados. Propuestas de futuro

Propuestas a corto plazo (menor o igual a 2 años):

- Educación en movilidad sostenible. fomentar la educación desde pequeños en movilidad sostenible. si se introduce este tema en los niños se introduce en las familias y en todos los hogares. (+)
- La gente está acostumbrada a ir sin tanto coche.
- Campaña de concienciación de los conductores; menor velocidad y prioridad a peatones.
- Dirección única en zona sur.
- Señalización de recorridos peatonales.
- Ubicación de aparcamientos claros.
- Quitar un carril bici, pero que se le asigne a la bicicleta

- Adecuación de los carriles bici a las necesidades de la movilidad
- Ayudas a la movilidad sostenible
- Aparcamientos de bicicletas seguros automáticos o con personal (+): parking vigilados.
- Aparcamientos ciclistas seguros repartidos por la ciudad
- Sentido único en las calles desde Plaza de los Tres Reyes, y en Plaza Jovellanos
- Limitar la velocidad a 30, en todo el casco urbano. Áreas 30 km-h
- Limitar la velocidad en todo el pueblo
- Plantar arbolado urbano donde se pueda, y en la zona sur
- Ampliación de las zonas peatonales en el casco histórico
- peatonalizar las calles estrechas y reestructurar la circulación del coche, crear itinerarios contemplativos
- Ampliación aceras en País Valencia, San Pascual, y Socorro.
- Adecuación de la red ciclista
- Conectar con itinerarios ciclistas y/o peatonales los parkings disuasorios
- Reducción de la velocidad
- Seguridad estacionamiento bicicletas
- Plantación de árboles autóctonos a lo largo del Paseo de la Costa Sur
- Acceso a equipamientos comerciales accesible
- Políticas activas. Subvencionar o fomentar la utilización del transporte público o la compra de vehículos sostenibles como las bicicletas
- Seguridad para peatones y ciclistas en la carretera costa norte y sur con sentido único.
- Zona ciclista: Costa Norte
- Establecer un sentido de circulación en costa norte y dejar un carril para la circulación de bicicletas y peatones.
- Zona norte dirección única
- Costa norte carril bici segregado e itinerario peatonal.

Propuestas a largo plazo (mayor 2 años):

- Ampliación de aceras (llars)
- Hacer una pasarela peatonal barranco Aiguadoliva
- Contar con una red ciclista
- La red ciclista debe disponer de carriles segregados
- Apoyar la movilidad activa mediante subvenciones
- Implantar zonas urbanas libres de coches
- Ampliación de las zonas sin coches actuales
- Mejorar la calidad de itinerarios peatonales
- Implantar áreas de coexistencia
- restricción en el acceso al casco urbano de la ciudad del tráfico motorizado, permitiendo el acceso a residentes, carga y descarga y vehículos de emergencias

- planeamiento urbanístico sensible a mejorar la circulación verde
- prohibir los vehículos contaminantes en las zonas más pobladas
- Limitar la circulación en el centro a residentes
- mejora de la calidad ambiental (ruido, contaminación de combustibles fósiles.)
- Configurar una red ciclista agradable
- Las bicicletas deberán tener un espacio específico de circulación, y que no obliguen a los ciclistas que retengan que ir por delante de los coches.
- Vía litoral ciclista
- Que los perros vayan atados y que limpien las cacas
- Tratamiento de itinerarios agradables para las personas (sombra, arbolado, señalética...)
- Hacer calzadas únicas, diseño integral del espacio urbano progresivamente.

Una vez expuestas las principales propuestas, como en el taller anterior, se seleccionaron de una forma consensuada cuáles se consideraban más prioritarias, tanto en el corto como en el medio-largo plazo.

Los resultados fueron los siguientes:

Propuestas prioritarias	
Grupo Transporte motorizado	Grupo Transporte no motorizado
<p>CORTO PLAZO</p> <ol style="list-style-type: none"> Más paradas de autobús, mejor acondicionadas y mejor información del servicio. Mejor información y señalización de los accesos en la ciudad en general y de los aparcamientos en particular. Acondicionar, urbanizar y permeabilizar la N-340 A. Peatonalizar la calle Socorro y Arcipreste Bono en fin de semana. <p>MEDIO-LARGO PLAZO</p> <ol style="list-style-type: none"> "Vinaròs Central", área central de acceso restringido en fin de semana. Habilitar aparcamientos disuasorios. 	<p>CORTO PLAZO</p> <ol style="list-style-type: none"> Reducción de la velocidad en la zona urbana a 30 km/h, asegurando su cumplimiento. Priorizar el uso del espacio público para peatones y ciclistas. Por ejemplo, en costa norte. Peatonalizar calles estrechas. Red ciclista en todo el municipio. Mejora de los itinerarios peatonales. Educación en movilidad sostenible al conjunto de la sociedad.

Tabla 2. Propuestas prioritarias efectuadas por los grupos del taller de futuro "La movilidad de Vinaròs en 2020 - 2030". Fuente: Elaboración propia.

(*) El grupo de reflexión sobre el transporte no motorizado, realizó una primera fase de priorización de las propuestas seleccionando 8 medidas que deberían aplicarse a corto plazo y 6 a largo plazo, tal y como

se recoge en el siguiente cuadro. Sin embargo, en el momento de priorizar consideraron que todas las propuestas seleccionadas debían acometerse a corto plazo.

Corto plazo	Largo plazo
<ul style="list-style-type: none"> - Priorizar el espacio público para peatones y ciclistas. como ocurre si en ciertas calles se deja la dirección única y el otro carril se destina a la movilidad ciclista o peatonal; siempre que la DG Carreteras lo permita - Educación en movilidad sostenible - Plantar arbolado urbano - Reducir a 30 km-h la velocidad en toda la zona urbana y control de su cumplimiento mediante sanción, diseño viario, - Peatonalización de todas las calles estrechas, salvo para vecinos y servicios - Ampliación de zonas peatonales (aceras) - Adecuación de la red ciclistas (incluido el aparcamiento) - Ayudas a la movilidad activa 	<ul style="list-style-type: none"> - Restricción del tráfico en zonas urbanas centrales (ZBE) - Ampliación de aceras - Áreas de coexistencia de tráfico (sin diferencias de altura, y velocidad reducida a 20 km-h) - Red ciclista segregada y con aparcamientos seguros - Mejora de los itinerarios peatonales mediante la incorporación de zonas sombreadas, y mejora de la calidad ambiental en general. - Introducir en el planeamiento urbanístico la sensibilidad de los temas de movilidad activa.

Tabla 3. Periodo de ejecución de las propuestas efectuadas por los grupos del taller de futuro "La movilidad de Vinaròs en 2020 - 2030". Fuente: Elaboración propia.

Plenario. Puesta en común

Una vez jerarquizadas las propuestas por cada uno de los grupos, se nombró un portavoz para cada uno de ellos, que expusiese en el plenario tanto los principales problemas consensuados, como las propuestas jerarquizadas en común.



Ilustración 29. Segundo Plenario del Taller. Puesta en común de resultados y exposición por parte de los portavoces de cada grupo. Fuente: Elaboración propia

Tras la exposición de los portavoces de cada grupo y de la puesta en común, se procedió a la votación de las propuestas de ambos grupos, con el fin de llegar a una toma de decisiones conjunta sobre cuáles deben ser las acciones más prioritarias a llevar a cabo para mejorar la movilidad de Vinaròs.



Ilustración 30. Votación de las propuestas. Fuente: Elaboración propia.

Los resultados fueron los siguientes:

	PROPUESTAS MÁS VOTADAS	Nº votos
1	Más paradas de autobús, mejor acondicionadas y mejor información del servicio.	11
2	Red ciclista en todo el municipio.	10
3	Mejora de los itinerarios peatonales.	9
	"Vinaròs Central", área central de acceso restringido en fin de semana.	6
4	Habilitar aparcamientos disuasorios.	5
5	Priorizar el uso del espacio público para peatones y ciclistas. Por ejemplo, en costa norte.	5
6	Peatonalizar calles estrechas.	5
7	Educación en movilidad sostenible al conjunto de la sociedad.	5
8	Mejor información y señalización de los accesos en la ciudad en general y de los aparcamientos en particular.	4
9	Acondicionar, urbanizar y permeabilizar la N-340 A.	4
10	Peatonalizar la calle Socorro y Arcipreste Bono en fin de semana.	3
11	Reducción de la velocidad en la zona urbana a 30 km /h, asegurando su cumplimiento.	3

Tabla 4. Resultados de la votación de las propuestas. Fuente: Elaboración propia.



Ilustración 31. Recuento de votos y resultados. Fuente: Elaboración propia.

6.3.4 Entrevistas

Operador de transporte urbano

Se han tenido en cuenta las indicaciones e informaciones facilitadas por el operador de transporte urbano, de cara a las propuestas de movilidad.

COCEMFE

Se contó con la participación de Ramón Meseguer (Presidente de COCEMFE Maestrat), con el que se trataron aspectos relacionados con:

- la falta de accesibilidad general en el núcleo histórico y en algunas zonas en particular, como la plaza 1º de Mayo o la plaza del Convento de San Francisco.
- la inaccesibilidad de los locales comerciales y de restauración, una dificultad añadida en la vida cotidiana de las personas con diversidad funcional.
- la necesidad de disponer más habitaciones accesibles en los hoteles y juegos inclusivos en los parques.
- el incumplimiento del ancho libre de obstáculos de 2 metros en aceras y los conflictos con las bicicletas, en especial en el paseo marítimo por su incompatibilidad con el paseo lúdico.

ONCE

Se pudo entrevistar a una usuaria con diversidad funcional visual, habiendo quedado en suspenso otras entrevistas que finalmente no se pudieron llevar a cabo.

Señaló distintos aspectos relacionados con las dificultades que encuentra en uso del espacio urbano:

- las calles peatonales le resultan las más seguras, aunque en ocasiones los ciclistas no respetan los pasos de cebra y no detecta su proximidad por la falta de ruido
- en muchas obras se utilizan vallas o protecciones inadecuadas, donde se engancha el bastón
- algunos pavimentos resbalan y en otros tropieza el bastón
- le parecen poco confortables las soluciones del paseo (escalones, barandillas y bancos)
- necesitaría una zona acotada para el baño que le permitiera orientarse en el mar y a la salida del mismo.

6.4 **Etapa 3. Ensayo piloto**

El objetivo de esta fase era poner en práctica de forma colaborativa y con medios de bajo coste, la transformación urbana de un espacio estratégicamente elegido por considerar su previsible incidencia positiva en la movilidad y regeneración urbana de su entorno, durante un breve periodo de tiempo. La idea era aprovechar el corte de tráfico para realizar una breve consulta ciudadana in situ a las personas visitantes del lugar sobre la aceptación o no del cambio, para valorar su transformación definitiva en el futuro.

El espacio inicialmente elegido era la Plaza Jovellar, por su centralidad y relación con el ámbito histórico monumental de Vinaròs, junto a la presencia de elementos protegidos como la iglesia Parroquial de la Asunción de María (BIC). La intensa y constante presencia de tráfico en la Calle Sant Cristòfol repercute negativamente en este entorno protegido, anulando además el potencial estancial y de contemplación del paisaje urbano.

No obstante, no se descartan otros emplazamientos, que finalmente decidirá e impulsará el Ayuntamiento desde la Concejalía de Urbanismo en colaboración con la Policía Local y otros agentes implicados.

A fecha del presente documento esta acción no se ha podido realizar todavía por encontrarse en proceso de gestión interna en el Ayuntamiento. Formará parte de las acciones a realizar durante el tercer trimestre de 2019, en el marco de los trabajos del Plan de Regeneración urbana que sigue su curso tras la presentación del PMUS.

Imágenes de referencia de transformación urbana temporal con recuperación de espacio público para la ciudadanía:



Festival Urbano Extramurs en València. Fuente: Asociación Arquitectúria con Distrito008
https://distrito008.es/proyecto-pem_emplaza/

6.5 **Etapa 4. Devolución de resultados y conclusiones**

Se plantea convocar una nueva sesión durante el mes de diciembre 2019 para devolver a la ciudadanía los resultados y conclusiones obtenidas gracias a sus aportaciones.

6.6 **Etapa 5. Evaluación y seguimiento**

Finalmente, en marzo 2020 se plantea realizar una última evaluación y seguimiento del Plan de participación ciudadana para comprobar la forma efectiva en que los resultados del mismo se han tenido en cuenta en los documentos finales y siguientes etapas de ejecución de las propuestas planteadas para el municipio.