

ANEXO IV INCORPORACIÓN DE LA PERSPECTIVA DE GÉNERO



ÍNDICE

0	INTRODUCCIÓN.....	1
0.1	JUSTIFICACIÓN	1
0.2	MARCO NORMATIVO	1
1	SET PARA INTRODUCIR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PROCESO URBANO.....	2
1.1	MODELO DE CIUDAD	2
1.2	PERCEPCIÓN DE SEGURIDAD.....	2
1.3	ESPACIOS PÚBLICOS Y ACCESIBILIDAD.....	2
1.4	MOVILIDAD.....	3
1.5	VIVIENDA.....	3
1.6	REPRESENTATIVIDAD Y SEÑALIZACIÓN URBANA	3
1.7	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	3
2	PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PMUS DE VINARÒS	4
2.1	ANÁLISIS Y CARACTERIZACIÓN	4
2.2	ESPACIO PÚBLICO	4
2.3	PROXIMIDAD	4
2.4	DIVERSIDAD	4
2.5	SEGURIDAD	4
2.6	HABITABILIDAD	4
2.7	EQUIPAMIENTOS.....	5
2.8	VIVIENDA.....	5
2.9	MOVILIDAD.....	5
2.10	TRANSVERSALIDAD	5
3	DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO.....	5
4	PROPUESTAS.....	5

0 INTRODUCCIÓN

0.1 Justificación

Los modelos tradicionales de movilidad que acompañan al desarrollo urbano priorizan las tareas productivas y las actividades económicas, infravalorando en los análisis las tareas reproductivas y de cuidados que, en la mayoría de los casos, no se tienen en cuenta a la hora de tomar decisiones.

Estas tareas las siguen realizando mayoritariamente las mujeres y por tanto son ellas las excluidas del modelo urbano que se reproduce y cuyo funcionamiento se convierte en una traba añadida a cada una de las actividades.

Se trata de abordar la movilidad desde esta perspectiva para mejorar la calidad de vida de las personas que tienen responsabilidades de cuidado y, en especial, tener en cuenta las necesidades espaciales y urbanas de las mujeres en situación de vulnerabilidad, incluyendo sus limitaciones económicas.

El objetivo será perseguir la igualdad entre mujeres y hombres en el uso de los espacios urbanos mediante mecanismos de análisis y diseño que garanticen no dejar fuera del medidor de bienestar a una gran parte de los modos de uso presentes en nuestra sociedad.

Planificar los espacios públicos, los itinerarios peatonales y las redes de transporte, desde la perspectiva de género y en función de los roles de género, hará posible compatibilizar las tareas cotidianas del cuidado y el trabajo remunerado en tiempos mínimos, en las franjas horarias requeridas, en condiciones de comodidad y seguridad, y con costes económicos asumibles.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) aborda la movilidad del municipio de Vinaròs con el objetivo de *mejorar la calidad de vida de los ciudadanos profundizando en las virtudes de la ciudad de Vinaròs como ciudad mediterránea, compacta y compleja, mediante la ordenación y distribución de modos de transporte a partir de las áreas de estancia existentes, potenciales y latentes que sostienen las actividades cotidianas*, teniendo como referentes los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de Naciones Unidas y, en particular, el ODS5 Igualdad de género.

0.2 Marco normativo

MARCO INTERNACIONAL

- Convención sobre la eliminación de todas formas de discriminación aprobada en la Asamblea General de Naciones Unidas en 1979 (ratificada por España en 1983).
- Convenio Europeo para la Protección de los Derechos Humanos y de las Libertades Fundamentales.
- Tratado constitutivo de la Comunidad Europea
- Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea
- Declaración Mundial sobre las Mujeres en el Gobierno Local
- Conferencias Mundiales de Naciones Unidas sobre la mujer
- Conferencias Ministeriales Europeas sobre la igualdad entre la mujer y el hombre
- Recomendación 84/635/CEE, relativa a la promoción de acciones positivas a favor de la mujer
- Tratado de Ámsterdam (1997), ratificado por España en 1999,

- Cumbre sobre el Desarrollo Sostenible de 2015. Organización de Naciones Unidas. Define los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). ODS5 Igualdad de género

LEGISLACIÓN ESTATAL

- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres
- Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno
- La Constitución Española de 1978. Artículo 14 sobre derecho a la igualdad y a la no discriminación por razón de sexo. Artículo 9.2 sobre la obligación de los poderes públicos de promover las condiciones para que la igualdad del individuo y los grupos en que se integra sean reales y efectivas.
- Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el Gobierno incluye referencias al marco normativo anterior.

NORMATIVA AUTONÓMICA

- LEY Orgánica 1/2006, de 10 de abril que modifica el Estatuto de Autonomía de la Comunidad Valenciana. Art 10.3, 11, 16. (L.O. 5/1982, de 1 de julio)
- DECRETO 232/1997, de 2 de septiembre, del Gobierno Valenciano, por el que se crea el Observatorio de Publicidad No Sexista de la Comunidad Valenciana
- ORDEN de 25 de julio de 1997 de la Conselleria de Bienestar Social por la que se crea el Consejo Valenciano de la Mujer
- ORDEN 5/2011 de 30 de septiembre de la Conselleria de Justicia y Bienestar Social por la que se modifica la Orden de 25 de julio de 1997 por la que se crea el Consejo Valenciano de la Mujer
- Plan de Igualdad de Oportunidades entre mujeres y hombres 2011-2014
- LEY 9/2003, de 2 de abril, de la Generalitat, para la Igualdad entre Mujeres y Hombres
- LEY 7/2012, de 23 de noviembre, de la Generalitat, Integral contra la Violencia sobre la Mujer en el Ámbito de la Comunidad Valenciana
- ACUERDO de 10 de marzo de 2017, del Consell, de aprobación del II Plan de igualdad de mujeres y hombres de la Administración de la Generalitat
- ACUERDO de 9 de abril de 2010, del Consell, por el cual se aprueba el Acuerdo de Mesa Sectorial de Función Pública de 31 de marzo de 2010, por el cual se aprobó el I Plan de Igualdad entre Mujeres y Hombres de la administración de la Generalitat (2010-2012).
- DECRETO 20/2004, de 13 de febrero, del Consell de la Generalitat por el cual se crea el Observatorio de Género de la Comunidad Valenciana
- DECRETO 232/1997, de 2 de septiembre, del Gobierno Valenciano, por el cual se crea el Observatorio de Publicidad No Sexista de la Comunitat Valenciana
- DECRETO 143/2002, de 3 de septiembre, del Consejo, por el cual se crea la Comisión Interdepartamental para Combatir la Violencia Doméstica en la Comunidad Valenciana
- DECRETO 52/2004, de 2 de abril, del Consell de la Generalitat, por el que se crea el Foro de la Comunidad Valenciana contra la Violencia de Género y Personas Dependientes en el ámbito de la Familia
- LEY 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.
- LEY 1/2019, de 5 de febrero, de la Generalitat, de modificación de la Ley 5/2014 Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana LOTUP.

1 SET PARA INTRODUCIR LA PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PROCESO URBANO

La guía de la Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, redactado en 2017, muestra unas *líneas básicas que resumen la problemática existente, aún ignorada y negada por muchas personas* y establece una serie de objetivos de partida y ejemplos de actuación a modo de recomendaciones o directrices

Se estructura en siete áreas temáticas, teniendo presente que *todos los aspectos están vinculados transversalmente de forma integrada*:



Entre los objetivos y metas que se plantean, resumimos los que se abordan desde el PMUS.

1.1 Modelo de ciudad

- Mejorar la calidad de vida de las personas que tienen responsabilidades de cuidado y, en especial, tener en cuenta las necesidades espaciales y urbanas de las mujeres en situación de vulnerabilidad, incluyendo sus limitaciones económicas.
- Establecimiento de una red de espacios públicos de escala más pequeña y cercana.

1.2 Percepción de seguridad

- Dar visibilidad al problema de percepción de inseguridad en el espacio público y concienciar a la ciudadanía de los efectos del mismo.
- Garantizar la percepción de seguridad en los espacios urbanos mediante una adecuada iluminación y la máxima visibilidad en todo momento.
- Buscar la apropiación e identificación del espacio urbano por parte de la ciudadanía, mediante una clara señalización que permita orientarse sin dificultades
- Dar autonomía y libertad de movimiento a las mujeres para que usen y disfruten de la ciudad en igualdad de condiciones que los hombres.
- Incentivar a los municipios para que trabajen en sus ciudades al objeto de identificar lugares en los que las mujeres se sienten inseguras e implementen medidas para mejorarlos.
- Iluminación adecuada y suficiente en calles secundarias, pasos subterráneos y zonas despobladas. Distribución estratégica de luminarias con intensidad y mantenimiento suficiente y sostenible.
- Disminución de rincones, callejones sin salida, escaleras, túneles, asegurando siempre una buena visibilidad.
- Eliminación de elementos opacos de altura mayor a 1,60 metros que reduzcan la visibilidad en espacios públicos por su efecto barrera, como paradas de autobuses, arbustos en parques o vallas publicitarias. Utilizar siempre materiales transparentes.
- Reducción de las zonas sin actividad (zonificación). Con la mezcla de usos se asegura la concurrencia de personas en cualquier franja horaria. Por ejemplo, dinamizando el

pequeño comercio en las zonas residenciales y fomentando el uso social del espacio público, como los parques.

- Señalización con elementos de orientación visibles y precisos, para la apropiación de los espacios amplios y uniformes por parte de las mujeres.
- Cuidado especial de la sensación de seguridad en los medios de transporte públicos, aparcamientos subterráneos para facilitar la autonomía personal y los desplazamientos seguros.
- Identificación de aquellos lugares que son percibidos por las mujeres como no seguros (puntos negros) a través de recorridos y mapeados del municipio

1.3 Espacios públicos y accesibilidad

- Crear infraestructuras, espacios urbanos y equipamientos que respondan mejor a las necesidades de las personas según sus roles de género y características físicas.
- Facilitar la conciliación familiar y laboral, creando una ciudad que dé respuestas a las necesidades de la vida cotidiana.
- Ofrecer equipamientos, espacios y servicios que faciliten la conciliación familiar y laboral y mejoren la compatibilidad de horarios y lugares.
- Resolver la accesibilidad en los entornos urbanos para facilitar las tareas de cuidado de las mujeres, más allá de la normativa obligatoria y de la eliminación de barreras arquitectónicas; respondiendo a una realidad tanto física como social.
- Realización de estudios técnicos previos a las intervenciones en los espacios públicos, para diagnosticar y analizar desde una perspectiva de género las necesidades del barrio donde se actúa con datos demográficos y socio-económicos desagregados por sexo, tipología de las calles o usos del espacio público concreto, entre otros.
- Creación de espacios para lactancia materna e higiene del bebé en parques, plazas y espacios públicos.
- Disposición de aseos públicos para niños o personas mayores en espacios abiertos como plazas, parques y jardines, cuya utilización sea fácil para los mismos.
- Dotación en los equipamientos públicos de aseos públicos para mujeres y para hombres distribuidos en una proporción tal que el tiempo de espera sea similar.
- Aumento de espacios de recreo para menores, seguros, agradables y que respondan a los distintos juegos de niñas y niños.
- Creación de espacios de recreo "neutros" que respeten la evolución sociopedagógica de los menores en los parques públicos.
- Diseño de mobiliario urbano adecuado y distribuido pensando en la cercanía a zonas infantiles, con posibilidad de elección de estancias en sombra o sol.
- Creación de espacios de relación inclusivos, pensando en todas las edades. Por ejemplo, con zonas de descanso en los recorridos urbanos y suficientes bancos y con fuentes de agua para prevenir golpes de calor y deshidratación de la población con más necesidades para su salud.
- Regulación de servicios y espacios que contribuyan al cuidado de menores y personas mayores para dar una cierta autonomía a las personas que están a su cargo, mayoritariamente mujeres, buscando compatibilidad de horarios y lugares.
- Ampliación de las aceras para el paso del coche de bebés, de sillas de ruedas de mayores o personas con movilidad reducida y de carros de la compra.
- Nivelación de los alcorques con la acera y diferenciación de materiales, colores y texturas en los cambios de nivel.

- Diseño de rampas con poca pendiente y barandillas cómodas.
- Pasos de peatones muy diferenciados y con semáforos que tengan en cuenta los tiempos lentos de menores y personas mayores.
- Diseño del trazado del carril-bici de forma que ocupe parte de la calzada y no siempre se reduzca el ancho de acera, disminuyendo el espacio para el peatón.

1.4 **Movilidad**

- Disminuir el tiempo dedicado por las mujeres a los desplazamientos necesarios para las tareas de la vida cotidiana.
- Mejorar horarios, frecuencia de paso, fiabilidad horaria y precios para adecuar el transporte público a una sociedad más inclusiva e igualitaria.
- Mejorar la accesibilidad en el transporte público pensando en facilitar la movilidad con sillas de ruedas, carros de bebés y carros de la compra.
- Garantizar la seguridad en el transporte público.
- Aprovechar el potencial de la experiencia de las usuarias para mejorar la planificación del transporte público fomentando la participación.
- Pasar del modelo de transporte público lineal y uniforme a un modelo que responda a las necesidades actuales de flexibilización y multiplicidad de los horarios de las personas.
- Introducción de nuevas categorías en los estudios de movilidad que permitan entender mejor la pauta de desplazamientos de las personas en función de los roles de género. En particular, la "movilidad del cuidado" que genera recorridos no lineales ni uniformes, ni a las "hora punta".
- Desarrollo de estadísticas desagregadas por sexos que permitan cuantificar mejor y visibilizar los patrones de movilidad de las mujeres, para mejorar la planificación del transporte público desde la perspectiva de género.
- Fomento de medidas que favorezcan el transporte público frente al transporte privado.
- Análisis de rutas, horarios y frecuencias de paso del transporte público, teniendo en cuenta el trabajo no remunerado.
- Mejora de la calidad, seguridad y características espaciales de las infraestructuras y vehículos de transporte público para personas que viajan con sillas de ruedas, carros de menores o cargadas con compra.
- Priorización de los viandantes en muchos entornos urbanos frente a los vehículos, adecuando su velocidad y el espacio ocupado por ellos. Esto sin hacer desaparecer totalmente los vehículos, puesto que aumentan la percepción de seguridad especialmente por la noche.
- Estudio y aplicación de medidas innovadoras, como el servicio "entre dos paradas".
- Impulso de la implicación de las mujeres en los procesos participativos y debates sobre los estudios de movilidad y sus cambios

1.5 **Vivienda**

- Garantizar la seguridad de las mujeres en el entorno próximo de sus viviendas.

1.6 **Representatividad y señalización urbana**

- Visibilizar y fomentar la concienciación social sobre la importancia de aplicar la perspectiva de género en el urbanismo para que la ciudad también sea de las mujeres.

- Potenciar la presencia simbólica y representación de las mujeres en la ciudad como mecanismo para favorecer su empoderamiento.
- Promover lenguaje visual no discriminatorio en la iconografía que sirve de base a la señalización urbana.
- Erradicar el uso de imágenes estereotipadas en cualquier elemento urbano de la ciudad.
- Actividades de formación y sensibilización sobre esta materia, como exposiciones y recorridos reivindicativos
- Recuperación de espacios urbanos, como plazas y parques, para el desarrollo de las actividades citadas anteriormente y para actividades lúdicas y sociales para las mujeres y el cuidado de familiares.
- Nomenclatura de calles, plazas, parques y edificios representativos con nombres de mujeres relevantes, tanto por sus logros profesionales, como sociales o personales, especialmente mujeres destacadas del ámbito local. Tener en cuenta esta medida tanto en los espacios y edificios de nueva creación, como en aquéllos que cambian de nombre por diversos motivos, como la Ley de la Memoria Histórica.
- Presencia de elementos escultóricos o representativos en la vía pública que reflejen el valor de las tareas reproductivas y del cuidado.
- Difusión de la señalización urbana igualitaria, para eliminar cualquier imagen estereotipada o sexista.
- Control de los elementos publicitarios, carteles y anuncios expuestos en espacios públicos para limitar o condicionar aquéllos cuyo lenguaje visual o escrito sea discriminatorio.

1.7 **Participación ciudadana**

- Contar en los procesos de participación ciudadana con asociaciones de mujeres, personal técnico experto en temas de género, concejalías, unidades, áreas o departamentos específicos de igualdad.
- Extraer siempre datos y conclusiones desagregados por sexos, en cualquier proceso participativo.
- Reforzar políticas y prácticas para promover la plena participación y la igualdad de las mujeres en la planificación de las ciudades y la adopción de decisiones, contando con su experiencia cotidiana.
- Dar mayor visibilidad a los aspectos que preocupan a las mujeres, respecto de temas como la seguridad personal, el cuidado de menores y personas mayores, la accesibilidad o la movilidad, y demás elementos que configuran la rutina cotidiana de las mujeres.
- Forzar una mayor paridad y diversidad en los equipos técnicos interdisciplinarios.
- Propuesta de espacios y tiempos de los procesos participativos y foros de debate, en que las mujeres puedan participar y estar presentes. Por ejemplo, cambiando horarios o proporcionando servicio de cuidado de menores durante el proceso.
- Impulso para dar a las mujeres voz y capacidad de impacto en los procesos participativos, para que puedan hacer visibles sus necesidades en el ámbito urbano. Por ejemplo, separando determinados grupos de debate de forma que las mujeres se expresen con mayor libertad y confianza.
- Difusión amplia de forma que llegue a todos los colectivos, no únicamente a aquéllos implicados en temas políticos, económicos o sociales.

- Análisis de los datos siempre desagregados por sexos y realización de encuestas específicas para conocer aspectos cualitativos.
- Fomento de la participación de los hombres en temas de igualdad y perspectiva de género.

2 PERSPECTIVA DE GÉNERO EN EL PMUS DE VINARÒS

2.1 Análisis y caracterización

El plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vinaròs incorpora, de modo transversal, criterios de perspectiva de género, siguiendo el Anexo XII de la LOTUP, para responder a las necesidades básicas de todas las personas teniendo en cuenta su diversidad. Para ello se realiza una caracterización cuantitativa y una caracterización cualitativa:

- una caracterización cuantitativa, mediante técnicas de estudio demográficas y sociológicas, como las pirámides de población, segregación por género, por edad, cifras de empleo o estudios, etc.,
- una caracterización cualitativa que identifique las necesidades y aspiraciones de los sectores de población afectados, estructurada desde las siguientes variables: edad, sexo y diversidad funcional.

Se evalúan las repercusiones de las acciones previstas para la diversidad de toda la población, y concretamente, en materia de género.

2.2 Espacio público

La red de espacios comunes, o para la vida cotidiana, es el conjunto de espacios públicos que dan apoyo a las actividades diarias de los entornos público y privado. Las propuestas del PMUS para definir las relaciones y conexiones de esta red contemplan todas las necesidades cotidianas, atendiendo especialmente a los desplazamientos de la vida reproductiva y de cuidados.

Esta red, que debe favorecer las necesidades básicas, está contemplada en los siguientes apartados, en tanto son objeto del plan de movilidad

- Espacios de relación, como jardines, plazas, y otros espacios libres vinculados en la red de peatones, en los que se fomenta el paso, la estancia, la relación entre personas, como esquinas y chaflanes, aceras anchas con bancos para el descanso, etc., con el objetivo de favorecer la movilidad a pie en las cortas distancias y el acceso a los espacios comunes para la socialización y la convivencia.
- Los equipamientos de uso diario destinados a la educación de las niñas y niños (escuelas infantiles de 0 a 3 años, colegios de infantil y primaria, institutos de secundaria y bachiller y otros espacios educativos y de ocio); al cuidado o recreo de personas mayores (centros de día y otros); a la atención primaria sanitaria (centros de salud); centros sociales; centros culturales, equipamientos deportivos (pistas exteriores, pabellones y equipamientos deportivos integrados en el mobiliario urbano), oficinas de la administración municipal y cualquier otro equipamiento o recinto que permita el desarrollo de la vida diaria y las rutinas de todos los segmentos de la población.
- Los comercios y servicios cotidianos que proporcionan los productos básicos para la alimentación y el cuidado del hogar y del núcleo familiar.
- Las paradas de transporte público.

e) Los viales que los comunican y los conectan directamente.

f) Espacios para la gestión de residuos y su reciclaje, mobiliario urbano (señales de circulación, papeleras, fuentes públicas, etc.) espacios especiales como espacios para los animales de compañía y cualquier otro elemento que ocupe un espacio en la red pública, que sea de uso cotidiano y que necesite ser diseñado de forma inclusiva.

2.3 Proximidad

La reordenación de la movilidad planteada favorecerá la proximidad entre las actividades diarias y facilitará las conexiones con los espacios y equipamientos, generando una red de itinerarios para la movilidad activa vinculada a espacios de estar y relación.

2.4 Diversidad

Se fomentan los espacios diseñados para permitir una combinación de usos que garantice la inclusión poblacional (personas de diferente sexo, edad, diversidad funcional, origen y cultura).

En el ámbito de la movilidad, se contemplan diferentes formas de desplazamiento y transporte –motorizado, transporte público, itinerarios de peatones y carriles para bicicletas– tanto en las comunicaciones interunidades (barrio/módulo) como las propias del barrio, así como la ubicación de espacios para las actividades comunes.

2.5 Seguridad

Los itinerarios que conecten elementos de la red de espacios comunes fomentando los recorridos a pie y fortaleciendo la red de peatones, serán accesibles, dispondrán de bancos para el descanso y garantizarán la seguridad de los usuarios y las usuarias con la iluminación y visibilidad necesaria y la eliminación de barreras físicas que condicionen la seguridad.

Se fomenta la autonomía de movilidad de la infancia (caminos escolares).

Se reducen los puntos conflictivos entre los itinerarios de peatones y los viales de vehículos y de bicicletas.

La red de espacios públicos se trata como una red continua y jerarquizada, bien señalizada.

Las paradas de transporte públicas serán seguras, accesibles y visibles desde su entorno y formarán parte de la red de espacios comunes.

Se garantizan espacios de recreo y de relaciones sociales que permitan la buena convivencia intergeneracional, así como la calidad, seguridad, mantenimiento y limpieza.

Los itinerarios de peatones serán seguros frente a cualquier tipo de incidencia (en especial se evitarán espacios escondidos donde se puedan favorecer las agresiones). Se generan itinerarios llegando todas las zonas residenciales, y a los espacios adyacentes en el entorno del casco urbano, a las zonas de grandes actividades y a los grandes equipamientos, mediante el transporte público.

2.6 Habitabilidad

Los espacios de peatones serán anchos, seguros y libres de conflictos con el tráfico de vehículos. Se proporcionarán superficies para realizar actividades de relación social, de estar, de reunión y de recreo. La vegetación, iluminación y mobiliario urbano estarán incluidos en el diseño de dichos espacios, siempre con carácter inclusivo y con perspectiva de género, y al servicio de las

actividades citadas. Se adoptarán medidas de calidad del aire, del confort térmico y acústico y de la accesibilidad de los itinerarios y de todos los espacios públicos.

El PMUS pretende incrementar la proporción de viales para peatones respecto a la totalidad de viales del barrio o de la unidad de referencia.

El uso del espacio público y las distintas actividades queda regulado por la normativa vigente relativa a accesibilidad, como se detalla en el Anexo Plan de Accesibilidad.

2.7 Equipamientos.

La red de itinerarios peatonales conecta los espacios de educación de menores (escuelas infantiles de 0 a 3 años, residencias y otros), de asistencia y recreo para personas mayores (centros de día, hogares de jubilados, residencias), así como para personas con diversidad funcional (centros de día, residencias, centros ocupacionales, centros mixtos, etc.), o espacios para la inclusión social (centros de atención y residencias de inclusión y violencia de género, cumpliendo las necesidades y perspectivas del urbanismo inclusivo con perspectiva de género de ciudad cuidadora.

2.8 Vivienda.

El Plan de accesibilidad contempla la supresión de barreras en los edificios de viviendas y zonas de acceso que no reúnen condiciones adecuadas en la actualidad.

2.9 Movilidad.

El PMUS propone el fomento del transporte público, la movilidad a pie y en bicicleta, sin reducir el espacio de peatones destinado a las actividades de relación, estar, reunión y recreo.

Se incorpora la perspectiva de género en la movilidad, de forma transversal, para tener en cuenta todas las situaciones de movilidad reducida, desde la asistencia de personas en situación de dependencia a la facilitación de las personas con diversidad funcional motriz, visual o sensorial, así como otras situaciones de movilidad temporalmente reducida (transporte y cuidado de criaturas, desplazamientos para el cuidado de personas, transporte de equipajes o mercancías, personas en situación de enfermedad temporal, etc.

Para garantizar la seguridad en los itinerarios nocturnos, se fomenta el transporte público y se crean itinerarios seguros, con iluminación adecuada y ausencia de barreras físicas y visuales.

2.10 Transversalidad.

La implantación transversal efectiva de la perspectiva de género en la práctica urbanística hay que abordarla de manera multiescalar, interdisciplinaria y participativa.

El PMUS se redacta con la participación interactiva de profesionales de diferentes ciencias, sectores y procedencias, así como la participación de la ciudadanía, asegurando la paridad de mujeres y hombres.

3 **DIÁGNÓSTICO PARTICIPATIVO**

El Plan de Participación Ciudadana (PPC) del PMUS incorpora al proceso participativo a aquellos sectores de población que se corresponden con los perfiles resultantes del análisis demográfico realizado. Se fomenta, especialmente, la participación de las mujeres en la elaboración del plan, con una doble función: incorporar al debate su forma de vivir la ciudad y disponer de su compleja

visión formada desde la vinculación con otros grupos sociales que dependen de ellas, y que hace que su participación sea de especial interés en la ordenación del detalle de los planes y los proyectos que afectan al espacio urbano.

En este sentido el PPC se plantea responder a las necesidades básicas de todas las personas teniendo en cuenta su diversidad y señala:

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 PUMS 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.

Entre los objetivos del PPC, destaca a este respecto el *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 al máximo de estamentos y generaciones posible, desde escolares hasta mayores, con especial atención a la perspectiva de género.*

A la hora de evaluar los resultados, se introduce la variable de género en cada uno de los aspectos tratados, analizando en este sentido tanto la participación como las propuestas realizadas.

4 **PROPUESTAS**

El PMUS se propone *cambiar el modelo de movilidad, creando un sistema de circulación basado en supermanzanas que esté reforzado por un plan de estacionamiento que permita un rápido acceso a los principales puntos de la ciudad liberando parte de la sección viaria para la promoción del resto de modos de transporte (a pie y bicicleta).*

Los objetivos que se plantea redundan todos ellos en la mejora de la calidad del espacio público si la medimos por la diversidad de funciones y personas usuarias que garantice. La transformación de la movilidad tal y como se propone, mejora el uso del espacio urbano ligado a las actividades cotidianas de todas las personas y, en particular, de las mujeres.

Todas las líneas estratégicas que se desarrollan en el PMUS contribuyen a esta transformación, pero algunas de ellas inciden especialmente en el incremento de la igualdad:

MA. Fomentar la movilidad activa. Plan de fomento de los modos activos

- Red de itinerarios ciclistas y ciclopeatonales con infraestructuras de aparcamientos
- Red de itinerarios peatonales accesibles y seguros, ligada a la distribución de equipamientos y servicios (colegios, centros sanitarios y asistenciales, comercio...)

Las actuaciones sobre los itinerarios peatonales incorporan las propuestas del Plan de Accesibilidad anexo, como mejorar las condiciones de seguridad, accesibilidad, confort y atractivo para el caminar, generando así el soporte a la red de espacios cotidianos. Acorta recorridos, facilita cruces, dota de iluminación suficiente, incorpora espacios ocupados por el

asfalto hasta su futura reurbanización. Enlazan las áreas de residencia con los destinos cotidianos y conectan con el resto de los modos de transporte.

TP. Mejorar y potenciar el transporte público

- Reestructuración del servicio de transporte público urbano.

Las líneas de transporte público urbano modificarán su recorrido, con objeto de mejorar la cobertura de modo que la línea urbana conecte con la estación de tren, con el hospital y con la zona comercial de puerto mediterráneo. Además, se propone adecuar los horarios con la línea de cercanías y reforzar el servicio durante la época estival.

- Tarifificación unificada

Se propone contar con una tarjeta única que englobe todos los servicios de transporte urbanos y que sea compatible con los interurbanos. También se propone la creación de unos bonos que incentiven el uso del transporte público.

- Mejora de las paradas

Se propone mejorar la accesibilidad, visibilidad, capacidad y habitabilidad de las paradas del municipio, de modo que todas sean adaptadas para garantizar su accesibilidad a todos los usuarios del servicio.

- Sistema de ayuda a la explotación - SAE

Mediante la implantación de este servicio se espera mejorar la experiencia de los usuarios: información de horarios de rutas en tiempo real en la parada; posibilidad de consultar la información a través de internet o del teléfono sobre posibles alteraciones del servicio; control de los vehículos generando alertas con respecto a incidencias.

- Nueva parada central – Reestructuración de las líneas

Se reestructuran las líneas urbanas acercándolas a los destinos más concurridos y a todas las áreas habitadas incrementando la accesibilidad a los usuarios.

- Transporte público a demanda

Ante la dificultad de llegar a determinadas partes del municipio mediante transporte público regular, se propone la implementación de una red de transporte público a demanda.

- Medidas de protección para la mujer

En cumplimiento del borrador del Plan de Igualdad y Contra la Violencia de Género de Vinaròs, se propone que, en horario nocturno, las mujeres tengan la posibilidad de efectuar la parada en el punto más cercano a su destino.

- Rediseño de la línea de transporte interurbano

Se propone la revisión de los itinerarios de las líneas de transporte interurbano aunando los objetivos marcados desde otras líneas del PMUS.

SV. Seguridad vial

El conjunto de actuaciones del PMUS contribuyen, no solamente a la seguridad de los usuarios de modos motorizados, sino, fundamentalmente, a la de los usuarios no motorizados que

resultan los más vulnerables. Con el objetivo de recuperar el espacio perdido para los usuarios de modos no motorizados, el conjunto de medidas propuestas por el PMUS contribuirá a la mejora de la seguridad en sus desplazamientos y a una mejora de su calidad de vida.

- Reducción de la accidentalidad en el entramado urbano (SV01).

Se pretende reducir la accidentalidad mediante la implantación del modelo de supermanzanas que reduce la velocidad de los vehículos y ordena el tráfico. Además, se proponen medidas de seguridad para los modos activos, especialmente relevante en el ámbito de la N-340a. Por último, se propone la implementación del proyecto de caminos escolares.

PAR Participación y conocimiento en el ámbito de la movilidad

Resulta fundamental que los cambios que pueda introducir el PMUS sean interiorizados por los ciudadanos. Por ello, las propuestas tendentes a sensibilizar, aumentar el conocimiento de la movilidad sostenible y el fomento de hábitos saludables en el desplazamiento contribuirán positivamente a la consecución de los objetivos generales y específicos del PMUS.

ACC Accesibilidad

- Definición básica de itinerarios accesibles

Generalizar los trazados seguros y no discriminatorios. La supresión de barreras arquitectónicas permite garantizar que las personas con alguna limitación temporal o permanente en su capacidad de comunicación con el entorno o de desplazamiento, logren un nivel de movilidad y seguridad lo más similar posible técnicamente a los del resto de la población. Pero el objetivo es el confort de todas las personas que caminan, y en consecuencia, inducir a que caminar sea el modo mayoritariamente escogido por sus beneficios. Y caminar requiere de la adecuación higrotérmica adecuada de los itinerarios.

Ampliar ámbitos. Las actuaciones no deben agotarse en el núcleo urbano, aun cuando sea el marco donde se produce el mayor número de desplazamientos peatonales, también es necesario contemplar otros que no se han abordado hasta ahora, como son: áreas residenciales alejadas del casco, Costa Norte, Costa Sur y la conexión peatonal entre las zonas urbanas y las rurales, a pesar de la barrera que representa la antigua nacional.

Intervenciones en espacios libres próximos a equipamientos docentes. Adecuación de itinerarios y áreas de espera con mobiliario e iluminación adecuados.

Intervenciones en cruces de barrancos. Eliminación de un sentido de circulación para permitir pasos peatonales o ejecución de pasarelas peatonales.

Intervenciones en cruces de infraestructuras territoriales. Adoptar soluciones provisionales para incrementar la seguridad peatonal realizando pasos a nivel, acompañados de medidas para la reducción de velocidad de los vehículos.

Intervenciones en playas. Se propone una secuencia de medidas para avanzar en su adaptación: accesos, itinerarios en las propias playas y productos de apoyo para zonas de baño seguras. Se debe disponer de un punto accesible para todas las personas en Costa Nord y otro en Costa sud.

- Adecuación de itinerarios peatonales y elementos urbanos

Sustitución de elementos de urbanización y mobiliario no accesibles. Elección de materiales y modelos suficientemente seguros y accesibles; pavimentos antideslizantes y sin elementos sueltos; adecuación de la señalización para peatones; protección de alcorques y desniveles.

Modificación de la situación de elementos que dificultan el itinerario peatonal. Reubicación de mobiliario urbano o de alumbrado público; traslado de vados oblicuos.

Establecer condiciones de uso del espacio público. Impedir actividades comerciales en la franja colindante a la línea de fachada; garantizar itinerarios accesibles a otras actividades que se realicen en el espacio público; señalar suficientemente las obras que invaden la vía pública, garantizando un itinerario peatonal alternativo.

Establecer parámetros para garantizar el funcionamiento de las aceras. Respetando las bandas funcionales que permiten la convivencia de distintas actividades en ellas.

Plataformas únicas. En Vinaròs nos encontramos con muchas calles estrechas, tanto en el casco urbano, por sus características de centro histórico, como en las zonas donde existen sectores sin desarrollar. En el primer caso como solución adecuada de accesibilidad y en el segundo de forma transitoria hasta que se gestione y urbanice el suelo, se opta por la plataforma única, con las suficientes garantías para el peatón.