

6.1. Situación territorial, desarrollo normativo y estándares urbanos.

Dentro de la estructura urbana de Vinaròs encontramos el casco urbano, los polígonos industriales y las viviendas diseminadas o dispersas.

El casco urbano de Vinaròs queda perfectamente limitado tanto al Este por el Mar Mediterráneo, como hacia el Norte por el río Cervol, de modo que su crecimiento está limitado totalmente hacia el Oeste y parcialmente hacia el Norte, ya que las viviendas se extienden en las dos orillas del río Cervol.

El centro urbano de Vinaròs está compuesto mayoritariamente por callejuelas pequeñas y estrechas con pequeñas casas, en contraposición de los numerosos apartamentos y chalets, utilizados mayoritariamente en época estival, que bordean las costas de Vinaròs.

Los polígonos industriales que se encuentran en Vinaròs son los siguientes: polígono industrial CN-340 (IND-1), polígono industrial Planes Altes (IND-2), zona industrial (IND-3).

Además, se encuentran tres unidades de ejecución en suelo urbanizable de uso industrial, con ordenación pormenorizada, denominadas UE1-I, que suman una superficie de 355.745 m². También se está llevando a cabo la construcción de un nuevo polígono industrial, conocido como Ciudad del Transporte.

Por otra parte, las viviendas diseminadas están ubicadas tanto al Norte como al Sur del término municipal, estando limitada su extensión hacia el interior por la carretera nacional N-340. Al Norte del casco urbano se encuentran la gran mayoría de estas zonas, siendo las siguientes: entre el Riu de la Sénia y el Barranc de la Barbiguera se encuentran la zona Deveses, la zona Cales, la zona Triador y la zona Barbiguera; entre el Barranc de la Barbiguera y el Riu Cervol se encuentran la zona Ameradors, la zona Saldonar, y la zona Boverals; a continuación de esta zona se extiende el casco urbano y seguido de éste y hasta el Barranc d'Aiguaoliva, están las zonas de Les Salines y de Cala del Puntal. Además de estas zonas costeras donde proliferan las viviendas, hay gran cantidad de urbanizaciones a parte del núcleo urbano principal y gran cantidad de viviendas diseminadas.

El Plan General de Ordenación Urbana de Vinaròs vigente en la actualidad fue aprobado definitivamente en octubre de 2001, en sustitución del anterior Plan del año 1988.

Este nuevo planeamiento actualizó la situación urbanística de Vinaròs adaptándola a las nuevas y crecientes necesidades de su población, tanto en tipologías de edificación como en usos permitidos, fijando un horizonte temporal de 15 años, con un crecimiento contrastado en búsqueda de un modelo armónico acorde con el entorno y con la naturaleza, tanto física como humana.

Los objetivos que establece el PGOU de Vinaròs, en función de la clasificación del suelo, son los siguientes:

a) El Plan General tiene por objeto específico en el Suelo Urbano completar su ordenación mediante la regulación detallada del uso admitido de los terrenos y la de la edificación; así como establecer los ámbitos que serán objeto de procesos de renovación, reforma interior y protección y los elementos de la red estructural de dotaciones y equipamientos.

b) En el suelo urbanizable, el Plan distingue entre los sectores ordenados pormenorizadamente y aquellos en los que no hay ordenación pormenorizada, pero estableciendo, para ambos casos, la ordenación estructural del territorio, del modelo urbanístico elegido. De esta manera se determina, aunque del modo más flexible posible, la secuencia lógica de su desarrollo territorial mediante el establecimiento pormenorizado de las condiciones objetivas que han de cumplirse para que sea posible la incorporación de cada tramo de urbanización al contexto global del territorio, definiendo así un orden básico de prioridades para la ejecución de las Actuaciones Integradas previstas y regulando las condiciones que éstas han de satisfacer para que sea posible su programación.

c) En el suelo no urbanizable, el Plan, por considerarlo como suelo al margen del proceso urbanizador, establece las medidas necesarias para garantizar su protección, acotando de modo especial, tanto los usos como edificaciones que en él se permiten.

Según los datos del Área de Estadística de la Dirección General del Catastro del Ministerio de Economía y Hacienda, referidos al año 2009, Vinaròs cuenta con un total de 11.449.400 m² de superficie de parcelas urbanas, de las cuales aproximadamente la mitad están edificadas, 5.460.300 m², frente a 5.989.100 m² que se encuentran sin edificar.

Esta superficie equivale a un total de 8.879 parcelas urbanas, que conforman un total de 29.057 bienes inmuebles, que se clasifican por usos de la siguiente manera:

Bienes inmuebles por uso	número
Residencial	18.555
Almacén	6.693
Industrial	806
Comercial	788
Deportivo	12
Oficinas	307
Ocio, hostelería	46
Sanidad	24
Cultural	24
Espectáculos	12
Religioso	11
Edificio singular	6
Suelo vacante	1.773

6.2. Balance de las actuaciones realizadas desde la redacción del PAC de 2004.

El presente documento, revisión y actualización del Plan de Acción Comercial de Vinaròs tiene por objeto recopilar todas las actuaciones que se han llevado a cabo en la ciudad desde el año 2004 en que se redactó el documento original, para hacer un balance de las obras ejecutadas, dentro del ámbito del PAC y al margen del mismo, y estudiar si las propuestas originales aún no ejecutadas siguen teniendo vigencia o requieren de una actualización.

El conjunto de propuestas de intervención recogidos en el PAC de 2004 son las que se recogen en la siguiente tabla:

Elaboración de un Plan de Accesibilidad y Transporte.		
Gestión integrada para la zona comercial centro de Vinaròs.	Urbanismo	Proyectos de reurbanización.
	Comercial.	Programa de ayudas económicas para la creación, unificación y difusión de una imagen unitaria asociada al área comercial afectada.
		Mejora del servicio municipal de limpieza y recogida de residuos urbanos en los principales ejes y espacios del Casco Antiguo.
	Mercado Municipal.	
	Mejora de las actividades de abastecimiento del Área Comercial.	Elaboración de un mapa de localización de zonas de carga y descarga. Creación de áreas estratégicas para carga y descarga de mercancías. Limitar el acceso al área peatonal. Renovación de la señalización horizontal y vertical de las zonas para carga y descarga.
Mejora de la ambientación urbana de los ejes comerciales de la ciudad.	Plaza San Agustín	
	Mayor	
	Santo Tomás	
	San Cristóbal	
	Nuestra Señora del Socorro	
	San Francisco	
	Avenida de la Libertad	
	Avenida del Puente	
	Arcipreste Bono	
	Plaza San Antonio	
Avenida País Valenciano		
Pilar		
Acondicionamiento y mejora del Frente Marítimo.		Reurbanización del Paseo Marítimo.
		Estudio técnico para la implantación de un aparcamiento subterráneo. Reestructuración del tráfico.

Las actuaciones que se formulan en este programa se articularon dentro de cuatro líneas estratégicas fundamentales:

1.- Elaboración de un Plan de Accesibilidad y Transporte.

En este apartado se definieron las líneas generales de actuación referentes a la mejora de la accesibilidad del municipio, y que contribuirían a la mejora de la situación general de la ciudad y de la calidad de vida de sus ciudadanos.

El establecimiento de actuaciones concretas debía venir precedido de la confección de un plan de accesibilidad y transporte, y, aunque este cometido excedía el ámbito que abarca este documento, se relacionaron una serie de actuaciones que se deberían tener en cuenta y que afectaban a los siguientes puntos:

- 1) Transporte no motorizado.
- 2) Transporte público.
- 3) El aparcamiento y la distribución urbana de mercancías.

Complementario a todo lo anterior, se planteó el desarrollo de un Programa de Señalización Urbana y Comercial necesaria para optimizar los recorridos por el interior del núcleo urbano. Los principales objetivos perseguidos se fundamentaron en potenciar la movilidad de las personas frente a la movilidad del vehículo privado y mejorar la capacidad de la red viaria y del aparcamiento.

2.- Gestión integrada para la zona comercial centro de Vinaròs.

- Urbanismo Comercial.
- Proyectos de reurbanización.
- Programa de ayudas económicas para la creación, unificación y difusión de una imagen unitaria fácilmente asociada al área comercial afectada por la Línea de actuación.
- Mejora del servicio municipal de limpieza y recogida de residuos urbanos en los principales ejes y espacios del Casco Antiguo.
- Mercado Municipal. Para asegurar la permanencia del Mercado Municipal, incluso en un entorno urbano altamente competitivo, se consideró necesaria una intervención constructiva, funcional y comercial.
- Mejora de las actividades de abastecimiento del Área Comercial.
- Elaboración de un mapa de localización de zonas de carga y descarga.
- Creación de áreas estratégicas para carga y descarga de mercancías.
- Limitar el acceso al área peatonal.
- Renovación de la señalización horizontal y vertical de las zonas para carga y descarga.

3.- Mejora de la ambientación urbana de los ejes comerciales de la ciudad.

Las actuaciones propuestas se encuadraron dentro del objetivo básico de mejorar los espacios comerciales del núcleo urbano, sin olvidar la importancia del tráfico rodado y peatonal para alcanzar tal objetivo.

- Urbanismo Comercial.
- Renovación de pavimentos de aceras y calzada.
- Introducción de mobiliario urbano complementario al existente.
- Señalización urbana y comercial.

- Favorecer la accesibilidad de personas de movilidad reducida mediante la ejecución de bordillos achaflanados.
- Mejoras puntuales en los comercios atendiendo a aspectos como modernización, servicios, escaparates, rótulos y carteles.
- Reestructuración del estacionamiento en vía pública y reserva de zonas para carga y descarga.
- Mejora del sistema de alumbrado público.

4.- Acondicionamiento y mejora del Frente Marítimo.

Constituye uno de los proyectos a largo plazo más ambiciosos a desarrollar, en el que se planteó el acondicionamiento y mejora de la franja litoral comprendida, a priori, entre el río Cervol y el Puerto.

La propuesta pretendía, por un lado, configurar un espacio especialmente acondicionado hacia el disfrute del peatón, y por otro lado, aumentar la permeabilidad entre el Casco Antiguo y el litoral de forma que el segundo pasara a constituir un espacio libre asociado a la zona comercial centro.

- Reurbanización del Paseo Marítimo.
- Estudio técnico para la implantación de un aparcamiento subterráneo.
- Reestructuración del tráfico.

2.1. Análisis de las actuaciones.

Del conjunto de ejes comerciales y ámbitos sobre los que proponían actuaciones en el Plan de 2004 se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- Calle Nuestra Señora del Socorro.
En esta calle se ha llevado a cabo una reurbanización, mejorando la accesibilidad a personas con movilidad reducida eliminando las barreras existentes, protegiendo los alcorques del arbolado y protegiendo el espacio de la acera por medio de bolardos.

Además, se ha renovado el sistema de alumbrado público y el mobiliario urbano, así como el sistema de acopio de residuos urbanos, renovando las papeleras e incorporando contenedores soterrados.

- Calle San Francisco.
En esta calle se ha llevado a cabo una reurbanización, eliminando las barreras existentes mediante el achaflanado de los pasos de peatones.

Además, se ha renovado el sistema de alumbrado público introduciendo farolas de dos brazos que además sirven de soporte para los elementos de señalética.

Se ha renovado también el mobiliario urbano, así como el sistema de acopio de residuos urbanos, renovando las papeleras e incorporando contenedores soterrados.

- **Calle Arcipreste Bono.**

La reurbanización de esa calle ha supuesto la eliminación de plazas de aparcamiento viario con la finalidad de incrementar el espacio destinado a los peatones, dejando una sola banda de aparcamiento en cordón. Por lo tanto, la reurbanización ha sido integral, renovando el acerado y mejorando su accesibilidad, achaflanando los bordillos en los pasos de peatones y protegiendo los alcorques del arbolado, entre otras medidas.

También se ha sustituido el sistema de alumbrado público introduciendo farolas de dos brazos que además sirven de soporte para los elementos de señalética, así como el mobiliario urbano y el sistema de acopio de residuos urbanos, renovando las papeleras e incorporando contenedores soterrados.

- **Plaza San Antonio.**

La actuación en esta plaza ha sido de gran envergadura, creando un aparcamiento subterráneo y una gran plaza peatonal en superficie, con fuentes, jardines y arbolado.

- **Actuación en el frente marítimo.**

La actuación en el paseo marítimo responde a un proyecto de Vicente Guallart, fruto del concurso que tuvo lugar en el año 2004, y que empezó a ejecutarse en el año 2007.

La voluntad fue la de crear un paseo totalmente peatonal, restringiendo el acceso de vehículos de carga y descarga a determinadas horas del día, y permitiendo un acceso más libre fuera de temporada, cuando ello sea compatible con la reducción del nivel de actividad peatonal.

El viario paralelo a la línea litoral que se elimina al peatonalizar el paseo se resuelve mediante un túnel bajo el paseo y un aparcamiento subterráneo con capacidad para 250 plazas.

También se decidió eliminar el muro que limitaba la playa, para que todo el espacio pueda ser percibido de forma continua.

El desnivel existente entre la playa y el paseo marítimo se resolvió mediante un sistema de niveles que permite gran variedad de formas de ocupación.

- **Mercado Municipal Sant Agustí.**

La intervención en el Mercado Municipal ha supuesto la reforma y ampliación del mismo, actuando en primer lugar sobre la envolvente del edificio, mejorando su eficiencia energética, funcionalidad y aspecto, mientras que en una segunda fase se han reformado y habilitado los puestos de venta y el resto de elementos infraestructurales necesarios para el desarrollo de la actividad comercial.

Además de estas intervenciones, recogidas en el Plan, el Ayuntamiento de Vinaròs ha llevado a cabo otras, entre las que destacan las reurbanizaciones de las calles Àngel, Joanot Martorell y Febrer de la Torre, las cuales han sido ejecutadas con criterios similares a los que han regido a los ejes comerciales ya comentados.

6.3. El espacio público del casco urbano de Vinaròs. Análisis cualitativo.

Existe una íntima relación en nuestras ciudades entre el espacio público y la actividad comercial y sirven, como prueba de ello, algunas de estas razones:

- El comercio configura espacialmente el horizonte visual inmediato de los ciudadanos: un zócalo comercial de cierta continuidad resulta ser el paisaje más directamente aprehensible para los viandantes. De hecho la ecuación fachada comercial (escaparates, accesos)- acera- arbolado de alineación - mobiliario urbano complementario, integra la experiencia sensible más próxima para aquellos.
- El comercio supone un equipamiento repartido a lo largo de una trama de ejes y mezclado con otros usos (residencia, oficinas, etc.), permitiendo y contribuyendo a una utilización intensa de la calle, convertida en espacio colectivo de interrelación entre actividades de distinto signo.
- El tránsito peatonal, tan característico del espacio público, tiene una de sus principales motivaciones y atractivos precisamente en la oferta comercial distribuida por el tejido urbano, concentrada en algunos ejes.

Entendiendo esta relación unívoca entre la actividad comercial y el espacio público, a modo de análisis de la realidad urbana de Vinaròs se analizarán una serie de aspectos indicativos de la calidad percibida o cualitativa de la escena urbana organizados en tres categorías fundamentales: protección, confort y disfrute.

3.1. Indicadores relacionados con la protección.

3.1.1. Protección frente al tráfico de vehículos.

La excesiva velocidad de los vehículos es la principal causa de lesiones en el espacio público y es por ello que las medidas tendentes a incrementar la seguridad suelen encauzarse hacia la disminución de la velocidad de los mismos, lo que se conoce como pacificación del tráfico.

Afecta a todos los usuarios de las vías, conductores de vehículos a motor, ciclistas y peatones, si bien los dos últimos son los principales beneficiarios de las medidas de pacificación, al mejorar su seguridad vial de manera directa.

Supone, además, un beneficio para los conductores, ya que el riesgo de generar o sufrir un accidente disminuye, y, en el caso de llegar a producirse los daños materiales son en todo caso de menor coste.

Una mayor velocidad implica una mayor probabilidad de accidente, dado que a mayor velocidad:

- menor es el campo de visión del conductor, al concentrar su visión en un punto más lejano,
- mayor es el espacio recorrido para un mismo tiempo de reacción, y
- mayor es la longitud necesaria de frenada.

Además de las lesiones producidas en caso de accidente, el tráfico genera contaminación y ruido y supone un importante impacto visual sobre la escena urbana, aspectos todos estos que deben minimizarse mediante medidas correctoras.

3.1.2. Protección frente al crimen y la violencia. La percepción de seguridad.

Más que un análisis sobre las causas de vandalismo y criminalidad, desde el ámbito que nos ocupa juega un importante papel el alumbrado público y el diseño urbano en general, pues las calles mejor iluminadas soportan mayores intensidades peatonales, pues al incrementarse las condiciones de seguridad también aumenta la percepción de comodidad y se genera una mayor atraktividad y una mayor intención de su uso como zonas de paseo y relación.

Por lo tanto, independientemente de la presencia policial, existe una percepción de la seguridad que se relaciona directamente con la animación de la calle, la sensación de protección y vigilancia pasiva generada por la actividad continuada sobre el espacio público garantizada por el solape de funciones en espacio y tiempo.

3.1.3. Protección frente a otros agentes exógenos.

Existen una serie de factores inherentes a la localización física de los asentamientos urbanos que son difícilmente manipulables, como son los agentes climáticos higrotérmicos, los relacionados con el viento, la lluvia, la nieve o el exceso de asoleamiento y que deberían tenerse en cuenta en la planificación urbana, pues sobre la ciudad ya consolidada las medidas de microubanismo sólo son capaces de paliar en parte sus efectos sobre los usuarios del espacio público.

3.2. Indicadores relacionados con el confort.

3.2.1. Facilidad para andar. Transitabilidad.

El hecho de que los peatones tengan una gran capacidad de adaptación al medio y sean capaces de circular y cruzarse en muy poco espacio sin que lleguen a producirse situaciones de “atascos peatonales”, no quiere decir que la anchura de las calles sea la adecuada para los viandantes que las utilizan.

Los peatones han de poder cruzarse sin tener que ponerse de perfil, caminar de la mano, llevar bultos sin miedo a tropezar con otros viandantes, lo que requiere más espacio que el estricto para la circulación.

La conciencia social sobre la accesibilidad al medio físico a personas con movilidad reducida, tanto desde el punto de vista de la motricidad como desde el punto de vista sensorial ha introducido nuevos planteamientos sobre la forma de abordar el diseño de los espacios urbanos de convivencia y relación.

Dos mecanismos diferentes son los encargados de conseguir tales propósitos: la planificación sin barreras y la adaptación del medio físico para la eliminación de las barreras existentes.

3.2.2. Invitación a quedarse.

Ocurre, además, que las calles no son sólo para caminar, sino que son el lugar de encuentro y relación y, por tanto, requieren anchuras atractivas para esas funciones no circulatorias.

Son puntos definidos de estancia que contribuyen a la socialización de los ciudadanos, y a ello contribuyen, además del espacio de la propia acera, los elementos que la limitan, entre la acera y la calzada, pudiendo llegar a generar un “efecto fachada”, así como el límite interior, las fachadas de las edificaciones que pueden estimular y contribuir a la permanencia en el espacio público.

3.2.3. Posibilidad de sentarse.

La instalación de bancos favorece el que las calles dejen de ser un lugar de paso y se conviertan en un lugar de estancia y reunión, especialmente para ciertos grupos como personas con niños, pandillas de jóvenes, ancianos, etc. que utilizan estos elementos para la estancia en el espacio público y favorecen la relación social.

Pero las condiciones para la estancia han de ser las adecuadas, con vistas agradables, protegidas del viento, con un buen control del asoleamiento, favorecido en invierno y restringido en verano, etc.

3.2.4. Control visual del espacio.

En lo que respecta a la generación de espacio público y zonas estanciales, la calidad de los mismos no es directamente proporcional a la dimensión física, pues las dimensiones desmesuradas pueden ir en detrimento del control visual del espacio, lo que puede generar sensaciones de discomfort e inseguridad, por no poder aprehender visualmente los límites del espacio en que nos hallamos.

Evitar la monotonía y lograr vistas interesantes y variadas también contribuyen a la aprehensión visual del espacio, así como un correcto uso de la señalética, que ayude a la orientación.

Otro factor importante es el alumbrado, además de su papel como elemento favorecedor de la seguridad de los usuarios de las calles y por lo tanto con un carácter socializador de la ciudad, desde el punto de vista del urbanismo comercial, el alumbrado público favorece la apreciación de la escena urbana por parte de los usuarios, favorece la revitalización comercial de las calles y genera una mayor atraktividad y una mayor intención de uso.

3.2.5. Posibilidad de comunicación.

Para contribuir a la socialización y la relación entre viandantes y usuarios de los espacios públicos en general, se han de garantizar unos niveles de ruido ambiental bajos, siendo el tráfico rodado la principal fuente de ruido en el ámbito urbano.

Además, la disposición de las zonas de estancia ha de ser adecuada para permitir la comunicación.

3.2.6. Posibilidad de desarrollar actividades de tipo lúdico y recreativo.

El concepto de animación social se traduce y se mide en base tanto a medidores objetivos como a intangibles referidos a la variedad y tipo de usuarios, al número de encuentros fortuitos que pueden tener lugar, al perfil de edad de sus usuarios, a las variaciones horarias de afluencia y tipo de usuarios, a la sensación de bienvenida y acogida del lugar, a su utilización como punto de cita para un encuentro, etc.

La riqueza y versatilidad de los espacios públicos radica en la posibilidad de poder albergar eventos de diferente naturaleza como mercadillos, festivales, etc. favoreciendo la interacción social, sin que ello suponga un impacto negativo para el desarrollo de otras funciones urbanas.

3.2.7. Actividad diurna y nocturna.

En la medida en que sea posible que se produzca un solape en las actividades urbanas a lo largo del día, de forma complementaria entre ellas, se tenderá a lograr que el espacio público sea más activo. Pero para ello es preciso que sea posible conjugar la mezcla de las funciones urbanas y la adaptabilidad de los espacios a las diferentes necesidades a lo largo del día.

3.2.8. Condiciones estacionales que favorezcan la estancia.

La misma necesidad de adaptabilidad a las diferentes necesidades ambientales que se da a lo largo del día se requiere para las diferentes estaciones. Las necesidades de protección frente al asoleamiento, la lluvia, la nieve, el viento, etc. pueden llegar a ser muy distintas, así como las necesidades de iluminación, pues el uso nocturno del espacio público es mucho menor en invierno que en verano.

3.3. Indicadores relacionados con el disfrute.

3.3.1. Escala.

La escala de los edificios y espacios debe adecuarse a la dimensión humana, favoreciendo la experiencia sensorial. Este mismo criterio de escala se aplica al mobiliario urbano, que ha de ser amable, adaptado a las necesidades humanas y al entorno en que se ubica.

3.3.2. Posibilidad de disfrutar de los aspectos positivos de la climatología local.

Este mismo aspecto, que ya ha sido analizado con anterioridad referido al confort como necesidad de protección ante las inclemencias meteorológicas, se refiere aquí a la posibilidad de aprovechamiento y disfrute de los aspectos positivos asociados a la climatología, y que se vinculan estrechamente con la calidad de vida de un lugar.

3.3.3. Calidad Estética.

Fomento y difusión de la cultura del diseño en lo referente a los espacios públicos de la ciudad, buscando la incorporación de nuevos valores asociados a la percepción de la escena urbana por medio del diseño, como la creación de “espacios de pertenencia” que transmitan la esencia del lugar o, al menos, no la perturben.

En el caso de Vinaròs, el análisis de estos indicadores cualitativos sobre la percepción del espacio público permite confeccionar un diagnóstico sobre la calidad percibida de la escena urbana, si bien estos resultados serán contrastados con los que se extraigan de un análisis cuantitativo de otros estándares urbanos de referencia.

La tabla resumen de valoración de estos indicadores es la siguiente, para el caso de Vinaròs:

Protección	Protección frente al tráfico de vehículos.				4	
	Percepción de seguridad.				4	
	Protección frente a otros agentes exógenos.				4	
Confort	Facilidad para andar. Transitabilidad.				4	
	Invitación a quedarse.					5
	Posibilidad de sentarse.					5
	Control visual del espacio.				4	
	Posibilidad de comunicación.					5
	Posibilidad de desarrollar actividades de tipo lúdico y recreativo.					5
	Actividad diurna y nocturna.					5
	Condiciones estacionales que favorezcan la estancia.					5
Disfrute	Escala.				4	
	Posibilidad de disfrutar de los aspectos positivos de la climatología local.				4	
	Calidad Estética.				4	

6.4. Análisis cuantitativo de diferentes estándares urbanos.

Una vez analizado el espacio urbano de Vinaròs mediante indicadores cualitativos, se procede, a continuación, al análisis de diversos parámetros urbanos mediante su comparación con indicadores, parámetros y estándares urbanos de referencia.

4.1. Indicadores relacionados con las dimensiones de las vías y su diseño.

La anchura mínima de las aceras, en función del tipo de vía debe cumplir:

Tipo de vía	Ancho mínimo de acera
Calle comercial local	De 3 a 5 m.
Calle residencial local	De 2,50 a 3 m.
Valor mínimo absoluto, cuando hay tráfico peatonal	1,50 m.

Si comparamos estos valores con los existentes en algunas de las calles más representativas del casco urbano de Vinaròs, observamos:

Calle	Anchura acera (m)	Ancho mínimo recomendado (m)	% disfuncionalidad
Major	7,00 (peatonal)	De 3 a 5	0%
Llibertat	2,70/2,70	De 2,50 a 3	0%
Pais Valencià	2,00/2,40	De 3 a 5	-50%
Sant Francesc	3,00/6,00	De 3 a 5	0%
Mare de Déu dels Socors	3,00/4,00	De 3 a 5	0%

De la comparación con los parámetros de referencia se observa como en la práctica totalidad de los casos, la dimensión de las aceras está por encima de los valores mínimos recomendados, salvo en el caso de la calle Pais Valencià.

Por lo que respecta a las dimensiones para los carriles de circulación rodada, las dimensiones de referencia serán:

Tipo de vía y situación	Dimensión de cada carril
Principales avenidas y vías colectoras	De 3 a 3,50 m.
Red local	De 3 a 3,25 m. (hasta 2,50 m. excepcionalmente)
Carril bus	De 3 a 3,30 m.

En las calles de Vinaròs, la anchura de la calzada es la siguiente:

Calle	Anchura calzada (m)	Ancho recomendado (m)	% disfuncionalidad
Major	7,00 (peatonal)	De 3 a 3,25	0%
Llibertat	3,00/3,00	De 2,50 a 3,25	0%
Pais Valencià	3,00/3,00	De 2,50 a 3,25	0%
Sant Francesc	4,50/4,50	De 3,00 a 3,50	0%
Mare de Déu dels Socors	3,00	De 2,50 a 3,25	0%

Del análisis de la anchura de las calzadas se desprende la sobredimensión que existe en algunas de ellas. En este punto ninguna de ellas se encuentra infradotada, pues si tuvieran una anchura inferior al mínimo recomendado serían intransitables para los vehículos, circunstancia que, evidentemente, no se da.

Del mismo modo, las dimensiones de las bandas de aparcamiento viario cumplen con los mínimos recomendados, pues por debajo de estos no serían funcionales.

4.2. Indicadores relacionados con el uso del espacio público.

La asignación de plazas de carga/descarga por tramo de calle está en función del número de las diferentes actividades terciarias que alberga, debiendo verificar:

$$PR=1,5(A/6)+2(H/6)+C/6$$

Siendo: PR, número de plazas reservadas; A, número de comercios de alimentación; H, número de establecimientos de hostelería; C, número de otros comercios, excepto alimentación.

Calle	Número plazas reservadas teóricas	Número plazas reservadas existentes	Balance
Major	7	0	-7
Llibertat	6	5	-1
Pais Valencià	5	3	-2
Sant Francesc	8	5	-3
Mare de Déu dels Socors	5	0	-5

Del análisis de la oferta de plazas de estacionamiento para carga y descarga existente en las calles seleccionadas del casco urbano se desprende el déficit actual en todas ellas, que se hace más patente en la calle Major y el resto de calles peatonales del centro urbano, en las que las operaciones de abastecimiento se hacen sin control alguno sobre las zonas de estacionamiento.

Además, se debe intentar ubicar al menos una zona de carga y descarga a una distancia nunca superior a 150 m de cualquier establecimiento comercial minorista, parámetro que ayuda a localizar las plazas teóricas a lo largo de la calle.

En el caso de nuevos locales comerciales, ampliaciones o cambios de actividad, cuya superficie de venta sea superior a 1.000 m² se debe crear un muelle para la carga y descarga. Las dimensiones de dicha zona se deben justificar según el tipo de establecimiento/sector y las características de las operaciones previstas en cuanto a tipos de vehículos, frecuencia, volumen, duración, regularidad y se deberán justificar en proyecto.

4.3. Indicadores relacionados con la calidad y eficiencia del alumbrado público.

Se ha analizado el alumbrado público de las calles más representativas del casco urbano a partir de una serie de valores, como son: tipo de disposición (unilateral, pareada o al tresbolillo); sistema de alumbrado (aplique mural, farola o báculo); altura de la luminaria; anchura total de la calle y separación entre luminarias.

Para ello se han tomado los datos de la auditoría energética realizada por la Agencia Valenciana de la Energía, que aporta los siguientes datos para cada una de las calles:

Calle	Disposición	Lámpara	Iluminancia (lux)
Major (tramo1)	Tresbolillo	VSAP 250W	158,5
Major (tramo 2)	Tresbolillo	VSAP 250 W	73,8
Mare de Déu dels Socors	Tresbolillo	VSAP 250 W (calzada) VSAP 150 W (acera)	208,5
Sant Francesc (tramo 1)	Tresbolillo	VSAP 250 W (calzada) VSAP 150 W (acera)	68
Sant Francesc (tramo 2)	Unilateral	VSAP 250 W	24,3
Pais Valencià	Tresbolillo	VSAP 400 W	83,6
Llibertat	Tresbolillo	VSAP 250 W	23,5

Fuente: Agencia Valenciana de la Energía.

De este análisis se desprende que el alumbrado es, en todos los casos analizados, correcto desde el punto de vista de su disposición espacial, detectándose en general unas iluminancias muy elevadas, lo que representaría un exceso de alumbrado en cada una de las calles.

4.4. Indicadores relacionados con la disposición de los elementos que integran la escena urbana.

La separación entre pasos de peatones debe ser de unos 50 metros, y siempre por debajo de 100 metros.

En el caso de Vinaròs, la distribución queda de la siguiente manera:

Calle	Distancia entre pasos de peatones (m)
Major	No hay
Llibertat	80
Pais Valencià	50-70
Sant Francesc	80-160
Mare de Déu dels Socors	70

Todas las calles que cuentan con calzada y aceras diferenciadas poseen pasos peatonales, y se ubican dentro de las distancias de referencia, excepto algunos de los tramos de la calle Sant Francesc.

Por lo que respecta a los elementos de mobiliario urbano, las separaciones entre ellos deben de estar comprendidas entre los siguientes valores:

Asientos	General	1 por cada 10 viviendas.
	Áreas estanciales	1 por cada 2.000 m ² de edificación no residencial.
		2 por cada 100 m ² de superficie. 1 por cada 30 m de longitud de acera.
Zonas de juegos infantiles	20 m ² por cada 100 m ² de áreas ajardinadas, plazas y bulevares, en áreas con edificación residencial.	

En el caso de Vinaròs, la distribución de estos elementos es bastante irregular, pues muchas de las calles tienen una anchura que imposibilita la instalación de cualquier tipo de elementos de mobiliario urbano, si bien en aquellas donde sí se ubican, lo hacen dentro de los parámetros de referencia.

Por lo que respecta a las zonas juegos, en el casco urbano existen distintas zonas habilitadas como parque infantil, en los alrededores de la calle Agustín Comes, en la plaza Sant Antoni y en la plaza Sant Agustí, así como las instalaciones destinadas a juegos infantiles que se sitúan en las playas.

4.5. Indicadores relacionados con la disposición de elementos de acopio de residuos urbanos.

En este apartado se analiza la separación a lo largo de la vía pública de los elementos destinados al acopio de residuos urbanos, desde las papeleras a los contenedores para la recogida selectiva de residuos.

Elemento	Parámetro de referencia
Papeleras	1 por cada 100 metros de vía pública.
Contenedor residuos orgánicos	1 cada 50-60 metros de vía pública.
Contenedor de papel	1 m ³ de volumen de recogida por cada 500 viviendas y 1 m ³ por cada 10.000 m ² de edificación terciaria.
Contenedor de vidrio	1 m ³ de volumen de recogida por cada 500 viviendas.

En el caso de Vinaròs, del análisis de estos indicadores se desprende la infradotación existente en materia de papeleras, principalmente, mientras que los contenedores sí se sitúan a distancias comprendidas dentro de los parámetros de referencia.

6.5. Análisis de la movilidad urbana de Vinaròs.

5.1. Nivel de motorización.

La evolución del parque de vehículos y paralelamente del índice de motorización (expresado en vehículos/1.000 habitantes) es sintomática de la tendencia de un modelo de movilidad cada vez más dependiente del vehículo privado.

Tipo de vehículo	Número (a fecha de 2008)
Turismos	13.078
Autobuses	1
Camiones y furgonetas	3.392
Motos	1.610
Tractores industriales	68
Otros vehículos	445
Total	18.594

Año	Número vehículos	Δ %	Población	Δ %	Índice motorización	Δ %
2008	18.594	+2,30	27.912	+3,46	666,17	-1,05
2007	18.163	+2,37	26.977	+2,76	673,28	+3,58
2006	17.069	+4,15	26.251	+4,03	650,00	+0,07
2005	16.388	+5,21	25.232	+3,12	649,49	+2,02
2004	15.576	+5,07	24.467	-0,16	636,61	+5,25
2003	14.823	-	24.507	-	604,84	-

La evolución dispar entre población y parque de vehículos se traduce en un aumento importante en el índice de motorización de Vinaròs en los últimos años. Sin embargo, manteniéndose más o menos constante el ritmo de crecimiento poblacional, por lo que respecta al parque de vehículos, este ha sufrido en los últimos dos años un incremento mucho menor al de años anteriores, lo que se refleja en una variación negativa del índice de motorización correspondiente a 2008, último año del que se disponen datos oficiales.

En cualquier caso, cabe destacar que el índice de motorización se encuentra muy por encima de la media nacional, que se encuentra entorno a 400 vehículos/1.000 habitantes.

5.2. La red vial.

La red vial es el soporte físico sobre el que se desarrolla la movilidad, tanto de vehículos como de peatones o ciclistas. Conocer bien su distribución territorial y su capacidad es imprescindible para la realización de un diagnóstico sobre la movilidad.

5.2.1. Red vial de acceso.

Las principales vías que transcurren por el término municipal de Vinaròs son:

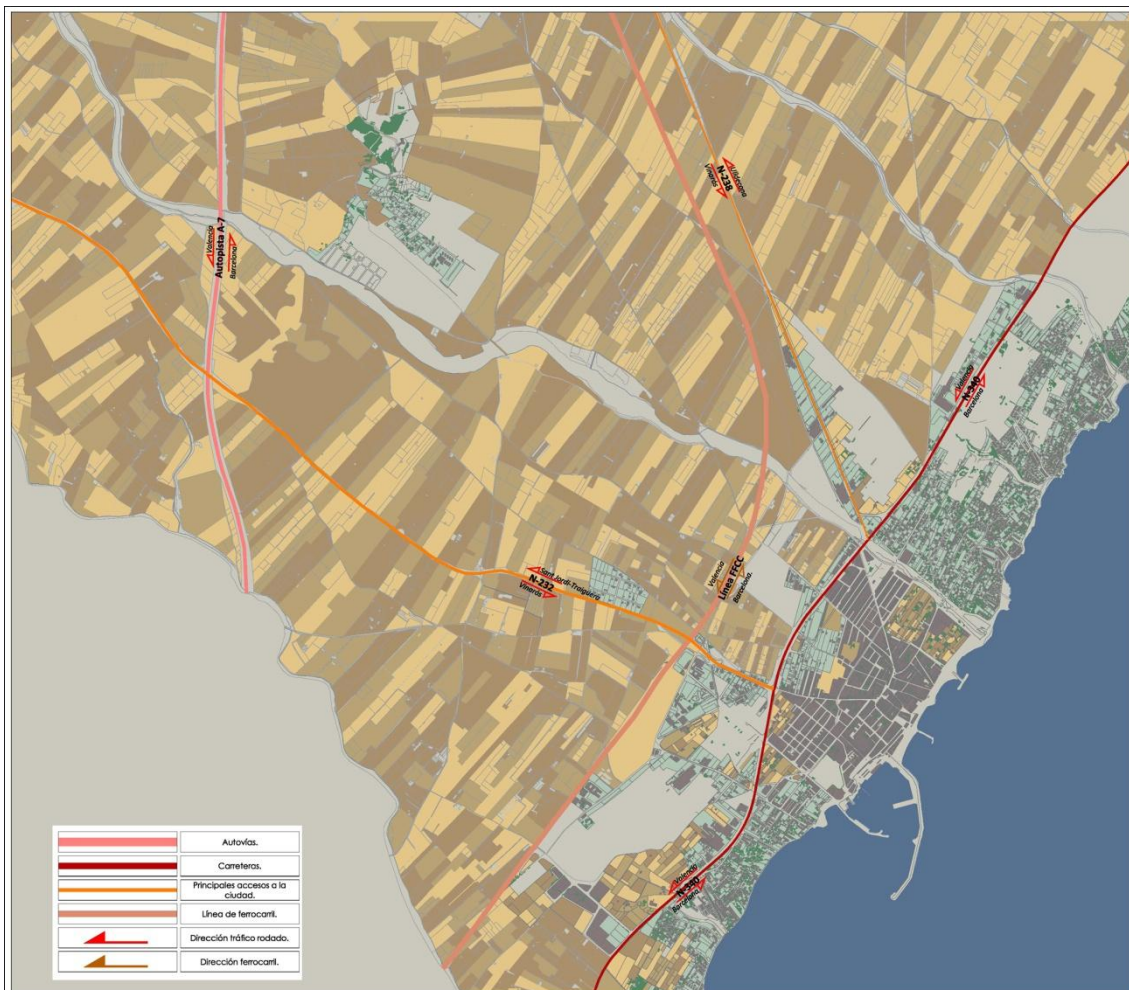
- La autovía AP-7: principal corredor de comunicación de la Comunitat y con carácter transregional, atraviesa el término municipal de Vinaròs, tratándose de un elemento de gran potencial estratégico para su posicionamiento turístico.

Dos de las salidas de la autopista dan servicio a Vinaròs: la salida 42 (Ulldecona-Vinaròs) y la salida 43 (Peñíscola-Benicarló-Vinaròs).

- La carretera nacional N-340: a través de esta carretera se canalizan las relaciones de dimensión y escala comarcal con las poblaciones vecinas, fundamentalmente Benicarló y la cabecera, Castelló de la Plana.
- La carretera N-238, que une Vinaròs con Ulldecona, y la N-232, que la une con Sant Jordi y con Traiguera, completan las redes de comunicación externas con que cuenta.

5.2.2. Red vial interna.

La red viaria interna está constituida por el conjunto de calles que conectan con las principales vías de comunicación exterior y que sirven de itinerario de aproximación y acceso al casco urbano.



En el caso de Vinaròs se trata de:

La comunicación con la red vial exterior se realiza a través de las mencionadas carreteras nacionales 238 y 232, que una vez en el casco urbano, pasan a ser la Avenida de Barcelona y la Calle Pilar, respectivamente, las cuales quedan a su vez unidas entre sí por medio de la Avenida de la Libertad y de la calle San Cristóbal.

Por debajo de estas, tienen categoría estructurante a escala más localizada la calle San Francisco, la Avenida de Jaume I, la calle Mayor y la Avenida del País Valencià.

5.3. Diagnóstico por sectores.

5.3.1. Estructura urbana.

La estructura urbana de Vinaròs está condicionada por el trazado impuesto por las principales vías de comunicación históricas con las poblaciones vecinas de Ulldecona y Sant Jordi, así como la direccionalidad que imprime a la trama urbana la presencia del mar, con la disposición del viario paralelo a la línea litoral, con manzanas alargadas dando frente al mar y calles perpendiculares que se abren hacia la playa y el puerto.

Las distancias dentro del casco urbano no son muy elevadas: desde la Plaza Parroquial, donde se encuentran el Ayuntamiento y la Iglesia Arciprestal, hasta la Avenida Jaume I o la Plaza Primero de Mayo, en los extremos del casco urbano, hay una distancia de 500 metros, mientras que la distancia hasta el mar es menor aún, de 300 metros, lo que da a entender las relativamente reducidas distancias existentes entre los principales hitos del casco urbano.

De los aproximadamente 27.912 habitantes de Vinaròs, el 77% residen en el casco urbano y los desarrollos residenciales adyacentes al casco tales como Deveses, Cales, Triador, Barbiguera, Ameradors, Saldonar, Boverals, Les Salines y de Cala del Puntal, mientras que el resto lo hace en los distintos asentamientos diseminados por el término municipal, lo que da una muestra de la compacidad general de la población residente.

Los polígonos industriales que se encuentran en Vinaròs son los siguientes: polígono industrial CN-340 (IND-1), polígono industrial Planes Altes (IND-2), zona industrial (IND-3).

Además, se encuentran tres unidades de ejecución en suelo urbanizable de uso industrial, con ordenación pormenorizada, denominadas UE1-I, que suman una superficie de 355.745 m². También se está llevando a cabo la construcción de un nuevo polígono industrial, conocido como Ciudad del Transporte.

5.3.2. Circulación.

Al tratarse de un destino turístico, la situación de la circulación rodada en Vinaròs es diferente a lo largo del año.

Durante la época estival, son los usos residenciales y hoteleros los generadores de tráfico, y la playa y el centro urbano, los destinos principales de los desplazamientos.

El uso residencial se localiza fundamentalmente en la zona del casco urbano, y las urbanizaciones que se encuentran tanto al norte como al sur del casco, mientras que el uso hotelero se concentra en la zona centro, en el entorno de la calle del Pilar y la Avenida de Madrid.

Por lo tanto, la coincidencia de usos y la compacidad del entramado urbano reducen el número de desplazamientos motorizados, ya que, en líneas generales, una vez han llegado los turistas a su destino vacacional, la oferta turística de Vinaròs que se les ofrece se encuentra

próxima, a una distancia lo suficientemente reducida como para que los desplazamientos internos se realicen a pie, en bicicleta o en transporte público.

Por lo que respecta a la configuración del trazado del casco urbano, la estrechez de algunas de las calles del centro tradicional puede suponer un obstáculo para la fluidez de la circulación, sobre todo cuando se llevan a cabo operaciones de abastecimiento y de carga y descarga.

La regularidad de la trama de ensanche, unida a la trama tradicional, también regular por obedecer a la alineación impuesta por la línea litoral, contribuye a facilitar la circulación rodada, sin la presencia de nudos viarios complejos que puedan saturar la red viaria.

5.3.3. Peatones y ciclistas.

La movilidad interna actual se caracteriza por un desequilibrio en cuanto a la importancia entre modos de transporte (a pie y en vehículo privado).

La red peatonal de Vinaròs está ligada a su vocación turística y al disfrute de sus playas y la explotación de su núcleo central.

Desde hace unos años se han realizado actuaciones para mejorar las condiciones de movilidad a pie ya que se han adaptado algunas vías generando plataformas únicas, si bien esto no se ha acompañado de otras medidas para limitar el tráfico rodado en la zona centro.

Las medidas tomadas han mejorado la calidad del espacio público y las condiciones de desplazamiento a pie por el centro urbano. De todas maneras se aprecia una cierta falta de integración entre los distintos proyectos de pacificación del tráfico que se traduce en una falta de conectividad, de accesibilidad y de criterio en el diseño.

Aunque existe una gran tradición en el uso de la bicicleta, esta se reduce al ámbito deportivo y de ocio. El uso actual de la bicicleta como medio de transporte habitual es muy reducido y las actuaciones en esta línea, aunque existentes, son reducidas e inconexas.

Durante los meses estivales, la población turista hace un uso más intenso de la bicicleta, sobre todo los visitantes procedentes de países con una cultura más arraigada sobre su uso como medio de transporte habitual en el ámbito urbano.

Parte de la población local también utiliza la bicicleta de forma habitual, sobre todo para acudir al puerto o a la zona central del casco, o bien para acudir a las zonas de cultivo, e incluso para desplazamientos a la vecina localidad de Benicarló, a través de la red de caminos rurales que las une.

Cabe destacar la instalación, desde el pasado mes de enero de 2010, de un sistema de préstamo municipal de bicicletas, que cuenta con seis puntos de préstamo y recepción de bicicletas distribuidos por todo el casco urbano:

- Intersección del Paseo Forat Forat con la Avenida de la Mediterrània.
- Plaza Hort dels Escribans (frente a la biblioteca).

- Zona sur, en las Salinas, en la intersección de la Avenida Francisco Baila con la calle Salinas A.
- En la plaza de toros, en la intersección de la Avenida Febrer de la Torre con la calle Clara Campoamor.
- En la estación de RENFE, en la intersección de la Avenida Gil Atrocillo con la Avenida Joan XXIII.
- En el hospital.

Este sistema tiene un funcionamiento similar al de los sistemas de préstamo instalados en otras ciudades, pudiendo hacer uso del sistema cualquier ciudadano, dentro del horario establecido y con una duración máxima por desplazamiento de tres horas.

El precio del servicio es de 20 € anuales para residentes en Vinaròs y de 2 € diarios para turistas estacionales.

5.3.4. Estacionamiento.

Una de las grandes problemáticas asociadas al crecimiento del parque de vehículos y la motorización de forma generalizada es la ocupación cada vez mayor del espacio público por los vehículos en circulación y de la creciente demanda de espacio para estacionar los vehículos, ya sea en origen o en destino.

El hecho de que el número total de plazas de aparcamiento privadas no haya crecido al mismo ritmo que el parque de vehículos genera déficit estructural, que en el mejor de los casos tiene que absorber la vía pública.

Tal y como se ha visto, el 77% de la población de Vinaròs, aproximadamente, reside en el casco urbano, por lo que del parque automovilístico total, formado por 13.078 turismos, unos 10.070 pertenecen a residentes del casco. Por lo que respecta al impacto del turismo en términos de número de vehículos, su cuantificación se hace más difícil, pero cabe señalar que gran parte del turismo que recibe Vinaròs, tanto nacional como extranjero, viaja hasta Vinaròs con su propio vehículo, que siguen utilizando para los desplazamientos interiores una vez han llegado a su destino vacacional.

Por otra, el estacionamiento viario en calzada en el casco urbano se desarrolla en un número destacado de calles, siendo de rotación, con sistema ORA, en las calles más céntricas.

Por lo que se refiere a la demanda de aparcamiento en destino, se observa claramente que la zona con una mayor atracción por actividad comercial y terciaria es la zona central del casco urbano y es en estas calles más céntricas donde existe mayor demanda de estacionamiento de corta duración (rotación).

La oferta de aparcamientos públicos es bastante amplia:

- Aparcamiento Plaza San Antonio (La Mera).
- Aparcamiento Paseo Colón (Marítimo).

- Aparcamiento Plaza Rio Cuarto.
- Aparcamiento subterráneo en Calle Pilar.
- Aparcamiento en superficie en el solar del Convento de Sant Francesc.
- Aparcamiento en superficie en Avenida Castellón cruce con Avenida Pio XII.
- Aparcamiento en superficie en Paseo Juan Ribera.
- Aparcamiento en superficie o en Camí Fondo.
- Aparcamiento en superficie en Calle Pilar cruce con Calle Soro.

Los aparcamientos en superficie existentes surgen de convenios entre el Ayuntamiento y los propietarios de los suelos vacantes, con el objetivo de acondicionar temporalmente los solares para ser utilizados como aparcamientos públicos en superficie.

Estos constituyen, en conjunto, una extensa red de bolsas de suelo destinadas a plazas de aparcamiento con carácter disuasorio dispuestas alrededor del centro del casco urbano y conectadas a las principales vías de ordenación del tráfico.

5.3.5. Transporte público.

Las relaciones de movilidad entre Vinaròs y su entorno, mediante transporte público, vienen definidas por el ferrocarril y las distintas líneas de autobuses interurbanas.

Ferrocarril.

Vinaròs cuenta con una red ferroviaria que discurre en paralelo a la carretera nacional N-340 formando parte del “Corredor del Mediterráneo”. Los trenes que dan servicio a la estación pertenecen a las líneas de media y larga distancia, ofreciendo comunicación con Barcelona, hacia el norte, y con Valencia, hacia el sur, por medio de los trenes “Regional Exprés”, “Arco”, “Alaris” y “Talgo”.

Autobús interurbano.

Vinaròs está comunicada por medio de autobús con Cataluña, Aragón, País Vasco y Madrid, así como con Valencia y Castellón.

Además de estos servicios, existe un autobús interurbano entre Vinaròs, Benicarló y Vinaròs que bien podría entenderse como un servicio de transporte público urbano que da un servicio continuado a lo largo del día y durante todo el año y permite a la población de los tres municipios poder tener a acceso a servicios tales como los sanitarios.

Vinaròs dispone también de dos líneas de transporte público urbano que dan servicio hacia el norte, zona de Deveses, y hacia el sur, zona de Aigudoliva.

6.6. Diagnóstico y conclusiones sobre el espacio público urbano.

Como se desprende de los análisis cualitativos y cuantitativos llevados a cabo sobre los diferentes aspectos generales y elementos concretos que conforman la complejidad del espacio público urbano, se puede concluir que la percepción es en general muy buena, cosa que puede suponerse obvia, pues Vinaròs es un destacado destino turístico de la Comunitat, detectándose las principales disfuncionalidades sobre todo en lo que respecta al confort.

Los indicadores cuantitativos acotan en mayor medida cuáles son las verdaderas disfuncionalidades del espacio público urbano y por dónde han de dirigirse las medidas correctoras y las propuestas de intervención.

Son los aspectos relacionados con la movilidad y el tráfico los que generan mayores problemas y en los que se encuentran las mayores disfuncionalidades. La causa de ello es el impacto ocasionado por el aumento del parque automovilístico durante la época estival y las peculiaridades de la trama urbana y el diseño viario, además de los hábitos de movilidad de la población residente y visitante.

Cabe destacar que las operaciones de mejora llevadas a cabo en los últimos años sobre buena parte de los ejes comerciales del casco urbano, así como sobre el entorno comercial tradicional, han creado un conjunto de destacable calidad, en cuanto a imagen, comodidad y transitabilidad peatonal, que debe tomarse como modelo y referencia para continuar mejorando el resto de ejes comerciales y espacios más destacados del conjunto urbano de Vinaròs.

Debilidades

- Escasa claridad urbana y calidad de los ejes de aproximación al casco urbano, que no contribuyen a orientar e informar a los visitantes sobre la mejor forma de acceder a la zona centro.
- Gran dependencia del vehículo privado para la movilidad interior y exterior.
- Pérdida de población residente en la zona antigua, con el envejecimiento poblacional que ello conlleva.

Amenazas

- Saturación del viario interior debido a la utilización indiscriminada de medios de transporte motorizados.
- Degradación de la imagen y la calidad ambiental del entorno urbano tradicional debido al impacto de las explotaciones turísticas, hosteleras y comerciales.
- Monopolización del espacio público de la zona de ensanche por las funciones de circulación y estacionamiento, convirtiéndose en un espacio residual entre edificios y vías.

Fortalezas

- Gran atractivo turístico de sus playas y su entorno natural.
- Escala urbana cómoda para el residente y visitante.
- Mantenimiento de costumbres y modos de vida tradicionales.
- Buen estado de conservación, en general, del parque edificado del casco antiguo, donde no se observan edificios en ruinas o solares.
- Experiencia previa desarrollada en los últimos años sobre actuaciones de peatonalización y de reurbanización de ejes tradicionales, con una buena acogida por parte de residentes y comerciantes.
- Presencia de elementos de gran valor ecológico y ambiental en el término municipal.
- Ejerce, tradicionalmente, de capital comarcal, por lo que cuenta con una serie de dotaciones y equipamientos públicos de gran capacidad de atracción.
- Gran fidelidad de buena parte del turismo que recibe, pues muchos de ellos hacen a Vinaròs su destino vacacional permanente.

Oportunidades

- Poner en valor el conjunto histórico de Vinaròs, recuperando su patrimonio y adecuándolo a las actividades que en él se desarrollan.
- Potenciar la sustitución del turismo estacional por otro de carácter cultural permanente, que genere mayores beneficios económicos a la población por la utilización continuada de los bienes patrimoniales, culturales y naturales.
- Crear rutas urbanas mediante sinergias ocio/cultura/comercio que favorezcan el desarrollo del sector comercial y de servicios vinculado a actividades lúdicas, deportivas, culturales y turísticas que se pueden desarrollar en el casco urbano de Vinaròs.
- Mejorar la escena urbana regulando la ocupación de la vía pública mediante un plan de ayudas específico para la renovación y mejora del sector comercial y de servicios.
- Lograr que el espacio urbano de Vinaròs sea agradable y adecuado a las distintas necesidades de los diferentes grupos de usuarios: niños, adultos, ancianos y personas con movilidad reducida, tanto residentes como visitantes.

6.7. Propuestas de intervenció.

Uno de los objetivos de la revisió del Plan de Acció Comercial de Vinaròs es el de actualizar las determinaciones emanadas del Plan anterior a la luz del nuevo análisis realizado sobre la escena urbana y a partir del balance realizado sobre el grado de desarrollo del PAC anterior.

Con todo ello, el objetivo principal sigue siendo el de dotar a sus zonas y ejes comerciales de las mejores características urbanísticas para que se pueda desarrollar la actividad comercial en el municipio en condiciones de competencia frente a otras ciudades de su entorno. Este objetivo pasa por poner en valor, mediante actuaciones de microubanismo, sus espacios más significativos, básicamente actuando sobre el paisaje urbano y mejorando las condiciones de accesibilidad, así como su atractivo visual y espacial, así como dotarla de las mejores condiciones para mejorar su posicionamiento turístico.

Se trata de actuaciones a desarrollar a corto y medio plazo, en general de microubanismo comercial, muy viables por su relativo bajo coste y movilización de recursos, y perfectamente asumibles dentro de la normativa de planeamiento urbanístico vigente.

En general, se proponen actuaciones de reurbanización, así como la mejora del alumbrado público, dotación de mobiliario urbano, mejora de la accesibilidad, estacionamiento de vehículos y señalización.

El conjunto de propuestas se clasifican en tres grandes grupos: por un lado las relacionadas con la movilidad, por otro las relacionadas con la calidad de la escena urbana y, por último, las que tienen por objeto a los equipamientos comerciales.

7.1. Propuestas relacionadas con la movilidad.

7.1.1. El tráfico.

Como se ha visto en el análisis y diagnóstico realizados, una de las principales debilidades y amenazas con que cuenta el casco urbano de Vinaròs es la derivada del tráfico interno, sobretudo el que discurre a lo largo de las avenidas de acceso y aproximación al centro, en las que se llegan a soportar intensidades de tráfico considerables y difícilmente compatibles con el desarrollo del resto de funciones urbanas que se llevan a cabo sobre estas vías.

Si se busca el origen de esta situación se observa que en gran parte se trata de desplazamientos cuyos destinos son los principales servicios públicos y la playa de Vinaròs y que, por lo tanto, el problema se debe a las dificultades existentes para encontrar aparcamiento en las inmediaciones de estos puntos de destino. Se trata, por lo tanto, de tráfico errante que busca un lugar donde estacionar para permanecer, o bien durante todo el día, o al menos durante un periodo considerable.

El origen del problema no se encuentra en el diseño o el dimensionado de la trama viaria, sino en los hábitos de movilidad de los residentes y turistas, por lo que las medidas a adoptar son de tipo persuasivo, introduciendo restricciones y medidas que mitiguen el impacto del tráfico, mejorando el estacionamiento, las operaciones de carga y descarga y promoviendo los modos de transporte alternativos o combinados, de tal forma que la movilidad en el entorno del centro urbano se lleve a cabo mayoritariamente a pie, en bicicleta o mediante transporte público.

7.1.2. El estacionamiento.

Los problemas derivados del déficit de plazas de estacionamiento en el casco urbano, y más concretamente en las inmediaciones de la playa y la zona comercial tradicional durante la temporada vacacional, no se pueden abordar únicamente proponiendo la ejecución de nuevos aparcamientos, ya sean en superficie o subterráneos, que prestando un servicio adecuado durante los meses de máxima afluencia de turistas, quedarían sobredimensionados para atender a la demanda de estacionamiento durante el resto del año.

El impacto generado por el tráfico y las necesidades de estacionamiento derivadas del mismo han de abordarse por medio de acciones que enfoquen el problema de forma transversal.

Las operaciones combinadas de creación de bolsas de estacionamiento en los alrededores del casco de forma combinada como nodos de intercambio modal de aproximación al centro y la zona de playas pueden ayudar a mejorar los problemas de estacionamiento en destino. Estas bolsas de aparcamiento deberían estar unidas por medio de una red de transporte público que sirviera de “lanzadera” entre los puntos de estacionamiento y los principales destinos en el casco urbano, así como mediante una red de carril bici y sendas peatonales que garanticen un cómodo acercamiento al lugar de destino.

Es interesante que estas operaciones, así como el aprovechamiento temporal de solares privados para su habilitación como aparcamientos públicos, se haga con una escala moderada que permita su puesta en marcha estacional, sin que generen un gran impacto en la escena urbana cuando la demanda disminuya y no sean necesarios.

De esta forma se podrían ir habilitando estas zonas gradualmente, en función del progresivo aumento de la población turista, aumentando asimismo de forma gradual la frecuencia del servicio de transporte público que las conecte con el casco urbano.

Dentro del casco urbano, la oferta de plazas existente ya es, en su mayor medida, de rotación, pues existe demanda de aparcamiento de corta-media duración vinculado a la realización de gestiones administrativas, bancarias, etc., actividades estas, que se localizan también en el centro del casco urbano.

Para garantizar el éxito de estas actuaciones, además de una adecuada gestión y política de precios, se debe realizar una cuidada vigilancia y sanción de los comportamientos ilegales puesto que de lo contrario, invalida toda posibilidad de regulación y gestión.

El aparcamiento en la vía pública en el centro de Vinaròs es utilizado, además de por los residentes y turistas, por un gran número de visitantes, con estancias relativamente cortas asociadas a la actividad comercial, administrativa, etc. Por lo tanto, parece adecuado favorecer la rotación en el uso de estas plazas disponibles en superficie, reforzando el papel de Vinaròs como atractor de desplazamientos vinculados al comercio y servicios.

La gestión de la oferta de plazas existentes en superficie mediante la regulación del aparcamiento (ORA) liberará plazas en el viario que darán servicio a la rotación. Estas plazas “a pie de calle” tienen dos ventajas fundamentales sobre las plazas de rotación de los aparcamientos subterráneos: ofrecen para estancias cortas (menores a dos horas) un precio inferior y están distribuidas en la zona centro, más próxima al destino final.

La creación de estas zonas de estacionamiento de rotación ayuda a eliminar de la vía pública los vehículos que permanecen estacionados durante largas estancias y favorece el estacionamiento de corta duración vinculado a la actividad comercial y de servicios.

Para que esto sea efectivo realmente, la política tarifaria no debe ser lineal respecto a la duración de las estancias, transmitiendo así la idea de que el espacio público es escaso y caro.

También es posible desarrollar una zona especial de “alta rotación” en la que la estancia esté limitada a 2 horas como máximo.

Por lo que respecta a las operaciones de carga y descarga, se deberán atender las siguientes recomendaciones:

- A nivel general, se debe prever al menos una zona destinada a la carga y descarga de mercancías por cada 7 establecimientos comerciales.
- Intentar ubicar al menos una zona de carga y descarga a una distancia nunca superior a 150 m de cualquier establecimiento comercial minorista.
- Crear nuevas zonas de carga y descarga preferentemente en solares, chaflanes, intersecciones amplias y carriles exclusivos, según la tipología de la trama urbana para actividades de carga y descarga.
- Obligatoriedad de crear un muelle para la carga y descarga en los nuevos locales comerciales, ampliaciones o cambios de actividad, cuya superficie de venta sea superior a 1.000 m². Las dimensiones de dicha zona se deben justificar según el tipo de

establecimiento/sector y las características de las operaciones previstas en cuanto a tipos de vehículos, frecuencia, volumen, duración, regularidad y se deberán justificar en proyecto.

- En zonas peatonales, implantar sistemas de control de accesos que se pueden activar mediante tarjetas electrónicas autorizadas para residentes y con tarjetas especiales para transportistas en periodos determinados de tiempo (ranuras de tiempo).
- Intensificar la vigilancia de las zonas de carga y descarga: cumplimiento de la normativa, ocupación ilegal de plazas reservadas, limitación del tiempo de estacionamiento. Control y vigilancia de estacionamiento de vehículos no comerciales en las zonas habilitadas para la carga y descarga de mercancías.

Para los diferentes ejes comerciales de Vinaròs, en la parte de análisis y diagnóstico ya se vieron las necesidades de plazas para carga y descarga atendiendo al número y tipo de establecimientos comerciales y de servicios de cada eje.

7.1.3. Transitabilidad peatonal y accesibilidad.

Como ya se ha comentado, la escala urbana del casco de Vinaròs está perfectamente acomodada al peatón, ya que cualquiera de los desplazamientos internos se pueden realizar bien a pie, en bicicleta o en cualquier otro medio de transporte no motorizado, sin necesidad de recurrir al vehículo privado.

Del análisis de la distribución modal del tráfico en Vinaròs, se aprecia claramente la destacable movilidad peatonal, sobre todo en lo que se refiere a movilidad interna.

Vinaròs cuenta con un conjunto urbano peatonalizado en el que el acceso a vehículos está restringido a residentes y servicios, para operaciones de abastecimiento y de carga y descarga.

La zona peatonaliza se corresponde con el casco antiguo, donde se concentra buena parte de la oferta comercial minorista de Vinaròs, donde las obras de peatonalización y transformación urbana se han ido sucediendo hasta completar la reurbanización integral del ámbito. A su vez, esta misma política se ha seguido a la hora de abordar la intervención sobre el frente litoral urbano, donde ha desaparecido la presencia del tráfico rodado, peatonalizando por completo el frente litoral.

Se aprecia, sin embargo, una tendencia generalizada fuera del ámbito estrictamente peatonal, como es el incremento de los desplazamientos internos motorizados, por lo que se hacen necesarias políticas específicas para la protección y fomento de la movilidad peatonal.

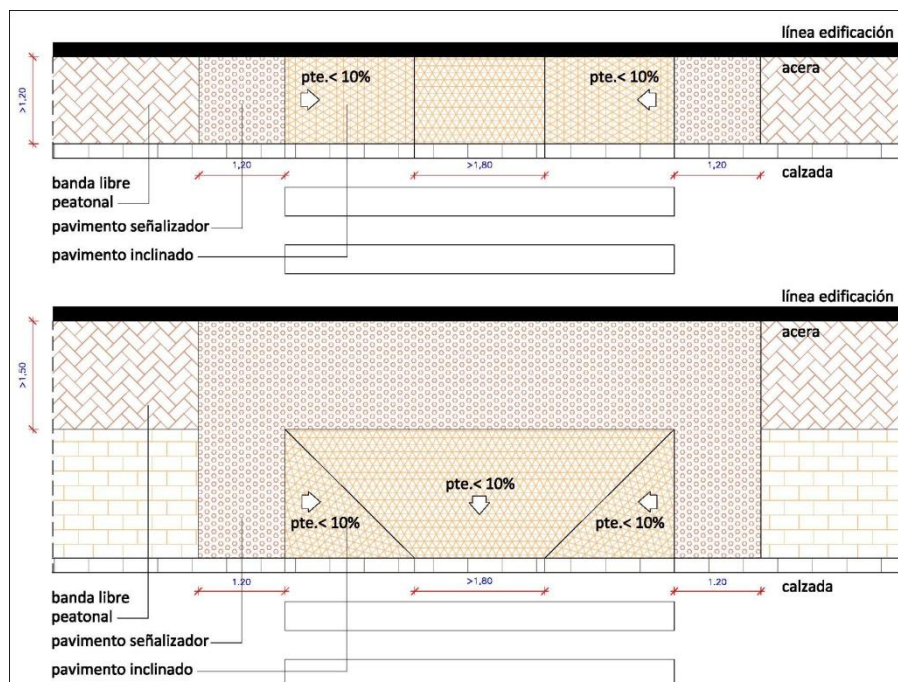
La política de tráfico peatonal debe estar orientada hacia la integración de las zonas y los ejes peatonales, teniendo en cuenta aspectos de tráfico tanto de vehículos como de bicicletas, así como aspectos urbanísticos, de diseño, etc. Un elemento fundamental para la protección y promoción de los desplazamientos peatonales reside en la mejora de las conexiones, por medio de la creación de una red peatonal coherente, con itinerarios peatonales y ejes de prioridad peatonal, así como la potenciación de la permeabilidad de los espacios públicos existentes.

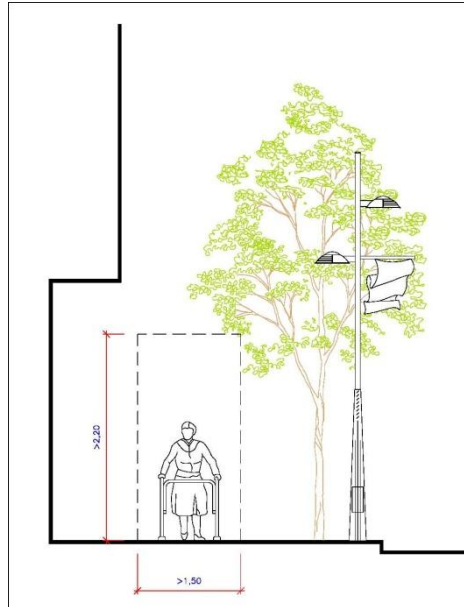
No obstante, más allá de esta realidad física cuantificada, más allá de las magnitudes, un uso intensivo del espacio público, de la calle, requiere de unas calidades y unas dimensiones que deben hacerse extensibles a la totalidad del casco urbano, de forma continua y homogénea.

Es difícil concretar cual debe ser el tamaño mínimo de una acera, especialmente en una zona ya consolidada, donde los usos de las mismas son del todo heterogéneos. Sin embargo, una calle que no cuente con mobiliario urbano o arbolado debe tener, al menos desde el punto de vista del atractivo comercial, 2,00 metros de anchura, mientras que si cuenta con arbolado y/o mobiliario, este valor debería ser de al menos 2,50 metros.

Desde el punto de vista de la accesibilidad y cumpliendo con los estándares normativos establecidos, la anchura mínima de las aceras debe ser de 1,50 metros, y por lo tanto este es el valor mínimo de referencia que se ha tomado para llevar a cabo la reurbanización de las aceras.

Tomando como valores de referencia los establecidos como obligatorios por la normativa autonómica de aplicación en la materia (Orden de 9 de Junio de 2004 de la Conselleria de Territorio y Vivienda por la que se desarrolla el Decreto 39/2004, de 5 de Marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano) se establecen, a continuación, las siguientes recomendaciones:





En cuanto a los pavimentos, se realizan las siguientes recomendaciones:

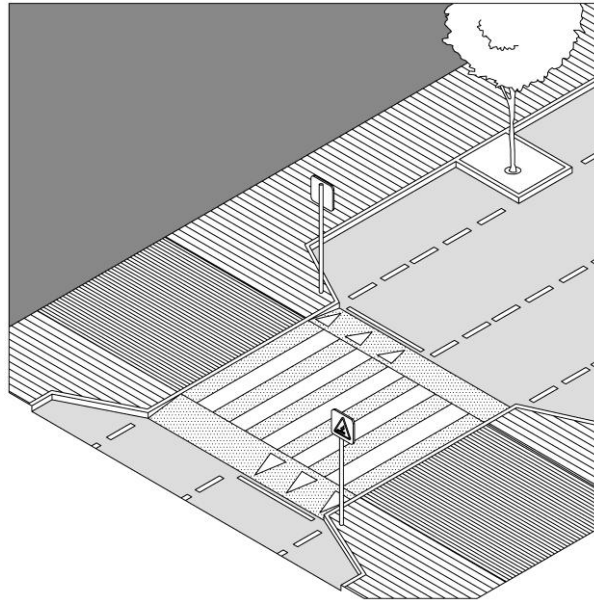
- El pavimento debe ser duro, con un grado de deslizamiento mínimo, aún en el supuesto de estar mojado, y estar ejecutado de tal forma que no presente cejas, retallos ni rebordes.
- Los alcorques irán cubiertos con rejillas y otros elementos enrasados con el pavimento circundante.
- Las rejillas y registros se colocarán enrasados con el pavimento circundante. La anchura de las rejillas y huecos no debe superar los 2 centímetros en su dimensión mayor y deben orientarse en el sentido perpendicular a la marcha.
- Los vados peatonales serán detectados mediante una franja de 1,20 metros de ancho de pavimento señalizador que alcance desde la fachada hasta la calzada, estando situada en el centro del vado.

Por lo que respecta a los pasos de peatones, se propone la creación de pasos de cebra de tipo sobreelevado o sobre "lomos", que obligan a los vehículos a superar una pequeña rampa de acceso para continuar su trayectoria. Las ventajas de los lomos para el tránsito peatonal son:

- Facilitan la travesía de los peatones, especialmente los de movilidad reducida.
- Refuerzan la continuidad del itinerario de viandantes.
- Mejoran la visibilidad mutua entre peatones y conductores.
- Disuaden el estacionamiento de vehículos en el paso de peatones.
- Reducen la velocidad de los vehículos.

Pendiente de las rampas	Anchura del "lomo"	Velocidad del tráfico rodado
7%	De 8 a 10 m.	40-45 Km/h
10%	De 6 a 8 m.	30 Km/h
12%	De 4 a 6 m.	25Km/h

Estos pasos de peatones sobreelevados se dispondrán cada 60-100 metros.



7.1.4. Transitabilidad en bicicleta.

Si bien el ciclismo de recreo y deportivo se encuentra bastante desarrollado en la mayoría de los municipios de la Comunitat, la utilización de la bicicleta como medio de transporte sigue siendo algo marginal.

Destaca el hecho de que los ciudadanos reconocen los beneficios de la bicicleta para la salud, la economía, el medio ambiente, la organización de las ciudades, la autonomía personal, la diversión, etc. y todo ello es indicativo del aumento de la sensibilidad social a favor de la bicicleta en los últimos años.

En el caso de Vinaròs, cabe destacar la reciente puesta en marcha de un sistema municipal de préstamo de bicicletas, que ya ha sido analizado en este capítulo, pero cuya instalación no ha ido unida al incremento de la red de carril bici o al establecimiento de otras medidas que mejoren la transitabilidad ciclista e incrementen la seguridad de sus usuarios.

Una adecuada política de promoción del uso de la bicicleta ha de ser consciente y asumir como propias las ventajas que su uso supone, de entre las que destacan las siguientes:

- a) Eficiencia energética y de desplazamiento:

Atendiendo a la relación entre la energía utilizada y la distancia recorrida, la bicicleta constituye el medio de transporte más eficiente desde el punto de vista energético.

En relación al tráfico motorizado, en la fabricación de una bicicleta sólo se necesita una fracción mínima de la energía necesaria para fabricar un vehículo a motor, consume 12 veces menos energía que un coche completamente ocupado y 50 veces menos que un coche en el que va una sola persona.

En relación a los desplazamientos a pie y atendiendo al ratio kilocalorías consumidas /kilómetros recorridos, recorrer una distancia determinada pedaleando es tres o cuatro veces más eficiente que hacerlo andando.

b) Contaminación y ruido:

En correspondencia con el bajo consumo energético, las emisiones contaminantes (atmosféricas y sonoras) de la bicicleta son también muy escasas en relación a las que presentan los vehículos motorizados en el ciclo global.

El uso de la bicicleta, al igual que el ir a pie, emite “cero contaminantes” por lo que fomentar su práctica para sustituir el uso de vehículos que sí contaminan tiene un inmediato efecto beneficioso sobre la salud pública.

c) Salud:

Los numerosos estudios médicos realizados hasta la fecha corroboran que el ir a pie o en bicicleta de forma asidua mejora la salud general, reduce el riesgo de enfermedades coronarias y puede ayudar también en la prevención y control de numerosos problema físicos.

Los efectos beneficiosos del uso de la bicicleta para la salud pueden ser especialmente importantes en el caso de determinadas capas de la población. Así, en las etapas escolares, el grado de sedentarismo alcanzado por los más jóvenes en las últimas décadas se valora como perjudicial para la salud, mientras que en las edades más avanzadas el ejercicio moderado y continuado constituye la terapia básica para una vida saludable.

d) Coste:

La bicicleta constituye un medio de transporte asequible y al alcance de la mayor parte de la población. Desde el punto de vista del usuario, la adquisición y mantenimiento de una bicicleta de uso diario supone un coste 30-40 veces inferior al de los vehículos motorizados, además de no precisar combustible para su funcionamiento.

Desde el punto de vista de los poderes públicos, una buena infraestructura para bicicletas supone entre 10 y 20 veces menos inversión que la requerida por el automóvil. Del mismo modo, su demanda de espacio para estacionamiento viene a ser 15 veces inferior.

e) Rapidez:

Teniendo en cuenta las interrupciones o disminuciones del ritmo de pedaleo derivadas de los cruces y otras circunstancias del tráfico, las velocidades propias de las bicicletas en medio urbano pueden rondar los 15-20 km/h.

Esta velocidad media implica que, en términos generales, para cubrir distancias de hasta cinco y ocho kilómetros la bicicleta puede constituir el medio de transporte más rápido para la realización diaria de viajes cortos o medianos.

f) Autonomía y comodidad:

La bicicleta constituye un medio de transporte de fácil manejo, asequible para la mayor parte de la población y apto para la práctica totalidad de condiciones físicas y edades, que además ofrece un alto grado de autonomía en los desplazamientos. Proporciona gran libertad de movimiento y comodidad a sus usuarios, dado que uno puede ir donde quiera sin seguir pautas muy estrictas (horarias, aparcamientos, etc.). Además, la bicicleta puede dotarse de una nada desdeñable capacidad de carga para trayectos cortos.

g) Ocupación de espacio:

La bicicleta introduce una mayor eficacia en el uso del espacio público. Su uso precisa una menor ocupación del espacio por infraestructuras que los vehículos motorizados, demandando menores gastos colectivos derivados de la construcción y conservación de la infraestructura y de la regulación de la circulación.

h) Descongestión y revitalización del entorno urbano:

El uso masivo de la bicicleta puede contribuir de manera eficaz a la recuperación y revalorización del entorno urbano gracias a la descongestión del tráfico motorizado en los centros de las ciudades y a la revitalización de zonas poco frecuentadas a determinadas horas del día (parques, túneles subterráneos, zonas residenciales, etc.) como consecuencia del incremento de la presencia de peatones y ciclistas, complementadas con las acciones urbanísticas correspondientes.

Una apuesta decidida de la Administración a favor del uso de la bicicleta debe evitar la simple superposición artificial de este medio de transporte sobre un modelo de ciudad y transporte ya establecido.

Por el contrario, ha de perseguir la integración de la bicicleta de un modo coherente y progresivo en el conjunto de sus necesidades de movilidad.

Para ser plenamente efectiva, una política integral de promoción de la bicicleta debe abarcar una amplia gama de facetas y actuaciones.

A continuación se citan de manera breve aquéllas cuya incidencia son especialmente significativas:

a) Aspectos de planificación:

La promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte ha de realizarse a través de iniciativas concretas integradas en una planificación global. La realización de actuaciones individuales de carácter disperso, esporádico y no coordinadas conduce, en la mayoría de los casos, al aislamiento y fracaso de las mismas.

b) Aspectos técnicos o de ingeniería:

Para la correcta inserción de la bicicleta dentro del sistema viario, se deben atender una serie de recomendaciones dimensionales y materiales para cada una de las

diferentes modalidades de trazado segregadas o no segregadas, así como en lo relativo al diseño de las intersecciones, etc.

c) Aspectos promocionales y publicitarios:

Dado que una política integral de promoción del uso de la bicicleta ha de tener como última finalidad conseguir un cambio en los hábitos de transporte de la ciudadanía, ha de prever la realización de campañas de carácter divulgativo y promocional que sirvan de catalizador para dicho cambio de mentalidad.

d) Aspectos normativos:

La promoción de la bicicleta ha de apoyarse, también, en medidas de carácter normativo, encaminadas a facilitar el uso de la misma y el establecimiento de las actuaciones para su correcta implantación y desarrollo.

El cuerpo normativo que condiciona la manera en que se construye y se utiliza el espacio de una ciudad puede ser un instrumento efectivo y de amplio alcance para extender el uso de la bicicleta. Así por ejemplo, la normativa que permita o prohíba la circulación de bicicletas por los parques o la que haga lo propio con el aparcamiento y circulación de las bicicletas por las aceras, etc. son, sin duda, aspectos que regularán e influenciarán el grado de su utilización.

e) Aspectos educativos y culturales:

Es imprescindible necesidad de realizar actuaciones de carácter educativo y cultural, en sentido amplio, encaminadas a establecer un nuevo marco de valoración social de la bicicleta que resalte las ventajas individuales y colectivas asociadas al uso de la misma como medio de transporte.

Se debe romper con la idea de que el uso de la bicicleta es exclusivamente apropiado para el ocio o el deporte, para los niños o para los ciudadanos con menores recursos económicos.

f) Aspectos relativos a la intermodalidad:

Las estrategias encaminadas a la promoción de la bicicleta han de estar coordinadas con aquéllas que pretenden un mayor uso del transporte público. Asimismo, serán tenidas en cuenta y valoradas aquellas soluciones viarias en las que se establezcan viajes combinados con los desplazamientos a pie (intermodalidad bicicleta/ a pie).

En la medida en que la bicicleta y esos otros modos de transporte presentan mercados que se solapan, es necesario una adecuada coordinación de medidas en aras a evitar el efecto indeseado, aunque a veces inevitable en las primeras fases de la implantación de la bicicleta, de que se produzca un trasvase de desplazamientos entre dichos modos mientras permanece inalterado el número de desplazamientos en vehículos privados de baja ocupación.

g) Aspectos financieros:

Si bien es verdad que existe un enorme diferencial de coste entre la infraestructura para bicicletas y la propia de los vehículos motorizados, es un coste que se debe considerar.

Las previsiones financieras deben atender no sólo al diseño y construcción de las infraestructuras, sino también a su mantenimiento. Los usuarios de la bicicleta son especialmente vulnerables a los defectos, suciedades y deterioros en la vía (baches, pinchazos, patinazos, etc.) y precisan no sólo de viales adaptados sino también de infraestructuras de circulación (semáforos, señalización, etc.) y de aparcamientos.

h) Aspectos participativos:

La falta de experiencia y de implantación de la bicicleta en nuestro sistema actual de movilidad puede paliarse con la colaboración y la aportación de técnicos y responsables de distintas parcelas o áreas de trabajo y de agrupaciones y colectivos de usuarios que, aunque escasos, cuentan con amplia experiencia práctica en los problemas derivados de la circulación en bicicleta.

El tratamiento de la inserción de la bicicleta dentro de la movilidad general de Vinaròs, tal y como se ha querido expresar aquí, requiere de un estudio en profundidad que sobrepasa los objetivos del presente Plan de Acció Comercial. Desde el presente Plan se defienden y apoyan las iniciativas que se desarrollen en esta materia, entendiéndose como muy beneficiosas y con una repercusión directa sobre la calidad de vida de los ciudadanos, pero dejando patente las necesidades de planificación, promoción, concienciación y diseño para que la red de transporte en bicicleta que se genere cumpla con las necesidades básicas de este sistema: coherencia, confort, seguridad, atraktividad y rectitud.

7.1.5. Señalética urbano-comercial.

Una de las bases del buen funcionamiento de una ciudad es la información. Esta se presenta necesaria para establecer una relación entre el visitante y la ciudad.

Vinaròs cuenta únicamente con señalética destinada a la organización del tráfico rodado, pero que no está adaptada para el peatón, ni incluye referencias comerciales.

El objetivo de la actuación es la implantación de nuevos equipos de señalización en los principales ejes comerciales y vías principales de acceso al municipio que proporcione información relacionada con temas de ámbito comercial, turístico, cultural y de localización urbana.

Se plantea la colocación de paneles que contengan directorios de información tanto urbana como comercial y de planímetros con tal de orientar al visitante por los ejes comerciales.

Los paneles y planímetros a colocar deben cumplir las siguientes condiciones:

- Deben cuidarse especialmente las formas y los colores para no dar una imagen de discordancia con el entorno. Así mismo, la escala en la que se presente la información, debe estar en consonancia con la distancia media a la que se situará el observador.
- Deben estar sujetos a un mismo criterio de imagen, es decir, todos deben exhibir los mismos logotipos, lemas o anagramas.
- La información pública debe predominar sobre la información de carácter publicitario.
- Homogeneización de modelos.
- Utilización de materiales de fácil instalación, mantenimiento y buen comportamiento ante las adversidades climáticas y comportamientos vandálicos.
- Respeto de las medidas de accesibilidad para personas con deficiencias físicas y visuales.

Las características de estos sistemas de señalización deben ser las siguientes:

- La localización de los elementos se realizará preferentemente en vías principales, que acojan importantes flujos tanto de tráfico rodado como peatonal.
- Deben ser perfectamente accesibles y visibles.
- Deben preverse elementos donde la información pueda ser fácilmente actualizable, siendo posible la utilización de los paneles para la propagación de actos de muy diversa índole.

La información que deben recoger estos paneles hace referencia a temas de índole urbana que contemple aspectos concretos de Vinaròs como pueden ser:

- Localización de calles y edificios de interés arquitectónico.
- Localización de servicios municipales, policiales y sanitarios.

- Localización de las paradas de transporte público.
- Localización de instalaciones docentes, deportivas y culturales.
- Información sobre la oferta de tipo cultural y de ocio, como de actividades festivas.
- Localización de los espacios naturales de entorno de especial interés.
- Localización de las infraestructuras de transporte: autopista, carreteras y ferrocarril.
- Localización de las zonas de aparcamiento.

También tiene que reflejar información y datos relevantes sobre la oferta comercial dentro del casco urbano:

- Localización de las zonas donde se desarrolla la actividad comercial.
- Información de los días y horario del mercadillo.
- Información sobre actividades promocionales del comercio tales como ferias, rebajas, encuentros, etc.
- Localización de servicios de alojamiento, restauración y ocio.



Por lo tanto, sería interesante la disposición de estos dispositivos en lugares estratégicos y representativos de la escena urbana, como son:

- Los principales accesos al casco urbano: la calle Pilar, la Avenida de Castellón, la calle Pablo Ruiz Picasso, la Avenida de Barcelona, etc.
- Los espacios representativos del casco urbano: Plaza San Agustín, Plaza San Antonio, Plaza Jovellar, Plaza Parroquial, Paseo Marítimo, Plaza Tres Reyes, Plaza Primero de Mayo, Plaza San Valente, etc.
- Otros puntos de interés: Plaza de Toros, Estación de Renfe, Palacio de Justicia, etc.

7.2. Propuestas relacionadas con la calidad de la escena urbana.

7.2.1. Creación de una oficina de Urbanismo Comercial-Paisaje Urbano.

La ciudad de Vinaròs, que ya cuenta con las dotaciones básicas urbanas, para obtener un grado de diferenciación y excelencia que mejore su competitividad y atractivo debe prestar especial atención a la imagen y la calidad del paisaje urbano.

Por otra parte, la existencia de un elemento patrimonial predominante, como es el Castillo, la capacidad de atracción de sus playas y el desarrollo de toda una industria turística y de ocio de gran impacto generada a su alrededor dificulta la obtención de una imagen que caracterice a la ciudad y le confiera unidad más allá del elemento icónico del Castillo, por lo que, mediante el control del espacio urbano, Vinaròs puede desarrollar una identidad urbana propia y diferenciada, cuya imagen se convierta en parte del patrimonio urbano de la misma y sea al tiempo un elemento aglutinador, representativo y unitario.

Se propone la creación de una Oficina Técnica de Paisaje Urbano, vinculada a la Concejalía de Urbanismo, que esté conformada por un equipo técnico multidisciplinar que planifique las actuaciones que afectan al espacio público.

Las funciones de esta Oficina serán, entre otras:

- Planificación, programación y realización de proyectos técnicos y dirección de obras de las actuaciones que afectan a los espacios públicos de la ciudad.
- Realización de un diagnóstico concreto de las deficiencias estéticas y funcionales que existen en el espacio público de la ciudad, y específicamente en el casco histórico.
- Elaboración de guías para el desarrollo de las obras de reurbanización de los espacios y calles más relevantes, donde se definan materiales, disposiciones, dimensiones geométricas, servicios, etc., de forma que se pueda unificar la imagen de estos espacios y planificar más eficientemente las obras a realizar.
- Elaboración de un catalogo de alternativas de mobiliario urbano que permita la homogeneización de modelos en futuros espacios, pero especialmente en las zonas consolidadas del casco.
- Definición de los requerimientos funcionales y estéticos de la instalación de alumbrado público, donde se definan los tipos de soporte, luminarias, disposiciones, iluminación mínima, potencias de las lámparas, etc. según el tipo de entorno y las necesidades funcionales existentes. Desarrollo de un programa de alumbrado ornamental de edificios, parques públicos y senderos peatonales.
- Desarrollo del Plan de señalética comercial y turística de la ciudad, mediante la definición de modelos, tipos de soportes, ubicaciones, etc.
- Coordinación del resto de servicios municipales para el desarrollo de las actuaciones.
- Difusión y consenso de las actuaciones entre la población y empresarios de la zona donde se pretende actuar.

Desde el punto de vista del Planeamiento municipal se deberían contemplar, mediante fórmulas de gobierno y gestión de rango superior y visión transversal, medidas para mejorar la calidad del paisaje urbano existente y asegurar que ésta se mantenga en futuras actuaciones, con una visión a largo plazo, bajo el entendimiento de que el paisaje urbano es el escenario que rodea nuestra vida de la ciudad, englobando los espacios edificados y los libres, los vacíos y los llenos y las relaciones entre estos, los frentes edificados y la presencia de la vegetación, así como el mobiliario, el tráfico rodado y peatonal, el estacionamiento, y todas las actividades humanas y sociales que se desarrollan en los espacios públicos de nuestras ciudades.

Mención especial merece el control sobre la imagen exterior y el impacto de las actividades económicas, ya sean comerciales, hosteleras, etc., que se concretan en aspectos tales como los toldos, sombrillas y parasoles, o la ocupación del espacio exterior por parte del mobiliario exterior de hostelería, etc.

A continuación se recogen una serie de medidas propuestas para mejorar la imagen y minimizar el impacto de estos elementos sobre la escena urbana.

Toldos.

- No podrán contener publicidad de marcas o propaganda de productos.
- No podrán sobresalir más de 1 metro desde el plano de fachada.
- No podrán disponerse en tramos de calle con tráfico rodado con menos de 5 m. de anchura.
- Estarán formados por planos continuos y no podrán configurar volúmenes cerrados.
- La altura en su parte más baja, contando desde el faldón, hasta el pavimento de la calzada, será como mínimo de 2,20 m.

Sombrillas.

- No podrán contener publicidad de marcas o propaganda de productos.
- Se potenciará la utilización de sombrillas plegables exentas con los materiales textiles, fundamentalmente lonas naturales o acrílicas aceptándose excepcionalmente PVC u otros materiales siempre y cuando tengan una apariencia no brillante similar a la lona.
- Los mecanismos y varillas de sustentación de las sombrillas serán de madera o metálicos con acabados naturales.

Estructuras parasol.

- Las estructuras parasol existentes en la actualidad son consideradas como “elementos impropios”, por afectar negativamente a la visión de los espacios de interés arquitectónico y urbano.
- Las estructuras parasol existentes no podrán ser sustituidas por elementos de igual diseño, ni se darán licencias para ubicar nuevas estructuras de este tipo.
- El Ayuntamiento potenciará su sustitución gradual por sombrillas plegables y creará zonas de sombra mediante sistemas de cubriciones ligeras, pérgolas o arbolado.
- Los sistemas propuestos quedarán integrados en la escena urbana también fuera de la estación estival, sin necesidad de tener que desmontarlos.

Mobiliario de hostelería situado en la vía pública.

- No se autorizará publicidad impresa en ninguno de los elementos que componen el mobiliario de bares y restaurantes situados en la vía pública.
- Las sillas serán: de lona y madera, mimbre, médula, enea o materiales análogos de aspecto natural. También se admitirá el aluminio (sólo de color plata mateado) o el acero inoxidable pulido, siempre que vayan combinados con alguno de los anteriores.
- Las mesas serán: de madera, madera combinada con mármol macael o vidrio, mimbre, médula, o materiales análogos de aspecto natural. Se admitirá el aluminio (sólo de color plata mateado) o acero inoxidable pulido, siempre que vayan combinados con alguno de los anteriores o si las sillas son también de estos materiales (aluminio y madera, etc.).
- Las sombrillas serán exentas y plegables de madera y lona, en colores blanco crudo o hueso, con formas en planta cuadrada, octogonal o circular y base empotrada en el pavimento.
- Queda expresamente prohibido el mobiliario de materiales plásticos moldeados.

Ocupación comercial de la vía pública.

- El Ayuntamiento emprenderá las medidas para incentivar a los propietarios a reducir las ocupaciones y acondicionar sus locales comerciales para permitir mayor superficie de exposición en su interior. A cambio, el Ayuntamiento habilitará áreas al aire libre para el montaje de puestos de venta eventuales en los horarios comerciales o en los días festivos que se acuerden con los comerciantes.
- No podrán colocarse maceteros ni cualquier otro elemento de mobiliario para reservar el espacio destinado a la venta, fuera del horario comercial.
- En ningún caso podrán ocuparse las zonas amuralladas, ni los paramentos horizontales y verticales del Castillo, museos, iglesias ni cualquier otro edificio público.
- Los productos expuestos al exterior deberán colocarse de forma ordenada y sobre soportes o expositores de diseño y material adecuado como maderas o perfiles metálicos de pequeña sección, con aspecto férreo. Estos soportes no deberán ser muy voluminosos y se retirarán al interior del local una vez finalizada la actividad comercial.

7.2.2. El alumbrado público. Disposición y eficiencia energética.

Las propuestas aquí recogidas tienen como finalidad la de conseguir el adecuado nivel de iluminación y al mismo tiempo, la conjunción estética de la instalación con su entorno, mediante la implantación de sistemas de alumbrado público adaptados a los comportamientos y necesidades de los usuarios y cuyo fin sea la creación de vías comerciales con una fuerte atracción recreativa por medio de sus espacios e instalaciones.

En definitiva las actuaciones proponen no iluminar más, sino mejor, de la forma más eficiente, allí donde es realmente necesario, homogenizando modelos según las características del entorno y potenciando el carácter comercial de las calles.

Con carácter general, en todas las calles, y haciendo referencia a la disposición de las luminarias deben primarse los siguientes criterios formales:

- a) Con la iluminación en funcionamiento, y en condiciones normales -donde no exista una importante iluminación privada- debe impedirse que existan zonas de sombra en las aceras o en las calzadas. La intensidad debe estar ajustada a las necesidades y función de cada calle o vial; un exceso de iluminación no mejora la seguridad vial y ciudadana, puede provocar deslumbramientos y crear zonas de sombra no deseadas, es molesta para la vecindad y malgasta energía.
- b) Tener en cuenta el impacto del alumbrado en todo nuevo proyecto de urbanización en el momento de sustituir el actual. Incluir criterios ambientales en los pliegos de cláusulas administrativas de obras y cambios de alumbrado.
- c) En todo caso, las instalaciones antiguas que no estén en funcionamiento deben ser eliminadas al ser sustituidas por las nuevas a instalar. No se debe permitir la existencia de dobles instalaciones de farolas ni apliques, instalaciones dobles o redundantes.
- d) No utilizar luminarias tipo globo sin reflector en la parte superior ya que proyectan una gran emisión de luz por encima de la horizontal.
- e) Si en algún caso existe algún tipo de arbolado alto y el modelo de luminaria adoptada es de tipo columna, la altura de la misma no debe estar por encima de las copas de los mismos, para no interferir sobre sus ciclos naturales.

- f) En instalaciones de tipo mural, la altura de colocación no debe ser inferior a 3 metros ni superior a 4,5 metros en todo caso se adaptarán a las posibilidades de la edificación y a la utilización del tendido ya existente-. Las luminarias deben contar con pantallas reflectoras que impidan la iluminación del hemisferio superior y proyecten la luz exclusivamente hacia la parte inferior.
- g) La disposición de las luminarias y el flujo luminoso debe incidir mínimamente sobre los huecos de fachada de los pisos inmediatos, permitiendo el uso nocturno de los mismos sin alterar los niveles de iluminación que fijen sus propietarios.
- h) La disposición, ritmo de colocación y tipología de las luminarias debe ser especialmente estudiada en aquellos edificios de carácter histórico o monumental.
- i) La disposición proyectada debe favorecer también el papel protagonista de la iluminación privada de establecimientos comerciales y sus escaparates, allí donde esta exista y proporcione un nivel adecuado de luminosidad. En este sentido, las actuaciones en las calles más comerciales deben ser especialmente estudiadas y cuidadas.
- j) Se cuidará que la instalación de carteles y luminosos y otros elementos anunciadores y decorativos en fachada, en las calles afectadas se ajusten a criterios estéticos de composición de fachada, actuando sobre las que incumplan esta normativa, en la forma y medios adecuados. La situación actual de este tipo de elementos debe ser estudiada previamente a la colocación de las nuevas lámparas.

Otro importante aspecto a considerar es el de la eficiencia energética de las instalaciones de alumbrado público.

Un diseño energéticamente eficiente de las instalaciones de alumbrado público en un municipio ha de comenzar por determinar los niveles de iluminación necesarios para el desarrollo de las tareas que tienen lugar en la vía pública, dentro de los mínimos de seguridad y comodidad precisos.

Alcanzados los niveles requeridos para cada aplicación, se han de seleccionar los elementos que forman parte de la instalación de alumbrado público, de forma que se consiga el máximo ahorro energético-económico al mínimo coste, considerando todos los elementos que intervienen en el coste total: el coste de primera instalación, adquisición y colocación de los componentes; el coste de explotación o consumo energético; y el coste de mantenimiento.

Las distintas medidas de ahorro energético implementables en las instalaciones de alumbrado público son las que se describen a continuación.

- a) Actuaciones en el sistema de mando y control. En la actualidad, los sistemas de mando y control más utilizados son el interruptor crepuscular, el interruptor horario y el interruptor astronómico, siendo los últimos los más recomendables.
- b) Incorporación de lámparas más eficientes. Los factores más importantes que deben tenerse en cuenta en la definición y selección del tipo de lámpara a emplear son la eficacia luminosa, la duración de vida media y vida útil, la temperatura de color y el rendimiento cromático o reproducción de colores.

Si los requisitos de color no son excesivos, la opción más aconsejable son las lámparas de sodio de alta presión, por su elevada eficacia bajo la óptica energética.

Las lámparas de sodio de baja presión, a pesar de ser la solución de mayor eficacia existente en la actualidad, poseen grandes dimensiones, lo que puede limitar su utilización. A esto se debe unir su mala reproducción cromática, haciendo que no sean aplicables en gran parte de las situaciones.

Para lámparas instaladas en zonas de altos requerimientos cromáticos (luz blanca) se aconseja que se usen lámparas de halógenos metálicos, que presentan un comportamiento energético mejor que el de las lámparas de vapor de mercurio emitiendo una luz de parecidas características.

Por lo tanto, a modo de ejemplo, sustituyendo lámparas de Vapor de Mercurio (VM) por lámparas de VSAP, se tiene:

Se sustituye	Por	Ahorro por lámpara y año
250 VM	150 VSAP	366 kWh
125 VM	70 VSAP	203 kWh
80 VM	70 VSAP	30 kWh
125 VM	100 VSAP	85 kWh
80 VM	50 VSAP	111 kWh

- c) Incorporación de balastos de doble nivel. Con estos dispositivos son alcanzables reducciones importantes. No obstante, por tratarse de una implantación punto a punto, posee la dificultad añadida especialmente en instalaciones existentes.
- d) Incorporación de equipos reductores-estabilizadores. Se trata de dispositivos instalados en los cuadros eléctricos y que se destinan a instalaciones donde a determinadas horas se puede reducir el nivel de iluminación, con el consiguiente ahorro de energía, como es el caso del alumbrado público.
- e) Actuaciones en semáforos. Consiste en la incorporación de tecnología LED (diodos emisores de luz) en los grupos ópticos de los semáforos. Tradicionalmente se utilizan lámparas de incandescencia o halógenas de 70 W de potencia frente a los aproximadamente 10 W de los módulos de LED's. La implantación de estos elementos es sencilla y el ahorro energético producido muy elevado.
- f) Sustitución de luminarias envejecidas o en mal estado, con el objetivo de reducir la contaminación lumínica y poder utilizar lámparas de menor potencia obteniendo una misma eficacia luminosa.

7.2.3. Mobiliario urbano. Disposición y sostenibilidad.

Respecto a la inserción del mobiliario urbano, se realizan las siguientes recomendaciones:

- Integrar funciones en un mismo elemento para eliminar elementos superfluos.
- Favorecer la identificación de la ciudad a través de sus elementos urbanos. Apostar por la modernidad en cuanto a confort, conceptos, técnicas y materiales.
- Incorporar elementos sofisticados, esculturas urbanas y elementos ornamentales en calles de gran afluencia peatonal, de tal forma que se cree un ambiente especial en las zonas comerciales más significadas de la ciudad.
- Localizar elementos en zonas donde no obstaculicen el tráfico peatonal, sean fácilmente visibles por los conductores pero no dificulten su visibilidad.
- Apostar por la funcionalidad y racionalidad en el diseño. Estandarización en las mismas zonas. Materiales de fácil instalación, mantenimiento y buen comportamiento ante las adversidades climáticas y comportamientos vandálicos. Piezas de fácil sustitución.
- Respeto de las medias de accesibilidad para personas con deficiencias físicas.
- En MUPI's, la información debe ser fácilmente actualizable, siendo posible la utilización de los paneles para la propagación de noticias y actos de muy diversa índole.
- Se deben crear lemas, anagramas, logotipos, etc. que tengan amplia difusión y sean utilizados constantemente en todos los paneles informativos (por ejemplo para identificar el centro urbano comercial).

Además de los criterios relacionados directamente con la disposición de los elementos, se debe atender también a otros criterios relacionados con la sostenibilidad, como son:

- Utilización de materiales reciclables y fácilmente desmontables.
- Utilización de materiales autóctonos o regionales: Uno de los criterios de selección de los materiales es su origen local, con el fin de aumentar la autosuficiencia de los sistemas y disminuir las necesidades de transporte y la dependencia exterior.
- Ecoeficiencia de los materiales: utilización de materiales de reducido coste energético de fabricación.
- Minimización de la cantidad de material: utilización de estructuras optimizadas y ligeras, diseño de elementos multifuncionales.
- Selección de elementos duraderos y resistentes a las condiciones a las que van a estar sometidos en su emplazamiento.

7.2.4. Arbolado viario.

La importancia del arbolado viario va más allá del aspecto innegable de confort térmico. La presencia de arbolado en las calles involucra también un valor de atracción del espacio público, es decir, hacerlo un espacio más "habitabile" para los ciudadanos. Una vez más se hace presente la necesidad de una adecuada elección de especies a la hora de establecer el arbolado viario. Al respecto algunas precisiones:

- En primer lugar las especies vegetales deben guardar concordancia con las dimensiones y tipología del espacio público: deben privilegiarse especies de tamaño reducido en calles estrechas, de modo que la presencia de verde urbano no altere el desarrollo de las demás actividades urbanas.
- Del mismo modo, deben escogerse especies vegetales que presenten atractivo a nivel visual. Interesante resulta la elección de especies con variabilidad cromática a lo largo del año, para de esta manera diversificar el aspecto del espacio público.

En cuanto a la asignación del arbolado, debe disponerse un árbol por cada 20 m² de superficie ocupada (computada por área urbana, barrio, manzana, calle, etc.). Según la tipología de calle, la asignación sería: para calles de la red básica, un mínimo de 200 árboles por Km. de calle, en doble alineación, mientras que para calles secundarias, un mínimo de 400 árboles por Km. de calle, en doble alineación también.

7.2.5. Recogida selectiva de residuos.

Las actuaciones de mejora de los espacios urbanos de los ejes comerciales deben ir acompañadas de una mejora de los dispositivos y sistemas de acopio y recogida de residuos que minimice el impacto visual en las calles.

Un problema muy complicado es la elección del sistema de recogida de residuos. Si bien el método más habitual es la recogida con contenedores, éste es un sistema con un importante impacto sobre el paisaje urbano y, además, en las calles estrechas presenta dificultades de ubicación. No obstante, un eficiente sistema de recogida y limpieza de contenedores, acompañado por un adecuado diseño y un control en los horarios de vertido puede resolver la problemática de los residuos en los principales ejes.

Las propuestas se estructuran dentro de dos grupos:

- a) Programación y optimización de los servicios municipales de limpieza y recogida de residuos urbanos.

Mediante esta propuesta se debe procurar que tanto el vertido de los residuos en los contenedores por parte de los usuarios como la recogida de los contenedores se realice en periodos fuera del horario comercial. Para ello, es muy importante la implicación de residentes y establecimientos comerciales.

- b) Proyecto de soterramiento de contenedores en los principales espacios urbanos de la ciudad a fin de reducir su impacto en la zona centro donde la posible ubicación de contenedores es más problemática.

Esta medida tiene como finalidad aumentar considerablemente la calidad percibida del entorno urbano en el que se desarrolle, contribuyendo a una visión moderna y cuidada que repercuta en todo el conjunto de la ciudad.

Sobre esta medida cabe destacar que Vinaròs no cuenta con contenedores soterrados, de tal forma que lo que se propone es la puesta en marcha del proceso de sustitución de sistemas de forma progresiva, adaptados a las características y condicionantes que impone la trama urbana del casco.

7.3. Propuestas relacionadas con los equipamientos comerciales.

7.3.1. Mejora del Mercado ambulante.

El mercado ambulante de Vinaròs se celebra los jueves a lo largo de la Avenida del Mediterráneo, hasta el Paseo del Forà Forat, contando habitualmente con unos 165 puestos, destinados mayoritariamente a la venta de productos de equipamiento personal.

El espacio en el que se desarrolla el mercado es una avenida de nueva creación y sus calles adyacentes que cuentan con la urbanización de los viales pero en las que aún no se ha desarrollado edificación alguna, por lo que su implantación y sus infraestructuras no cuentan con los problemas, impedimentos y limitaciones con los que suelen encontrarse este tipo de mercados en sus habituales emplazamientos, en entornos urbanos consolidados.

Por este motivo, posee mayores posibilidades de adaptación y mejora, tanto de las condiciones físicas de celebración, como del propio punto de venta, tal y como se detallan a continuación.

7.3.1.1. Mejora de las condiciones físicas del espacio de celebración:

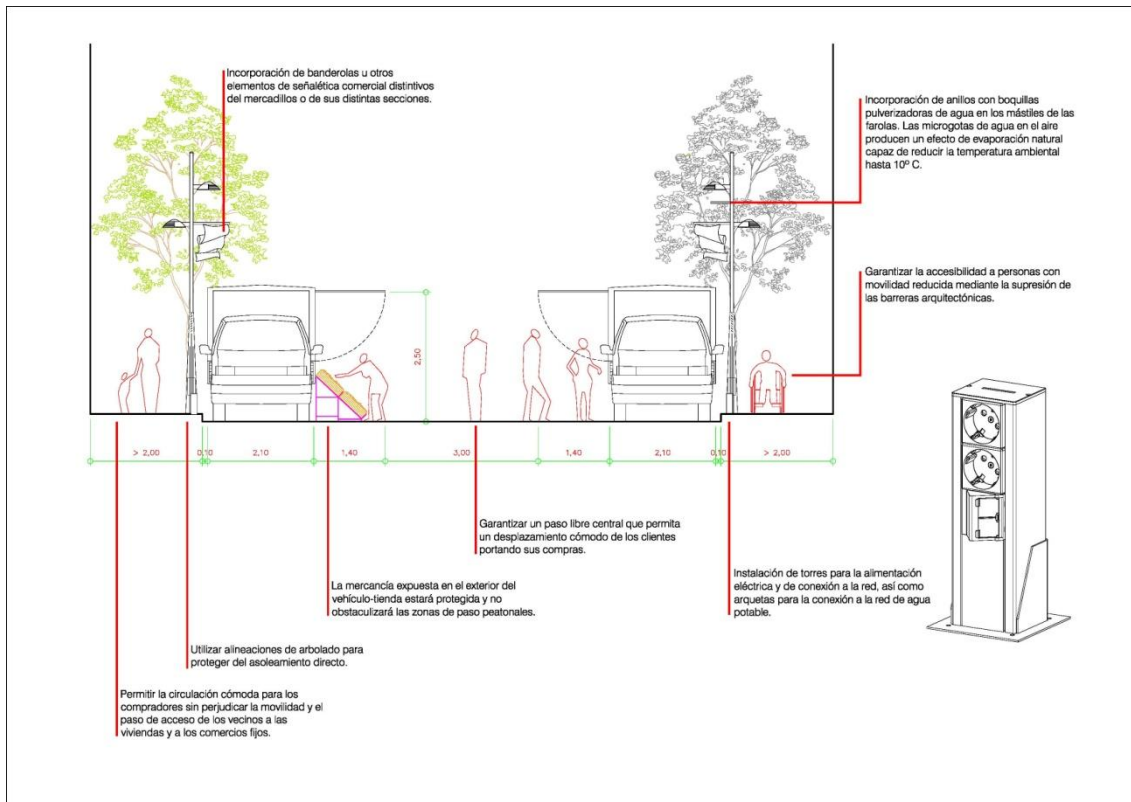
El espacio de la parada debe permitir mantener una distancia con los elementos de mobiliario urbano y una circulación cómoda para los compradores sin perjudicar la movilidad y el paso de acceso de los vecinos a las viviendas y a los comercios fijos.

El equipamiento tradicional de un punto de venta suministrado por los servicios municipales no es suficiente para equipar los puntos de venta, ya que debe hacerse de forma modular individualizada y cumpliendo la normativa correspondiente.

A continuación se recogen una serie de recomendaciones de implantación, dimensiones y distancias que pretenden incorporar estándares de accesibilidad y “habitabilidad” a la implantación de los puntos de venta:

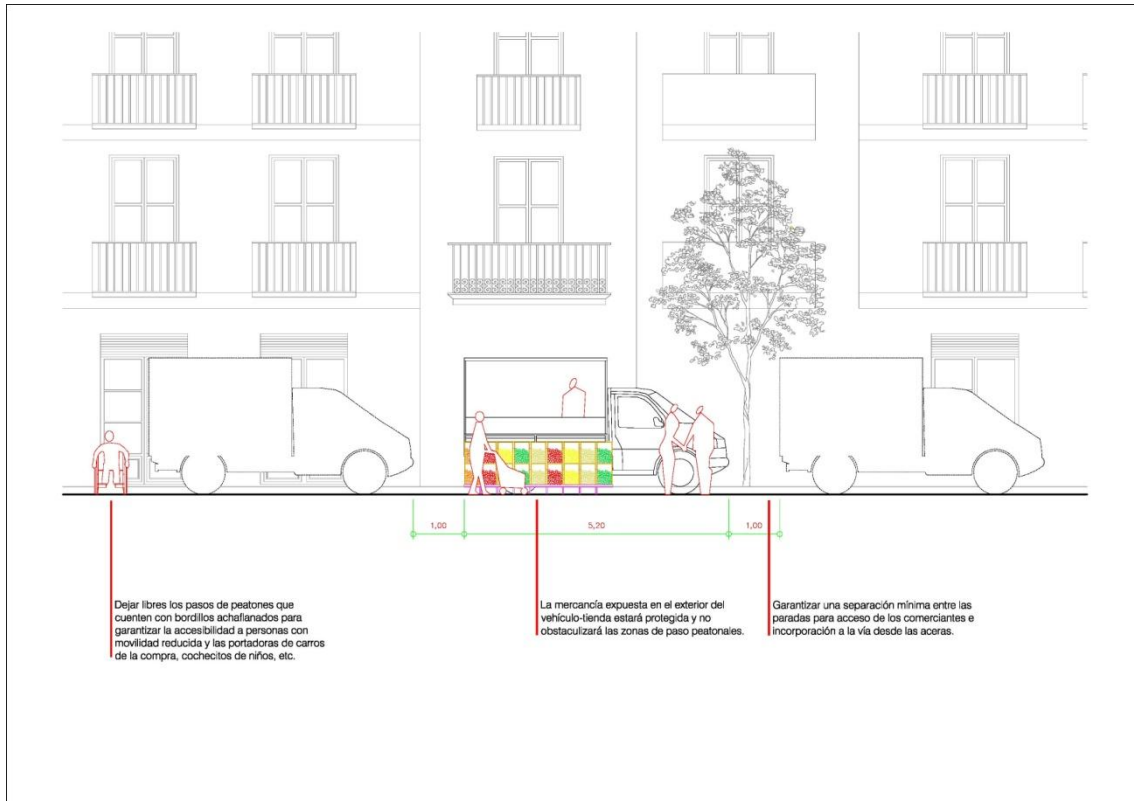
- Permitir la circulación cómoda para los compradores sin perjudicar la movilidad y el paso de acceso de los vecinos a las viviendas y a los comercios fijos.
- Dejar libres los pasos de peatones que cuenten con bordillos achaflanados para garantizar la accesibilidad a personas con movilidad reducida y las portadoras de carros de la compra, cochecitos de niños, etc.

- Garantizar la accesibilidad a personas con movilidad reducida mediante la supresi3n de las barreras arquitect3nicas.
- Garantizar un paso libre central que permita un desplazamiento c3modo de los clientes portando sus compras.
- La mercancía expuesta en el exterior del vehículo-tienda debe estar protegida y no obstaculizará las zonas de paso peatonales.



- Instalaci3n de torres para la alimentaci3n el3ctrica y de conexi3n a la red, así como arquetas para la conexi3n a la red de agua potable.
- Electrificaci3n del puesto de venta que permita contar con iluminaci3n propia y el uso de sistemas informáticos para la gesti3n de las ventas.
- Incorporaci3n de puestos de venta más confortables y con un dise~no más cuidado que puedan incorporar probadores en el caso de venta de prendas de vestir.
- Incorporaci3n de lonas para tamizar la entrada de luz, protegiendo del asoleamiento directo y reduciendo la temperatura ambiental. El color de la lona podría asociarse a las distintas secciones comerciales del mercado.
- Utilizar alineaciones de arbolado para proteger del asoleamiento directo.

- Incorporación de anillos con boquillas pulverizadoras de agua en los mástiles de las farolas. Las microgotas de agua en el aire producen un efecto de evaporación natural capaz de reducir la temperatura ambiental hasta 10º C.
- Incorporación de banderolas u otros elementos de señalética comercial distintivos de los mercadillos o de sus distintas secciones.



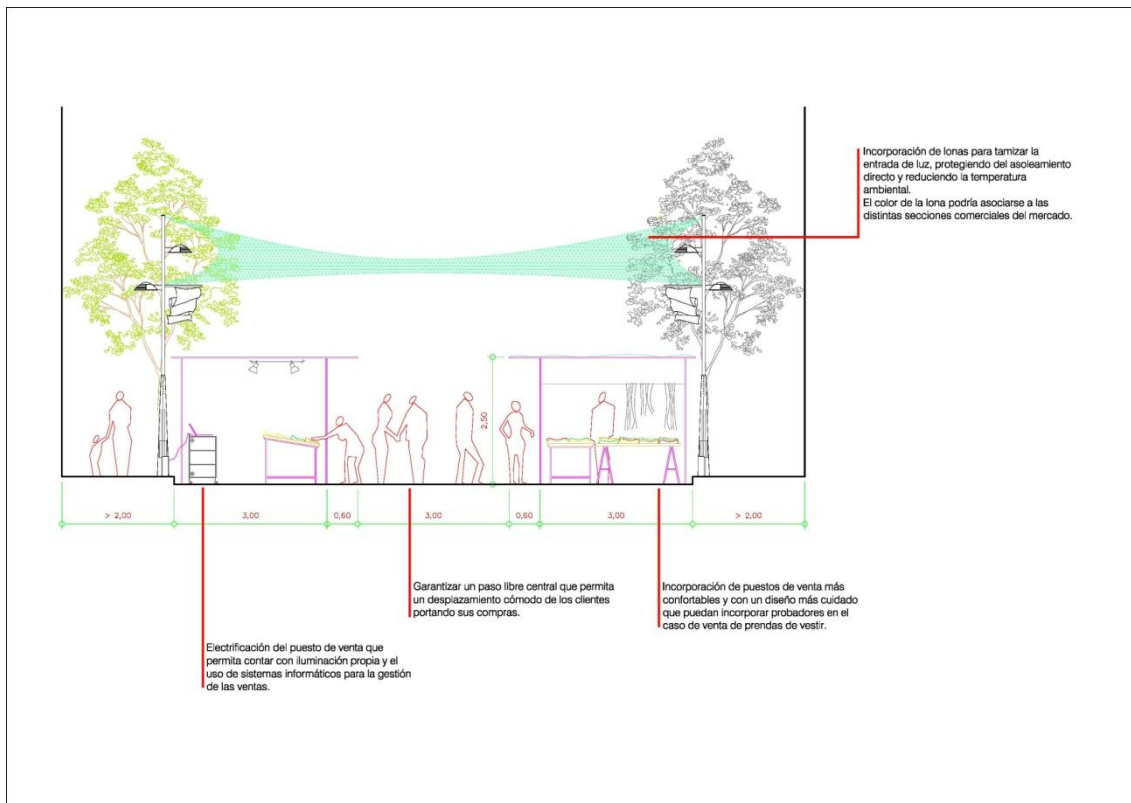
Un mercado competitivo debe ofrecer una serie de servicios a los compradores y a los comerciantes tales como:

- Recogida y gestión selectiva de residuos.
- Oficina de atención para comerciantes y clientes.
- Servicio de consigna.
- Aseos para comerciantes y clientes.
- Cambiadores para bebés y punto de lactancia.
- Servicio de parque infantil.
- Cafetería y zona de picnic.

Además, debe estar próximo a las principales líneas de transporte público, en un radio no superior a 500 metros, amplias zonas para carga, descarga y estacionamiento, contando con 2,5 plazas de aparcamiento por cada 100 m² de superficie de venta.

La atractividad del mercado debe potenciarse desde su emplazamiento atendiendo a su visibilidad desde las principales vías de su entorno y sobretodo mediante el desarrollo de una imagen de marca que lo distinga y posicione.

La identificación del mercado debe hacerse mediante un logotipo y una gama cromática que vaya asociada a los distintos sectores comerciales que componen la oferta del mercado. Así, esta “marca paraguas” aparecerá en el propio diseño de los puntos de venta, en la rotulación y etiquetado, en las bolsas de la compra, planímetros y cualquier otro elemento de señalización.



7.3.1.2. Mejora del punto de venta:

La mejora de la imagen del punto de venta es fundamental para lograr una mejora perceptible del conjunto del mercado ambulante.

Esto requiere la involucración y el compromiso por parte de los comerciantes, actuando bajo unos criterios e intereses colectivos.

La señalización del punto de venta y sus distintivos cromáticos deben regirse por los criterios de imagen colectivos y distintivos del mercado. A su vez, cada parada se distinguirá con la imagen de marca representativa de su sector comercial.

La rotulaci3n y el etiquetado de los productos se har3n atendiendo tambi3n al dise1o unificado de la imagen de marca y el modo de presentaci3n de la mercancía tambi3n debería estar en cierta manera estandarizado.

Un punto de venta actual ha de poder gestionar los pagos con tarjeta, adem3s de disponer de comunicaci3n de voz y datos para una gesti3n moderna de la actividad comercial.

Cada punto de venta debe contar con un m3nimo equipamiento que permita, de forma individualizada y opcional, la conexi3n a la red de voz y datos, alimentaci3n el3ctrica y toma de agua potable de la red p3blica.

7.3.2. Mejora de la accesibilidad a los locales comerciales.

A fin de hacer efectiva la igualdad de oportunidades y la no discriminaci3n de las personas que presentan una discapacidad y con la voluntad de lograr un uso normalizado del entorno construido y de los espacios urbanos, se debe mejorar igualmente la accesibilidad a los locales comerciales.

Las personas con discapacidad constituyen un sector de poblaci3n heterog3neo, pero todas tienen en com3n que, en mayor o menor medida, precisan de garantías suplementarias para vivir con plenitud de derechos o para participar en igualdad de condiciones que el resto de ciudadanos en la vida social, econ3mica y cultural.

Una ciudad construida sin barreras es m3s habitable, no s3lo para las personas con disminuciones f3sicas, sino tambi3n para los colectivos de ancianos y para los ciudadanos que por una particular situaci3n tienen dificultades a1adidas de movilidad.

Por ese motivo, y para que ello sea una realidad plena, la accesibilidad y la eliminaci3n de barreras se hacen extensibles al 3mbito comercial, de servicios y de p3blica concurrencia, pues a3n trat3ndose de entornos "no p3blicos", su falta de accesibilidad niega la posibilidad de participaci3n a un importante colectivo de la sociedad.

Las normativas estatales, auton3micas y locales regulan las característic3s f3sicas que han de cumplir dichos espacios y son de obligado cumplimiento para toda nueva actividad que se implanta, pero no ello garantiza, ni mucho menos, su aplicaci3n universal. Todas aquellas actividades comerciales y de servicios existentes con anterioridad a la aparici3n de estas disposiciones no se han visto obligadas a su cumplimiento, como tampoco lo hacen todas aquellas actividades surgidas al margen de la legalidad y que carecen de licencias de apertura y de actividad.

Dado que la inversi3n a realizar puede llegar a ser bastante elevada, se propone el desarrollo de programas de ayuda para la financiaci3n de las obras necesarias para la adaptaci3n de los establecimientos comerciales a las necesidades espaciales y funcionales particulares de este colectivo desfavorecido.

A continuaci3n se recogen todas las disposiciones de aplicaci3n en materia de accesibilidad que son de aplicaci3n y obligado cumplimiento en la Comunitat Valenciana y que surgen como desarrollo y aplicaci3n de la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat, en materia de accesibilidad en la edificaci3n de p3blica concurrencia y en el medio urbano.

DECRETO 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, por el que se desarrolla la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de la Generalitat, en materia de accesibilidad en la edificación de pública concurrencia y en el medio urbano. Conselleria de Infraestructuras y Transporte / Conselleria de Territorio y Vivienda. DOGV 10-3-04.		
Edificios o zonas destinados a hipermercados, mercados municipales, establecimientos comerciales con superficie mayor de 500 m². Comercios en estaciones y aeropuertos. (artículo 4)	Nivel adaptado. (1)	Accesos de uso público. Itinerarios de uso público. Servicios higiénicos. Vestuarios. Plazas de aparcamiento. Elementos de atención al público. Equipamiento y señalización.
	Nivel practicable. (2)	Áreas de preparación de alimentos. Zonas de uso restringido.
Edificios o zonas destinados a establecimientos comerciales con superficie mayor de 200 m². (artículo 4)	Nivel adaptado.	Acceso de uso público principal. Itinerario de uso público principal. Servicios higiénicos. Plazas de aparcamiento. Equipamiento y señalización.
	Nivel practicable.	Otros accesos. Otros itinerarios. Vestuarios. Zonas de uso restringido.
Edificios o zonas destinados a establecimientos comerciales de superficie menor de 200 m². (artículo 4)	Nivel practicable.	Acceso de uso público principal. Itinerario de uso público principal. Servicios higiénicos. Vestuarios. Zonas de uso restringido.

(1) Nivel adaptado: Un espacio, instalación, edificación o servicio se considerará adaptado si se ajusta a los requisitos funcionales y dimensionales que garanticen su utilización autónoma y cómoda por las personas con discapacidad.

Se exigirá a proyectos y obras de nueva construcción.

(2) Nivel practicable: Cuando por sus características, aun sin ajustarse a todos los requisitos que lo hacen adaptado, permite su utilización autónoma por personas con discapacidad.

Podrá ser utilizado con carácter de mínimo a satisfacer en proyectos y obras de reforma de espacios urbanos consolidados.

(Definiciones según la ORDEN de 9 de junio de 2004, de la Conselleria de Territorio y Vivienda, por la que se desarrolla el decreto 39/2004, de 5 de marzo, del Consell de la Generalitat, en materia de accesibilidad en el medio urbano.

Conselleria de Territorio y Vivienda DOGV 24-6-04.)

ORDEN de 25 de mayo de 2004, de la Conselleria de Infraestructuras y Transporte, por la que se desarrolla el Decreto 39/2004 de 5 de marzo, del Gobierno Valenciano en materia de accesibilidad en la edificaci3n de p3blica concurrencia. Conselleria de Infraestructuras y Transporte. DOGV 9-6-04.

		Nivel de accesibilidad.	
		Adaptado.	Practicable.
Accesos de uso p3blico.	Los accesos mediante escaleras exteriores deber3n complementarse mediante rampas. Ambos elementos deben cumplir las condiciones espec3ficas correspondientes a las circulaciones verticales.	S3.	En acceso principal.
	Para acceder sin rampa desde el espacio exterior al itinerario de uso p3blico, el desnivel m3ximo admisible ser3 de 0,12 m, salvado por un plano inclinado que no supere una pendiente del 25%.	S3.	S3.
Itinerarios de uso p3blico. Circulaciones horizontales.	El ancho libre m3nimo ser3 de:	1,20 m.	1,10 m.
	En los extremos de cada tramo recto o cada 10 metros o fracci3n se proveer3 de un espacio de maniobra donde se pueda inscribir una circunferencia con un di3metro de:	1,50 m.	1,20 m.
	En pasillos se permiten estrechamientos puntuales de hasta un ancho de 1,00 m, con longitud del estrechamiento no superior al 5% de la longitud del recorrido:	No.	S3.

		Nivel de accesibilidad.		
		Adaptado.	Practicable.	
Itinerarios de uso público. Circulaciones verticales. Rampas.	La longitud de las rampas y su correspondiente pendiente serán los siguientes: - Hasta 3 metros de longitud máxima - Mayor de 3 m. y hasta 6 m. longitud máxima - Mayor de 6 m. y hasta 9 m. longitud máxima.	10% 8% 6%	12% 10% 8%	
	La anchura mínima libre de obstáculos será de:	1,20 m.	1,10 m.	
	El acceso a puertas desde rampas se producirá desde mesetas planas horizontales que cumplan las condiciones exigidas.	Sí.	Sí.	
	La distancia mínima desde la línea de encuentro entre rampa y meseta hasta el hueco de cualquier puerta o pasillo será de 0,40 m.	Sí.	Sí.	
	Las mesetas intermedias tendrán una longitud, en línea con la directriz de la rampa de:	1,50 m.	1,20 m.	
	Itinerarios de uso público. Circulaciones verticales. Escaleras.	Ancho libre mínimo del tramo.	1,20 m.	1,10 m.
	Huella mínima.	0,30 m.	0,28 m.	
Tabica máxima.	0,18 m.	0,19 m.		
La suma de la huella más el doble de la tabica será mayor o igual que 0,60 m y menor o igual que 0,70 m.	Sí.	Sí.		
Las escaleras dispondrán de tabica cerrada y carecerán de bocel. Los escalones no se solaparán.	Sí.	-		
El número máximo de tabicas por tramo será de:	12	14		
La distancia mínima desde la arista del último peldaño hasta el hueco de cualquier puerta o pasillo será de 0,40 m.	Sí.	Sí.		
Las mesetas intermedias tendrán una longitud, en línea con la directriz de la escalera de:	1,50 m.	1,20 m.		
La altura mínima de paso bajo las escaleras en cualquier punto será de:	2,50 m.	2,40 m.		
Itinerarios de uso público. Circulaciones verticales. Ascensores.	La cabina tendrá en la dirección de cualquier acceso o salida una profundidad de:	1,40 m.	1,20 m.	
	El ancho de la cabina en dirección perpendicular a cualquier acceso o salida será de:	1,10 m.	1,00 m.	
	Las puertas, en la cabina y en los accesos a cada planta, serán automáticas. El hueco de acceso tendrá un ancho libre mínimo de:	0,85 m.	0,80 m.	
	Frente al hueco de acceso al ascensor, se dispondrá de un espacio libre donde se pueda inscribir una circunferencia con un diámetro de:	1,50 m.	1,20 m.	
Itinerarios de uso público. Puertas.	A ambos lados de cualquier puerta del itinerario, y en el sentido de paso, se dispondrá de un espacio libre horizontal, fuera del abatimiento de puertas, donde se pueda inscribir una circunferencia de diámetro:	1,50 m.	1,20 m.	
	La altura libre mínima de las puertas será de:	2,10 m.	2,00 m.	
	El ancho libre mínimo de las puertas será de:	0,85 m.	0,80 m.	
Servicios higiénicos.	En las cabinas de inodoro, ducha o bañera, se dispondrá de un espacio libre donde se pueda inscribir una circunferencia con un diámetro de:	1,50 m.	1,20 m.	
Vestuarios.	En las cabinas de los vestuarios se dispondrá de un espacio libre donde se pueda inscribir una circunferencia con un diámetro de:	1,50 m.	1,20 m.	
Plazas de aparcamiento.	Las dimensiones mínimas de la plaza serán:	3,5 x 5,0 m.	-	
	En caso de plazas con acceso compartido, las dimensiones mínimas de las plazas serán: (Con el espacio de acceso de 1,50 m de anchura abarcando toda la longitud de la plaza.)	2,2 x 5,0 m.	-	
Elementos de atención al público.	La zona de aproximación a usuarios de silla de ruedas deberá tener un desarrollo longitudinal mínimo de 0,80 m, una superficie de uso situada entre 0,75 m y 0,85 m de altura, bajo la que existirá un hueco de altura mayor o igual de 0,70 m y profundidad mayor o igual de 0,60 m.	Sí.	-	
Equipamiento y señalización.	Los mecanismos, interruptores, pulsadores y similares, sobre paramentos situados en zonas de uso público, se colocarán a una altura comprendida entre:	0,70 y 1,00 m.	-	
	Las bases de conexión para telefonía, datos y enchufes sobre paramentos situados en zonas de uso público, se colocarán a una altura comprendida entre:	0,50 y 1,20 m.	-	
	La botonera de los ascensores, tanto interna como externa a la cabina, se situará entre:	0,80 y 1,20 m.	-	
	La botonera, tanto interna como externa a la cabina dispondrá de números en relieve e indicaciones escritas en Braille.	Sí.	-	

Condiciones de los aparatos y accesorios.	
Plataformas elevadoras.	<p>En las zonas de embarque y desembarque, se dispondrá de un espacio libre horizontal donde se pueda inscribir una circunferencia de 1,50 m de diámetro, conectados a un itinerario de al menos nivel practicable.</p> <p>El equipo debe permitir el acceso autónomo a usuarios de sillas de ruedas. En el caso de que disponga de rampas abatibles de acceso, estas no superarán la pendiente del 15%.</p> <p>La plataforma con una dimensión en planta no menor de 1,20 m x 0,80 m, estará dotada de pavimento antideslizante y barras de protección que impidan la caída del usuario.</p> <p>Tendrá una capacidad de carga mínima de 250 Kg. Se dispondrán dispositivos anticizallamiento y antiplastamiento bajo la plataforma.</p> <p>Los mandos se ubicarán a una altura comprendida entre 0,90 m y 1,20 m.</p> <p>Se dispondrán estaciones de llamada y reenvío en cada desnivel que sirva la plataforma.</p> <p>Las demás características técnicas de las plataformas se ajustarán a lo dispuesto en la normativa vigente en la materia.</p>
Plataformas salvaescaleras.	<p>En las zonas de embarque y desembarque, se dispondrá de un espacio libre horizontal donde se pueda inscribir una circunferencia de 1,50 m de diámetro, conectados a un itinerario de, al menos, nivel practicable.</p> <p>El equipo debe permitir el acceso autónomo a usuarios de sillas de ruedas. En el caso de que disponga de rampas abatibles de acceso, estas no superaran la pendiente del 15%.</p> <p>La plataforma con una dimensión en planta no menor de 1,20 m x 0,80 m, estará dotada de pavimento antideslizante y barras de protección que impidan la caída del usuario.</p> <p>Tendrá una capacidad de carga mínima de 250 Kg.</p> <p>El raíl sobre el que se traslada la plataforma tendrá una pendiente máxima de 40º, estará firmemente anclado y protegido de posibles contactos indirectos. La escalera por la que se desplaza la plataforma tendrá un ancho igual o mayor que 1,20 m.</p> <p>Los mandos se ubicarán a una altura comprendida entre 0,90 m y 1,20 m.</p> <p>Se dispondrán estaciones de llamada y reenvío en cada planta.</p> <p>Las características de las plataformas se ajustarán a lo dispuesto en la normativa vigente en la materia.</p>
Aparatos sanitarios. Inodoro.	<p>La altura del asiento estará comprendida entre 0,45 m y 0,50 m.</p> <p>Se colocarán de forma que la distancia lateral mínima a una pared o a un obstáculo sea de 0,80 m. El espacio libre lateral tendrá un fondo mínimo de 0,75 m hasta el borde frontal del aparato, para permitir las transferencias a los usuarios de sillas de ruedas.</p> <p>Deberá estar dotado de respaldo estable. El asiento contará con apertura delantera para facilitar la higiene y será de un color que contraste con el del aparato.</p> <p>Los accesorios se situarán a una altura comprendida entre 0,70 m y 1,20 m.</p>
Aparatos sanitarios. Lavabo.	<p>Su altura estará comprendida entre 0,80 m y 0,85 m.</p> <p>Se dispondrá de un espacio libre de 0,70 m de altura hasta un fondo mínimo de 0,25 m desde el borde exterior, a fin de facilitar la aproximación frontal de una persona en silla de ruedas.</p> <p>Los accesorios se situarán a una altura comprendida entre 0,70 m y 1,20 m.</p>
Aparatos sanitarios. Grifería.	<p>Serán de tipo automático con detección de presencia o manuales monomando con palanca alargada.</p> <p>No se instalarán griferías de volante por su difícil manejo ni las de pulsador que exijan gran esfuerzo de presión.</p>
Aparatos sanitarios. Barras de apoyo.	<p>La sección de las barras será preferentemente circular y de diámetro comprendido entre 3,00 cm y 4,00 cm La separación de la pared u otro elemento estará comprendida entre 4,50 cm y 5,50 cm Su recorrido será continuo, con superficie no resbaladiza.</p> <p>Las barras horizontales se colocarán a una altura comprendida entre 0,70 m y 0,75 m del suelo, con una longitud entre 0,20 m y 0,25 m mayor que el asiento del aparato.</p> <p>Las barras verticales se colocarán a una altura comprendida entre 0.45 m y 1.05 m del suelo, 0.30 m por delante del borde del aparato, con una longitud de 0.60 m.</p>
Puertas.	<p>La apertura mínima en puertas abatibles será de 90º. El bloqueo interior permitirá, en caso de emergencia, su desbloqueo desde el exterior. La fuerza de apertura o cierre de la puerta será menor de 30 N.</p> <p>Para el acceso a un edificio o local de pública concurrencia, no pueden considerarse ni existir en exclusiva las puertas de molinete, los torniquetes, ni las barreras, debiendo contar además con puertas abatibles o puertas correderas automáticas.</p>
Barandillas.	<p>Deberán disponerse barandillas o protecciones cuando existan cambios de nivel superiores a 0,45 m. Las barandillas o protecciones tendrán una altura mínima de 0,90 m cuando den a espacios con desniveles de hasta 3,00 m, y de 1,05 m en desniveles superiores.</p> <p>En zonas de uso público las barandillas no permitirán el paso entre sus huecos de una esfera de diámetro mayor de 0,12 m, ni serán escalables.</p> <p>Las escaleras y las rampas de longitud superior a 3,00 m, se dotarán de barandillas con pasamanos situados a una altura comprendida entre 0,90 m y 1,05 m.</p> <p>Las rampas tendrán un segundo pasamanos a una altura entre 0.65 m y 0,75 m.</p> <p>Los pasamanos tendrán un diseño equivalente a un tubo de diámetro entre 4,00 cm y 5,00 cm, sin elementos que interrumpan el deslizamiento continuo de la mano, separado de la pared más próxima entre 4,50 cm y 5,50 cm.</p>

6.8. Concreción de las propuestas de intervención.

Las actuaciones, de forma global, pretenden extender la “peatonalidad” a toda la ciudad, tratando, en definitiva, de aprovechar los efectos beneficiosos de la supresión del automóvil en las zonas y calles peatonales.

Se trata de diseñar espacios en los que el peatón se sienta seguro y cómodo, con criterios de prioridad y comodidad peatonal en aquellas calles atractivas por las actividades de su entorno y otras áreas especiales para ir creando una red peatonal y de espacios públicos como potente alternativa a la movilidad rodada.

Los ejes peatonales deben cumplir una serie de características, entre las que destacan:

- a) Funcionalidad: conectando focos de generación de viajes. Conexiones peatonales entre zonas residenciales, a nodos de intercambio modal, etc.
- b) Atractividad: que inviten a utilizarse, no sólo como lugar de paso, sino que inviten a quedarse y disfrutarlos.
- c) Generación de actividad y animación: puestos de venta, atracción, reclamo, juegos infantiles, etc.
- d) Comodidad: siendo espacios confortables, amplios, protegidos, equipados, seguros, etc.

En el caso de Vinaròs, la actividad comercial se distribuye principalmente en 22 ejes comerciales, muchos de los cuales de gran calidad urbana, algunos fruto de las determinaciones del PAC de 2004 y otros mejorados con anterioridad al Plan.

Nombre de la vía	Longitud (m)	Número de Comercios	Superficie de venta (m ²)	Densidad Comercial (nº comercios/100 m.l.)
Calle Major	134	36	2.875	26,87
Sant Francesc	721,5	24	2.059	3,33
Socors	179	23	1.310	12,85
Libertad	637,5	21	2.842	3,29
Pais Valencià	304,5	20	1.672	6,57
Sant Tomàs	116	19	1.237	16,38
Sant Critòfol	169	16	541	9,47
Puente	304,5	15	634	4,93
Sant Pasqual	295	7	448	2,37
Pilar	711	13	1.186	1,83
Arxiprest Bono	304	11	785	3,62
Barcelona	564,5	10	1.514	1,77
Pablo Ruiz Picasso	555	10	4.169	1,80
Puríssima	97,5	10	468	10,26
Sant Agustí	202,5	10	1.146	4,94
Sant Antoni	295,5	10	581	3,38
Doctor Ricardo Santos	123	9	970	7,32
Sant Isidre	92,5	9	228	9,73
Tres Reis	147	8	365	5,44
Carrero	254,5	7	460	2,75
Maria Auxiliadora	483,5	7	355	1,45
Sant Valent	173,5	7	524	4,03

Fuente: elaboración propia.

Este conjunto de 22 ejes aglutinan un total de 307 establecimientos comerciales minoristas, que representan una superficie de venta de 26.661 m², lo que representa el 55% del total de la oferta comercial de Vinaròs, atendiendo al número de establecimientos comerciales.

El conjunto de propuestas, que se basan en los ejes en los que aún no se ha intervenido y en aquellos que, a pesar de contar ya con mejoras, requieren de operaciones más puntuales o específicas, se engloban en tres líneas de actuación:

1. Mejora de los ejes comerciales.
2. Mejoras puntuales y embellecimiento de los ejes de la “Zona Comercial Centro”.
3. Mejora de los ejes de acceso al casco urbano: “las puertas de la ciudad”.

8.1. Mejora de los ejes comerciales.

El conjunto de estos nueve ejes, en los que no se habían intervenido todavía, en su totalidad o en parte de ellos, representan un total de 118 establecimientos comerciales minoristas y una superficie de venta de más de 14.000 m².

Nombre de la vía	Longitud	Número de Comercios	Superficie de venta (m ²)	Densidad Comercial (nº comercios/100 m.l.)
Sant Francesc	721,5	24	2.059	3,33
Avenida Llibertat	637,5	21	2.842	3,29
Pais Valencià	304,5	20	1.672	6,57
Mare de Déu del Pilar	711	13	1.186	1,83
Sant Pasqual	295	7	448	2,37
Arxiprest Bono	304	11	785	3,62
Pablo Ruiz Picasso-Soro	555	10	4.169	1,80
Dr. Fleming	132	5	546	3,79
Mare de Déu del Remei	80	2	70	2,50

Fuente: elaboración propia.

Calle Sant Francesc.

La calle Sant Francesc se erige como uno de los ejes comerciales más importantes de Vinaròs. Se diferencian varios tramos con secciones diferentes, analizando aquí los tramos comprendidos entre las calles Raimon d'Alós y Hospital, con una longitud de 185 metros.

La anchura de las aceras varía entre 1,80 y 3,40 metros, materializadas con baldosa hidráulica tipo panot. En el tramo entre las calles Sant Joaquim y Hospital existen bolardos que impiden el estacionamiento sobre la acera.

La calzada tiene dos tramos diferenciados: el comprendido entre las calles Raimon d'Alós y Sant Joaquim cuenta con un carril de circulación y doble banda de estacionamiento libre en cordón, mientras que el que se encuentra entre las calles Sant Joaquim y Hospital presenta dos carriles de circulación con sentido único y una banda de estacionamiento libre en cordón .

El alumbrado consiste en farolas tipo báculo modelo industrial dispuestas unilateralmente en una de las aceras.

La vía cuenta con contenedores de recogida de sólidos urbanos, así como contenedores de reciclaje de cartón y vidrio.

Avenida Libertad.

Con sus 637,5 metros de longitud, la Avenida Llibertat cuenta con un total de 21 establecimientos comerciales minoristas que aglutinan una superficie de venta de 2.842 m².



La avenida tiene una anchura de 16 metros, con aceras de 2,70 metros de anchura media. Posee dos carriles de circulación rodada en ambos sentidos y dos bandas de estacionamiento en cordón a cada uno de los lados de la calzada.

La vía cuenta con elementos de dotación o equipamiento tales como marquesinas de autobús, papeleras y contenedores de residuos urbanos y reciclado además de los del alumbrado público, constituido por báculos de unos 7 metros de altura dispuestos al tresbolillo a distancias de unos 25 metros.

Avenida Pais Valencià.

La Avenida Pais Valencià, con 20 establecimientos comerciales y 304,5 metros de longitud, se constituye como uno de los principales ejes comerciales de Vinaròs.



La anchura de sus aceras varía de 2 a 2,4 metros, y en ellas podemos encontrar arbolado escaso en número, con sus alcorques sin proteger, y papeleras con un estado de conservación deficiente. El pavimento de las mismas se materializa mediante baldosa hidráulica prefabricada, con un notorio desgaste debido a su edad.

El alumbrado se realiza mediante farolas tipo báculo al tresbolillo, cuya antigüedad es considerable y su potencia lumínica, mejorable.

La calzada se encuentra en buen estado, admitiendo dos bandas de estacionamiento regulado tipo ORA, una en cordón y otra en batería.

Los contenedores de RSU se encuentran ocupando plazas de aparcamiento, sin tener una ubicación propia.

Calle Mare de Déu del Pilar.

A lo largo de sus 703m, la calle Mare de Déu del Pilar cuenta con un total de 13 establecimientos comerciales minoristas que representan una superficie de venta total de 1186 m².



La vía discurre entre la Plaza Jovellar y la Carretera Nacional 340, con diferente configuración entre el tramo que discurre desde la plaza Jovellar a la Avenida Pablo Picasso y el que va desde la Avenida Pablo Picasso a la Nacional 340.

En cuanto al tramo que discurre entre Plaza Jovellar y Avenida Pablo Picasso, su longitud es de 275 metros la anchura total de la calle es de 10,80 metros, contando con aceras de 2,80 metros de anchura, una banda de estacionamiento en cordón y un carril para el tráfico rodado de unos 3 metros de anchura.

En cuanto al tramo que discurre entre Avenida Pablo Picasso y la N-340, su longitud es de 428 metros la anchura total de la calle es de 11 metros, contando con aceras de 1,75 metros de anchura, una banda de estacionamiento en cordón y dos carriles en ambos sentidos de circulación para el tráfico rodado de unos 2,85 metros de anchura.

El pavimento de las aceras ha sido resuelto mediante baldosas hidráulicas coloreadas, con un estado de conservación aceptable pero con un ancho insuficiente para el tránsito de peatones, mientras que la calzada se materializa mediante firme asfáltico habitual.

El alumbrado público se resuelve mediante apliques murales dispuestos sobre las fachadas de las edificaciones, con el tendido eléctrico aéreo también sobre las fachadas.

La dotación de la calle se completa con papeleras y bolardos.

Calle Sant Pasqual.

Con una longitud de 295 metros y un total de siete establecimientos comerciales minoristas, la calle Sant Pasqual discurre entre la calle Sant Cristòfol y la calle Sant Pere.



La calle tiene una anchura media de 8 metros, con aceras de 1 metro de anchura y una calzada de 4 metros.

El pavimento de las aceras se ha resuelto mediante baldosas hidráulicas de cemento coloreado en toda la calle, aunque su estado de conservación es aceptable, su estética podría mejorarse.

El alumbrado se resuelve mediante apliques murales a las fachadas a nivel de primera planta, dispuestos a uno de los lados de la calle y distanciadas unos diez metros.

La dotación de la calle se completa con la disposición de papeleras y contenedores de residuos sólidos y de reciclaje.

Calle Arxiprest Bono.

La calle Arxiprest Bono cuenta con una longitud total de 304 metros, si bien la sección analizada consta de 145 metros.



La vía cuenta con dos tramos bien diferenciados: uno recientemente reurbanizado y que cumple con todos los estándares que aquí se proponen (tramo desde la Plaza Sant Antoni hasta la Avenida País Valencià) y otro, el aquí estudiado, desde la Avenida País Valencià hasta la Plaza Primer de Maig, cuya reurbanización debe ser prioritaria debido al mal estado de sus elementos y a su configuración, discordante con el tramo interior.

El eje posee aceras que oscilan entre los 1,8 y los 2,5 metros, debido al ensanche final de la calle. En ellas encontramos arbolado en buen estado, si bien sus alcorques no se encuentran protegidos. Los cruces cuentan con bordillos achafanados, adaptados para personas con movilidad reducida.

En cuanto al mobiliario urbano, sólo presenta papeleras en mal estado de conservación y alta antigüedad.

El estacionamiento se realiza en cordón a ambos lados de la vía de manera no regulada.

El alumbrado de la calle se realiza mediante farolas tipo báculo colocadas al tresbolillo, cuyo estado de conservación y potencia lumínicas son deficientes.

Cuenta con dotación básica de contenedores en superficie, tanto para residuos orgánicos como para reciclaje de vidrio, cartón y plástico.

Calle Pablo Ruiz Picasso-Soro.

El eje Pablo Ruiz Picasso - Soro tiene una longitud total de 555 metros, aglutinando un total de 10 establecimientos comerciales y una superficie de venta de 4.169 m².



Su calzada presenta dos carriles de circulación (uno en cada sentido), con una línea de estacionamiento libre en cordón en cada uno de ellos.

Las aceras tienen una anchura de 2,5 metros, albergando en ellas una línea verde constituida por pequeños árboles con alcorques sin proteger y con orejeras que aumentan la seguridad en los pasos peatonales. Se materializan con pavimento hidráulico coloreado en buen estado de conservación pero de escasa vistosidad.

El alumbrado del eje se realiza mediante farolas tipo báculo moderno, en las que observamos soportes para la colocación de banderolas promocionales, a pesar de la ausencia de las mismas.

En el tramo correspondiente a la calle Soro, encontramos bancos, MUPI's y paradas de autobús complementando las zonas ajardinadas en cada una de las aceras.

En cuanto a los sistemas de acopio de residuos, cuenta con dotación básica de contenedores en superficie, tanto para residuos orgánicos como para reciclaje de vidrio, cartón y plástico.

Calle Dr. Fleming.

Con una longitud de 127 metros y un total de 5 establecimientos comerciales minoristas, la calle Dr. Fleming discurre entre la Avda. País Valencià y la calle Mare de Déu del Socors.

La calle tiene una anchura media de 10 metros, con aceras de 1,30 metros de anchura y dos cordones de aparcamiento de 2,20 metros cada uno.

El pavimento de las aceras se ha resuelto mediante baldosas hidráulicas de cemento coloreado en toda la calle, aunque su estado de conservación es aceptable, su estética podría mejorarse.

El alumbrado se resuelve mediante focos adosados a las fachadas a nivel de segunda planta, dispuestos al tresbolillo y distanciadas unos diez metros.

La dotación de la calle se completa con la disposición de contenedores de residuos urbanos y de reciclaje.

Calle Mare de Déu del Remei.

Cuenta con una longitud de 80 metros, y alberga 2 comercios.

Las aceras tienen 1 metro de anchura con pavimento de baldosa hidráulica tipo panot. La calzada cuenta con un carril de circulación de 3 metros de ancho y dos bandas de estacionamiento libre en cordón de 2 metros de anchura.

El alumbrado se realiza mediante apliques murales tipo industrial.



Las propuestas para estos ejes consisten, fundamentalmente, en medidas tales como:

- Aumentar las superficies peatonales y Acerados, mediante la reducción de la anchura de la calzada, carriles de circulación, eliminación o reordenación de las bandas de estacionamiento, etc.
- Proteger los espacios peatonales y aceras de la invasión de vehículos mediante la plantación de bolardos, pilonas, marmolillos o elementos similares definidos en el proyecto.
- Cuidar especialmente los cruces peatonales, mediante la correcta ubicación que permita la continuidad longitudinal del recorrido con las menores interrupciones y la reducción del tiempo de espera de los peatones.
- Aplicar técnicas que reduzcan la velocidad de los vehículos, de forma que se mejore la seguridad en el tránsito peatonal, mediante la nivelación de los pasos peatonales con la acera, la implantación de semáforos para peatones, crear “orejeras” o avances del Acerado en los cruces de peatones, etc.
- Mejorar el tratamiento superficial de aceras y calzadas utilizando materiales duros y antideslizantes de cierta calidad. En general, las actuaciones de reurbanización deben prever una disminución progresiva de las plazas de aparcamiento en superficie.
- Vigilar la ocupación de estos espacios por terrazas comerciales u otros elementos que invaden la vía pública. Ordenar y optimizar su ubicación y superficie de forma que no supongan un obstáculo para el peatón pero sí mejoren el paisaje urbano y ayuden a generar atraktividad.
- Mejorar las condiciones de accesibilidad para personas con algún tipo de discapacidad, tanto física como visual: elementos de urbanización y mobiliario urbano accesibles, supresión de barreras urbanísticas, etc.
- Mejora de los equipos y sistemas de alumbrado público, mejorando la eficiencia energética de la instalación, tal y como se ha explicado en el apartado correspondiente.
- Mejora y aumento de la dotación de mobiliario urbano acorde a las necesidades reales del eje.
- Mejora y aumento de la dotación de vegetación, tanto de arbolado como de la de carácter ornamental, toda ella dispuesta sobre maceteros que puedan ser retirados fácilmente durante el periodo de las fiestas patronales, para no entorpecer la celebración de las mismas.
- Incorporación de sistemas soterrados de acopio selectivo de residuos urbanos a lo largo de todo el eje. También se contempla la instalación de papeleras que puedan ser retiradas durante el periodo festivo.
- Incorporación de elementos de señalética urbano comercial, tal y como se especifica en el apartado correspondiente.

En cada caso, estas propuestas generales se concretan en las Fichas de análisis y propuesta de cada eje, tal y como se describe a continuación.

Calle Sant Francesc.

En Sant Francesc se mantiene las medidas de aceras y calzadas, dado el trazado irregular de la vía y las propuestas van encaminadas a la sustitución de pavimento y asfalto, sustitución de elemento de iluminación, dotación de mobiliario como papeleras, soterramiento de contenedores de recogida de residuos urbanos y colocación de elementos de señalética urbano-comercial.

Avenida Libertad.

Se han realizado dos propuestas diferentes, de modo que la vía pueda adaptarse lo más fielmente posible a las necesidades de la ciudad.

En el primero de los planteamientos, se propone la reurbanización completa de la vía, eliminando una de las bandas laterales de aparcamiento, sustituyéndola por carril bici, se propone también el ajuste del ancho de la banda de estacionamiento en cordón remanente, de modo que, todo el espacio ganado se emplee en ensanchar las aceras para favorecer la circulación peatonal.

Además se cree necesario, y así se refleja, la sustitución del alumbrado, la colocación de elementos de señalética urbano-comercial, así como la colocación de arbolado y mobiliario urbano (bancos, papeleras, etc.) en todo el recorrido de la vía.

En el segundo de los planteamientos, se propone una remodelación más somera de la vía, sustituyendo el pavimento y el firme de la calzada por otros de mayor calidad y estética, el ajuste de las dimensiones de los cordones de aparcamiento para ensanchar las aceras, la creación de “islas verdes” para el descanso de los viandantes, la sustitución de alumbrado por uno más eficiente y estético, así como la introducción de elementos de señalética urbano-comercial, el soterramiento de los elementos de acopio de residuos urbanos, el aumento en la dotación de papeleras y la colocación de arbolado en toda la longitud de la vía que haga más agradable la circulación peatonal.

Avenida País Valencià.

En la Avenida País Valencià se propone una remodelación profunda, ajuste del ancho de la banda de aparcamiento en cordón, sustitución de la banda de aparcamiento en batería por otra en cordón más carril bici, de modo que las aceras puedan a su vez ensancharse un poco.

Se crean “islas verdes” para comodidad del viandante y se sugiere la renovación de elemento de iluminación y mobiliario urbano, soterramiento de contenedores de recogida de residuos urbanos y mayor dotación de elementos de señalética urbano-comercial.

Calle Mare de Déu del Pilar.

La calle Mare de Déu de Pilar tiene dos tramos claramente diferenciados por sus medidas y uso, por lo que se plantean en ellos problemas diferentes y por ello se han tratado ambos

tramos por separado, dando soluciones concretas a los diferentes problemas que en ella se plantean.

En el tramo que transcurre entre la N-340 y la Avenida Pablo Ruiz Picasso se ha propuesto la eliminación de aparcamiento, puesto que la demanda en este tramo no es excesiva, pero la necesidad de ampliar aceras para garantizar la comodidad del viandante es evidente.

Además de la ampliación de aceras, se propone la protección de estas mediante maceteros, de manera que la ocupación de las aceras por parte de vehículos indebidamente aparcados sea imposible. Las propuestas se extienden a la renovación del sistema de alumbrado y dotación de señalética urbano-comercial.

En cuanto al tramo de vía que discurre entre la plaza Jovellar y la Avenida Pablo Ruiz Picasso hemos desarrollado dos propuestas diferentes. En la primera de ellas, se mantiene el cordón de aparcamiento regulado por O.R.A. ajustando su anchura y aprovechando ese espacio ganado para ensanchar las aceras, el resto de propuestas se refieren al cambio de elemento de iluminación, colocación de arbolado, ubicación de "islas verdes" para el descanso de los viandantes, colocación de maceteros para impedir la invasión de las aceras por parte de los vehículos y a la dotación de elementos de señalética urbano-comercial.

La segunda de las propuestas, apuesta por la introducción del carril bici ocupando el lugar del cordón de aparcamiento y mantiene el resto de planteamientos citados en la primera de las propuestas para este tramo de vía.

Calle Sant Pasqual.

La propuesta de la calle Sant Pasqual, sigue la misma línea que otros de los ejes, mejorar el tránsito peatonal, por ello se plantea eliminar el cordón de estacionamiento para ensanchar aceras, además de la sustitución de elementos de iluminación, colocación de jardineras que impidan la invasión de las aceras por parte de los vehículos y la colocación de elemento de señalética urbano-comercial.

Calle Arxiprest Bono.

La línea de actuación seguida en la remodelación de la calle Arcipreste Bono es muy similar a las anteriormente descritas, las propuestas se resumen en el reajuste de sus medidas eliminando un cordón de aparcamiento y ensanchando aceras, mejora del alumbrado público y mejora de la señalética urbano-comercial.

Calle Pablo Ruiz Picasso-Soro.

Se propone el ajuste de anchura de la banda de aparcamiento en cordón y la sustitución de la banda de aparcamiento en batería por una en cordón más carril bici, esto nos deja un margen de anchura que podemos emplear en ensanchar aceras, de modo que el tráfico peatonal sea más cómodo.

Se propone a su vez el cambio de elementos de iluminación y la dotación de elementos de señalética urbano-comercial.

Calle Dr. Fleming.

La propuesta va encaminada a mejorar el transitar peatonal, por ello se plantea la necesidad de reestructurar la sección de la vía, eliminando uno de los cordones de aparcamiento para así aumentar el ancho de las aceras. Con el mismo fin se propone la creación de “islas verdes” para el descanso de los viandantes.

Se cree necesaria también la disposición de jardineras en toda la longitud de la vía, de modo que, además de mejorar la estética, se evite la invasión de vehículos en las aceras. Se plantea además la sustitución del pavimento de las aceras, los elementos de iluminación y el mobiliario urbano por otros modelos de estética y calidad superior.

Se propone a su vez la dotación de elemento de señalética urbano-comercial en toda la vía.

Calle Mare de Déu del Remei.

Los planteamiento adoptados para la calle Mare de Déu del Remei, siguen las líneas marcadas anteriormente, es decir, sustitución de elementos de iluminación por unos de mayor calidad y estética más actual, eliminación de un cordón de aparcamiento para ensanchar las aceras, creación de “islas verdes” para el descanso de los peatones y aumento de presencia de elementos de señalética urbano-comercial.

8.2. Mejoras puntuales y embellecimiento de los ejes de la “Zona Comercial Centro”.

La “Zona Comercial Centro” de Vinaròs está delimitada por el Paseo Marítimo, la calle Sant Pasqual, la Plaza dels Tres Reis, la calle Sant Cristòfol, la Plaza de Jovellar, la calle Sant Francesc y la Avenida Pais Valencià, englobando un área de unos 200.000 m².

Se trata de un entorno urbano de gran calidad, con gran parte de sus calles peatonalizadas, donde se encuentran los principales centros cívicos, como el Ayuntamiento, la Iglesia arciprestal o el Mercado municipal. También en esta zona se encuentran los principales ejes comerciales de Vinaròs, como la calle Major o la calle Sant Tomàs.

Del conjunto de las calles que integran la zona algunas son objeto de las propuestas de intervención en los ejes comerciales recogidas en el presente Plan, mientras que otras, que ya fueron reurbanizadas y cuentan con un nivel de calidad aceptable, requieren de pequeñas operaciones de embellecimiento o la sustitución o mejora de alguno de los elementos que la integran.

Este conjunto de calles aspiran a un nivel de excelencia urbana y comercial, y por tanto se proponen para ellas una serie de medidas complementarias que mejoren su calidad. Las calles objeto de la presente propuesta son las que recogen en la siguiente tabla:

Nombre de la vía	Longitud	Número de Comercios	Superficie de venta (m ²)	Densidad Comercial (nº comercios/100 m.l.)
Plaza Sant Agustí	202,5	10	1.146	4,94
Plaza Sant Antoni	295,5	10	581	3,38
Calle Major	134	36	2.875	26,87
Calle Sant Tomàs	116	19	1.237	16,38
Calle Sant Vicent	92,5	6	238	6,48
Calle Sant Isidre	92,5	9	228	9,72
Calle Sant Joan	97	2	60	2,06
Calle Santa Rita	82	0	0	0
Calle Angel	200	2	88	1,00

Fuente: elaboración propia.

Como se observa, en esta propuesta se incluyen ejes con una gran densidad comercial y otros que apenas tienen comercios, pero que por su posición en la trama urbana, por continuidad y coherencia, deben considerarse de la misma manera.

En general, en todas las calles el tendido eléctrico discurre aéreo, sobre las fachadas de las edificaciones, a la altura de los balcones y huecos del primer piso, sobre los rótulos comerciales de los locales en planta baja. Además, el cableado cruza a lo largo de la calle de lado a lado de la misma en varios puntos, lo que empobrece su imagen. Este hecho se hace especialmente patente en las calles reurbanizadas, en las que contrasta la corrección general de las intervenciones con el impacto que genera el tendido eléctrico visto sobre las fachadas.

Entendiendo que el soterramiento del tendido eléctrico sería la opción más adecuada para eliminar la presencia del cableado, se desestima esta opción por tratarse de calles recientemente reurbanizadas y en las que no está previsto levantar el pavimento de las aceras a lo largo de toda su longitud para poder así soterrar la instalación eléctrica.

Se propone que se lleve a cabo un saneado y mantenimiento de las instalaciones, para eliminar elementos impropios, innecesarios u obsoletos, así como potenciar que desde la iniciativa privada se vayan ocultando los cables, por medio de cajeados o elementos empotrados en las fachadas que deberían incorporarse con cada intervención que se lleve a cabo sobre las edificaciones y tenga incidencia sobre la fachada recayente a estas calles.

Otro de los elementos discordantes en la escena urbana de algunas de estas calles es el alumbrado público. En las calles Major y Sant Tomàs, el alumbrado público se resuelve mediante farolas de estilo historicista, dispuestas al tresbolillo, separadas unos 70 centímetros de las fachadas de las edificaciones y distanciadas unos 5 ó 6 metros entre sí.

La luminaria de estas farolas es de globo, sin protección superior, por lo que parte de la luz irradiada se transmite hacia el cielo, incrementando el nivel de contaminación lumínica de Vinaròs.

La presencia de las farolas supone un obstáculo, ya que se trata de dos ejes peatonales con una destacable densidad comercial y gran afluencia de viandantes, por lo que se propone su sustitución por apliques murales dispuestos sobre las fachadas y la cubrición del cableado aéreo por medio de canalizaciones que minimicen su impacto. Sobre el sistema que vaya a instalarse, se propone seguir las recomendaciones recogidas en el presente capítulo respecto a las instalaciones de alumbrado público, evitando la irradiación superior por medio de la protección y oscurecimiento de la parte superior de las luminarias.

Se pretende convertir las calles en lugares de estancia tranquilos y de dimensiones suficientes para favorecer el tráfico peatonal intenso y cómodo, así como las funciones de contemplación, descanso y relación entre sus usuarios, creando espacios atractivos para los visitantes, con intervenciones respetuosas con el entorno, cuya incidencia será positiva para el paisaje urbano y la potenciación comercial del casco histórico.

Además de lo comentado, se debe incidir sobre dos aspectos más: el pavimento de la Plaza Sant Antoni y el mobiliario urbano de la Plaza Sant Agustí.

Por lo que respecta a la primera, el pavimento de la plaza presenta un estado de conservación deficiente, sobre todo teniendo en cuenta que la plaza fue reurbanizada hace muy pocos años, por lo que es previsible que se produzca una merma generalizada de su funcionalidad en un corto plazo de tiempo.

Una parte considerable de las baldosas presentan roturas, debido al tráfico rodado que soportan durante las operaciones de carga y descarga, además de haber acusado una pérdida considerable de planeidad, lo que ha supuesto la aparición de cejas, retallos y rebordes, así como la apertura excesiva de las juntas de dilatación del pavimento y del forjado de soporte.

A esto cabe añadir que se trata de un pavimento resbaladizo, con el riesgo que ello supone para los viandantes, por lo que se propone su completa sustitución por un pavimento pétreo acorde a la estética general de la plaza, con una resistencia al deslizamiento de grado 3 y con un correcto comportamiento a la intemperie garantizado.

La Plaza Sant Agustí, por su parte, presenta gran cantidad de elementos de equipamiento urbano: esculturas, asientos, maceteros, arbolado, jardineras, aparca bicis, Mupis, terrazas de cafeterías, etc., sin que exista relación alguna entre ellos ni uniformidad estética o formal. Esto

conlleva que la calidad urbana de este espacio se vea reducida, por la complejidad de la lectura y la gran heterogeneidad de los elementos que lo componen.

Se propone, por lo tanto, eliminar parte de estos elementos y homogeneizar su imagen, para así ganar claridad en la percepción del espacio de la plaza. Además, se propone la sustitución del sistema de alumbrado público, que en la actualidad se realiza mediante un báculo de gran altura con tres luminarias que iluminan toda la plaza, por otros sistemas más acordes a la configuración de este espacio de gran representatividad dentro de la trama urbana de Vinaròs.

Las principales propuestas de intervención en el Entorno Comercial consisten en:

- Renovación del sistema de alumbrado público aplicando criterios de eficiencia energética y ahorro en las calles en que se ha descrito. Valorar la posible incorporación de sistemas de alumbrado complementarios y elementos de iluminación ornamental, así como aquellos que permitan embellecer el patrimonio edilicio de la zona.
- Incorporación de mobiliario urbano allá donde no entorpezca la transitabilidad de la calle, así como elementos de señalética urbano-comercial que no supongan un obstáculo para peatones y vehículos de abastecimiento.
- Incorporación de elementos vegetales, arbóreos u ornamentales, allí donde la dimensión de la calle lo permita, dispuestos en maceteros si es previsible que deban ser retirados durante la celebración de actos festivos.
- Incorporación de sistemas innovadores de acopio de residuos urbanos como contenedores soterrados, para mitigar su impacto visual sobre la escena urbana.
- Vigilar la ocupación de la vía pública por mobiliario comercial y de hostelería en forma de expositores exteriores y terrazas. Ordenar y optimizar su ubicación y superficie de forma que no supongan un obstáculo para el peatón pero sí mejoren el paisaje urbano y ayuden a generar atraktividad.
- Incorporación de elementos para mejorar el control higrotérmico de las calles del Centro mediante lonas y tendidos que proyecten sombra o mediante la implantación de humidificadores del ambiente.
- Ordenación y regularización de carteles, rótulos o luminosos.
- Ordenación y regulación de las operaciones de abastecimiento y carga y descarga.

8.3. Los accesos al Casco Urbano: las Puertas de la Ciudad.

Tiene especial importancia por su contribución a mejorar la percepción de la ciudad, cuidar el aspecto de las vías de aproximación y acceso al casco urbano, vías que en el caso de Vinaròs son avenidas que conectan directamente con las principales calles del tejido urbano.

Son las “Puertas de la Ciudad” pues tienen la misión de ordenar el tráfico de acceso y distribución interior y por lo tanto tienen el valor añadido de ser el escenario idóneo para la implantación de elementos de señalética y promoción comercial, cultural, etc. que sirvan de reclamo para los visitantes.

Estas avenidas, por su localización y su distancia al centro del municipio, constituyen aparcamientos disuasorios eficaces para quienes llegan a Vinaròs en vehículo privado para realizar compras o gestiones, pues dichas avenidas tienen una elevada capacidad de estacionamiento y su distancia al casco urbano no es excesiva.

Tal es el caso de la Avenida de Barcelona y la calle Pont, la Avenida de Castelló, la calle Iecla y la carretera nacional N-340 a su paso por el borde del casco urbano.

A lo largo de estos ejes, y sobre todo en el caso de la carretera nacional existen zonas surgidas por adición a la carretera, de forma más o menos espontánea y no reglada, lo que ha supuesto el desarrollo de tejidos urbanos de borde o límite de escasa calidad urbana, sin atender a las alineaciones, volúmenes, etc. En muchos casos se ha producido la conversión directa del parcelario agrícola, de la huerta, en suelo urbano, lo que ha dado lugar a la progresiva aparición de elementos de difícil colmatación y en los que en muchas ocasiones se han producido asentamientos industriales o de servicios, almacenamiento, etc.

El equipamiento urbano de este eje está concebido sin tener en cuenta el contexto urbano en que se desarrolla, por lo que cuenta con elementos de muy poca calidad ambiental y visual, como vallas publicitarias de grandes dimensiones, un alumbrado público resuelto en la mayoría de los casos mediante báculos de gran altura y donde la presencia de la vegetación es muy escasa y presenta un estado de conservación deficiente. Las aceras, surgidas en el arcén de la carretera, presentan unas dimensiones, por lo general, muy ajustadas y están sometidas a múltiples invasiones.

Las principales medidas a desarrollar serían:

- Supresión de todos los elementos impropios, tales como vallas publicitarias de gran formato, barreras y quitamiedos, elementos de señalización inadecuados o desproporcionados, etc.
- Mejora de la transitabilidad peatonal a lo largo del eje mediante la reurbanización de las aceras, el aumento de sus dimensiones y la mejora general de la accesibilidad.
- Mejora de la transitabilidad transversal al mismo, con el objetivo de reducir el efecto barrera o fractura que puede generar esta vía en la trama urbana.

- Mejora e intensificación de la vegetación, con el objetivo de mejorar la imagen y mitigar los efectos negativos del tráfico rodado.
- Incorporación de elementos de señalética urbana claros que permitan la rápida ubicación y orientación de los puntos de mayor interés.
- Incorporación de elementos que signifiquen los puntos de acceso a la ciudad, dotando a estos puntos de singularidad, rompiendo, aunque simbólicamente, la monotonía propia de la escena de carretera.

6.9. Recomendaciones generales de las actuaciones de urbanismo comercial.

9.1. Recomendaciones generales de reurbanización de los espacios comerciales urbanos.

- Conformar, en la medida de lo posible, recorridos peatonales y semipeatonales interconectados que unan espacios públicos y equipamientos comerciales, sociales, culturales, etc. atractores.
- Aprovechar elementos naturales existentes, adaptándolo a las condiciones ambientales de cada lugar: lugares en sombra, soleados o mixtos, luz, aire, agua, sonidos y olores, vistas y perspectivas, etc.
- Cuidar los bordes de las zonas peatonales con zonas de tráfico: pasos peatonales, cruces, etc. Señalizar convenientemente las zonas de prioridad peatonal.
- En las calles peatonales de uso exclusivo para viandantes, deben preverse accesos circunstanciales de urgencia, ambulancias, bomberos, servicios urbanos, recogida de residuos, mudanzas y carga y descarga.
- En calles semipeatonales o de coexistencia, el diseño urbano debe favorecer el tránsito rodado lento, dado al peatón la preferencia de paso.
- Pavimentar con materiales duros, antideslizantes, sin rugosidades y provistos de acanaladuras que faciliten la evacuación del agua, pero sin juntas hundidas.
- Incorporar los elementos necesarios para eliminar barreras urbanísticas: resolver las transiciones entre las aceras y pasos peatonales mediante planos inclinados con pendientes máximas del 8% y sin resaltos de calzada.
- Proteger, cuando sea posible, las aceras de la invasión de los automóviles mediante la plantación de mojones, bolardos o barreras situadas en calzadas.
- Resolver los accesos a vehículos a garajes mediante bordillos achaflanados que no deformen el perfil longitudinal de la acera
- Enrasar alcorques con los pavimentos, para retener y evacuar el agua superficial.
- Proteger los itinerarios peatonales en la proximidad de obras, con vallas, arbustos, redes, etc.

9.2. Recomendaciones generales para la incorporación de elementos de mobiliario urbano.

- Integrar funciones en un mismo elemento para eliminar elementos superfluos.
- Favorecer la identificación de la ciudad a través de sus elementos urbanos. Apostar por la modernidad en cuanto a confort, conceptos, técnicas y materiales.
- Incorporar elementos sofisticados, esculturas urbanas y elementos ornamentales en calles de gran afluencia peatonal, de tal forma que se cree un ambiente especial en las zonas comerciales más significadas de la ciudad.
- Localizar elementos en zonas donde no obstaculicen el tráfico peatonal, sean fácilmente visibles por los conductores pero no dificulten su visibilidad.
- Apostar por la funcionalidad y racionalidad en el diseño. Estandarización en las mismas zonas. Materiales de fácil instalación, mantenimiento y buen comportamiento ante las adversidades climáticas y comportamientos vandálicos. Piezas de fácil sustitución.
- Respeto de las medias de accesibilidad para personas con deficiencias físicas.
- En MUPI's, la información debe ser fácilmente actualizable, siendo posible la utilización de los paneles para la propagación de noticias y actos de muy diversa índole.
- Se deben crear lemas, anagramas, logotipos, etc. que tengan amplia difusión y sean utilizados constantemente en todos los paneles informativos (por ejemplo para identificar el centro urbano comercial).

9.3. Recomendaciones sobre la inserción de los elementos de la escena urbana.

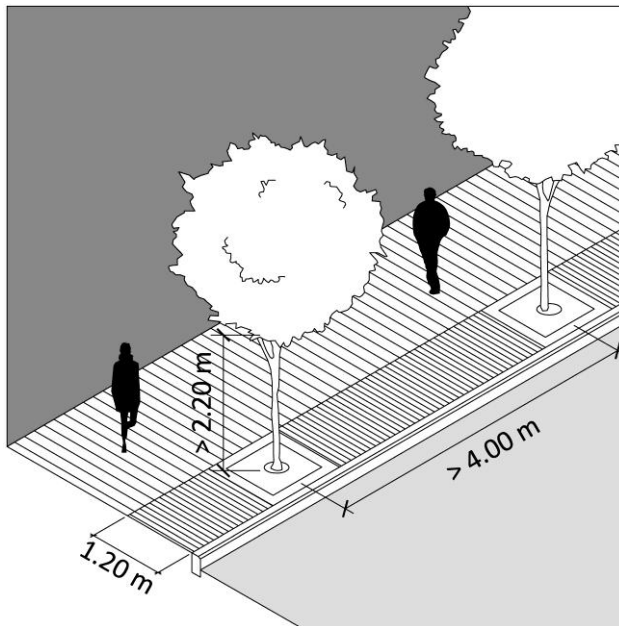
9.3.1. Arbolado.

La distancia mínima del suelo a la copa deberá ser de 2,20 metros, para no entorpecer el tránsito peatonal en la acera.

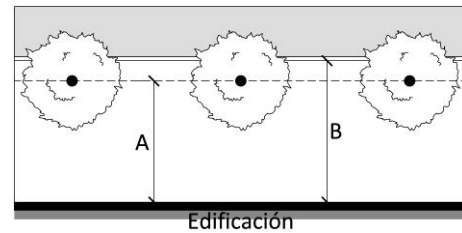
Todo árbol incluido en espacios peatonales pavimentados deberá ir provisto de su correspondiente alcorque. Los modelos están contemplados en la Normalización de Elementos Constructivos (NEC).

Los alcorques se colocarán a una distancia superior a 4 metros, para permitir la colocación de elementos de mobiliario intercalados. Deben permitir la visibilidad de rótulos y escaparates comerciales desde la calzada.

La banda destinada a la colocación de elementos de macroubanismo tendrá una anchura aproximada de 1,20 metros, pudiendo variar en función del ancho total de la acera.



Marco de plantación pequeño (4 a 6 metros)		Marco de plantación mediano (6 a 8 metros)		Marco de plantación grande (8 a 10 metros)	
A	B	A	B	A	B
3 m	3,5 a 4 m	3,5 a 4 m	4 a 5 m	4,5 a 5 m	5 a 6 m



9.3.2. Alumbrado.

En el alumbrado vial se pueden plantear las siguientes disposiciones básicas:

- axial suspendida:** Esta disposición es poco recomendable ya que necesita una suspensión por cables. Se utiliza cuando se puede contar con calles estrechas y edificios altos a ambos lados.
- unilateral:** Se emplea cuando el ancho de las calzadas es igual o inferior a la altura de los puntos de luz. La disposición unilateral es ideal para calzadas de anchos menores a 10 metros. Esta disposición es una solución bastante empleada en las calzadas estrechas, ya que su instalación resulta muy económica en lo referente al montaje de las líneas de alimentación.

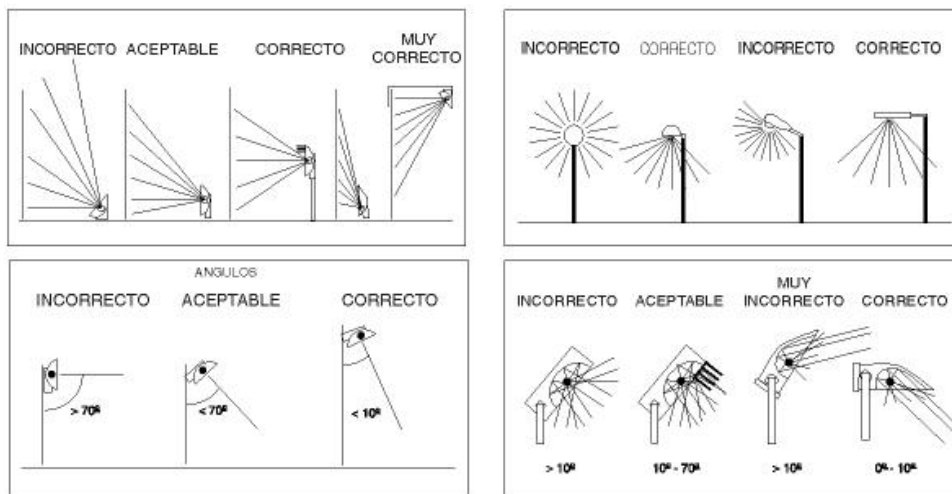
Cuando los anchos de calzada superan los 10 metros, este tipo de disposición no se puede emplear, ya que de hacerlo parte de la calzada opuesta a la línea de las luminarias quedaría deficientemente iluminada.

c) Bilateral: El empleo de este tipo de disposición es el más recomendable, dentro de las disposiciones bilaterales podemos encontrar a su vez los siguientes tipos:

Al tresbolillo: Muy recomendadas para anchuras de calzadas de 1,0 a 1,5 veces la altura de las luminarias.

Pareado: Para anchuras superiores a 1,5 veces la altura de los puntos de luz.

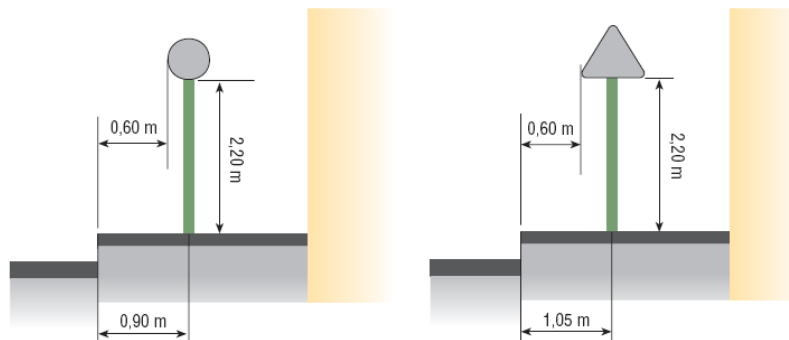
Respecto a la contaminación lumínica, es interesante atender a las recomendaciones de diseño y disposición de los equipos, para evitar la proyección del foco luminoso hacia zonas innecesarias, reduciendo la contaminación lumínica ambiental.



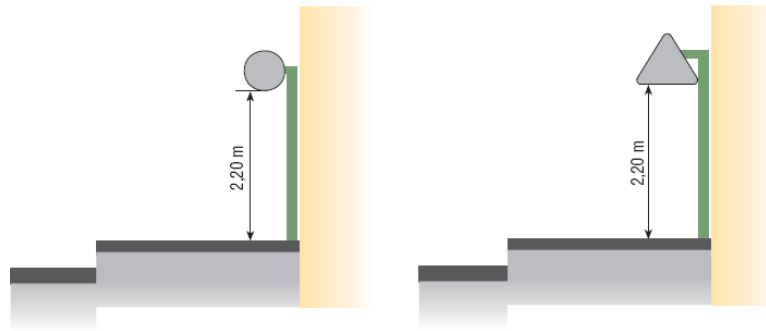
9.3.3. Señalética.

La altura de las señales, definida como la distancia entre el borde inferior de la señal y el nivel de la acera, será de 2,20 metros y se mantendrá uniforme a lo largo de todo el itinerario.

La colocación de señales en aceras de anchura igual o superior a 2,50 metros se mantendrá las siguientes distancias mínimas:



En aceras de anchura inferior a 2,50 metros las señales se colocarán con un soporte fijo próximo a la fachada y en forma de banderola, del tal forma que no resulten un obstáculo.



9.3.4. Elementos o zonas de juegos infantiles.

Se dispondrán 20 m² por cada 100 m² de áreas ajardinadas, plazas y bulevares, en áreas con edificación residencial.

9.3.5. Terrazas ocupando la vía pública.

El espacio ocupado por la terraza deberá distar, como mínimo:

- 2,00 m de las paradas de vehículos de servicio público.
- 1,50 m de los pasos de peatones y rebajes para minusválidos.
- 1,50 m de los laterales de las salidas de emergencia.
- 1,50 m de los vados para salida de vehículos de los inmuebles.
- 1,50 m de los puntos fijos de venta instalados en la vía pública.
- 1,50 m de las cabinas de teléfonos y de la ONCE.
- 1,50 m de las entradas a los edificios.
- 0,50 m de los bordillos de calles sin aparcamiento en batería. Puede reducirse hasta 0,30 m cuando haya valla de protección.
- 0,80 m de los bordillos de calles con aparcamiento en batería.
- 0,50 m de los espacios verdes, cuando el acceso a las mesas deba realizarse por el lado de estos espacios.

Cuando la terraza se adose a la fachada del local deberá dejarse libre, al menos, una distancia de 1,50 m desde los quicios de las puertas del mismo. En estos espacios no podrá colocarse tampoco mobiliario accesorio.

No podrán instalarse terrazas en los lugares que a continuación se indican:

- Las salidas de emergencia en su ancho, más 1 metro a cada lado de las mismas.

- Las paradas de transporte público regularmente establecidas.
- Los pasos de peatones y los vados, más 1 metro a cada uno de sus lados.
- Accesos a locales o edificios contiguos más 0,50 metros a cada lado de los mismos.
- Escaparates o ventanales de otros establecimientos.

Con carácter general, en las terrazas instaladas en la vía pública, sólo se autorizará la colocación de sombrillas fácilmente desmontables que tengan como máximo, un diámetro de 5 metros o superficie equivalente, y sujetas a una base de suficiente peso, de manera que no suponga peligro para los usuarios y viandantes, y con una altura mínima de 2,20 metros, y máxima de 3,50 metros. En ningún caso la instalación de sombrillas implicará la realización de obra en el pavimento.

9.4. Gestión y realización de las actuaciones.

- Informar claramente y con suficiente anterioridad antes del inicio de las obras de la intervención urbana a realizar, fases de desarrollo y finalización prevista de las mismas.
- En la medida de lo posible, incorporar sus aportaciones.
- Velar por que las obras se ajusten a la planificación y organización inicial, de forma que todas las empresas se ajusten a un planning previamente consensuado, de tal forma que se impidan, en la medida de lo posible, retrasos y molestias innecesarias.
- Intentar que los trabajos se organicen por fases, siempre que sea posible, de forma la actividad económica de la zona se vea paralizada solo los periodos imprescindibles.
- En actuaciones de gran envergadura o duración, promover ayudas para los comerciantes y empresarios afectados por las obras.

9.5. Planificación ordenada de nuevo suelo comercial.

Es necesario reconciliar la planificación urbana con la actividad comercial partiendo de que esta actividad es uno de los motores de la economía local y debe considerarse también como equipamiento para la comunidad y elemento que estructura y vertebrada la ciudad.

El comercio es un equipamiento urbano, y por lo tanto se deba prever en los distintos instrumentos de la planificación urbana. La Administración Local tiene la responsabilidad de prever que la localización del comercio en la ciudad permita a los consumidores acceder a la oferta de bienes demandados en las mejores condiciones posibles de precio, surtido y calidad, en un marco de competencia, de ahí que sus actuaciones en el espacio público ligadas a la mejora del diseño urbano y de la accesibilidad son tan fundamentales como la adaptación y modernización del propio comercio.

Una obligación de la acción pública en la ordenación de la actividad comercial es la de garantizar y proteger el derecho de libre elección por parte de los consumidores,

extendiéndose esta a la posibilidad de elección entre distintos establecimientos de una misma actividad y también entre formas comerciales diferentes.

La libre elección de los consumidores sobre qué productos comprar, cómo comprarlos y dónde comprarlos debe ser protegida como garantía de competencia. La libertad de elección de los consumidores debe extenderse entre distintos establecimientos de una misma actividad y también entre formas comerciales diferentes, entre formatos comerciales y entre enseñas. Un paisaje diverso de formas comerciales es la mejor garantía de protección a la libre elección de los consumidores.

En este sentido, se pueden realizar algunas recomendaciones:

- Fomentar la desagregación de las superficies destinadas a nuevas implantaciones comerciales, favoreciendo un mayor reparto equilibrado en la ciudad. Limitar el dimensionamiento de los grandes equipamientos comerciales con el mismo objetivo de posibilitar una mejor distribución territorial, más compleja y equilibrada.
- Proteger de nuevas dotaciones terciarias de impacto aquellas zonas ya saturadas y/o donde la ciudad preexistente tiene una función comercial de relevancia territorial, como es el caso del centro urbano.
- Al mismo tiempo, valorar la incidencia positiva que medianos equipamientos comerciales compatibles con tramas urbanas consolidadas pueden tener sobre los procesos de recualificación urbanística de zonas comerciales tradicionales, de tal forma que se puedan convertir en locomotoras comerciales en dichos ámbitos. En este sentido, la normativa urbanística debe impedir el desvío hacia la periferia urbana de operaciones o iniciativas que pueden ayudar a la progresiva mejora urbanística de las zonas urbanas consolidadas.
- Equilibrar el crecimiento de los establecimientos de mediana superficie y libre servicio ubicados en los barrios en los que la implantación solo debe justificarse para favorecer una mayor diversidad comercial de formatos y enseñas. Las decisiones públicas sobre la implantación de nuevos establecimientos de estas características debe contemplar la competencia entre formatos y enseñas comerciales, con el propósito de que la diversidad favorezca siempre al consumidor y permita mejorar el nivel de adecuación de la oferta comercial a la demanda, tratando de favorecer la convivencia de las distintas formas comerciales existentes.
- Por el contrario, ofrecer oportunidades atractivas y competitivas para la localización de empresas en los barrios y, especialmente, en las urbanizaciones que presentan claras infradotaciones comerciales, combinando convenientemente este tipo de ofertas con otras complementarias de proximidad, creando pequeñas polaridades comerciales que satisfagan las necesidades cotidianas de sus residentes.
- En este mismo sentido, es necesario favorecer una mayor proximidad de la oferta comercial a los ciudadanos, al ser este un equipamiento básico que asegura su calidad de vida. Es necesario potenciar el concepto de proximidad del comercio en los barrios de la ciudad, es decir, potenciar la existencia de un comercio cercano, relativamente diverso y sobre todo comprometido con el barrio. El concepto de proximidad no es sólo una cercanía física del comprador y del punto de venta, es también un concepto no

espacial, la proximidad significa afinidad de mentalidad, de estilo de vida, de grupo social, de ideas.

9.6. Sobre la financiación de actuaciones de urbanismo comercial.

Una gran parte de las propuestas planteadas en el presente Plan de Acció Comercial son susceptibles de recibir subvenciones por parte de la Conselleria, dentro del conjunto de ayudas que dirige para la modernización del comercio minorista.

Sin embargo es necesario precisar algunas de las condiciones necesarias de las actuaciones para poder acogerse a este tipo de incentivos:

- 1) Las ayudas se dirigen a inversiones de urbanismo comercial destinadas a la creación y/ o modernización de espacios urbanos adaptados al uso peatonal-comercial. La Conselleria exige que en intervenciones de reurbanización o pavimentación, la intervención incremente significativamente el espacio para uso peatonal.
- 2) Son también susceptibles de apoyos las inversiones en pavimentación, señalética, alumbrado y mobiliario urbano derivadas del Plan de Acció Comercial.
- 3) Las actuaciones se dirigen específicamente a zonas o ejes que posean una alta densidad comercial.
- 4) Las actuaciones de urbanismo comercial se realizan sobre espacios urbanos ya consolidados y urbanizados, por lo que no son aplicables los principios de diseño urbano que introducen en la creación de nuevos tejidos urbanos. No se pueden considerar, por tanto, actuaciones de urbanismo comercial aquellas que únicamente engloban la mejora de los servicios o infraestructuras urbanas o de reordenación viaria, mediante criterios generalistas, sin aportar mejoras significativas para la mejora de la actividad comercial.
- 5) El nivel de definición de las propuestas contenidas en el Plan de Acció Comercial permite plantear distintas alternativas y soluciones técnicas para alcanzar los mismos objetivos.

Por tanto, las soluciones gráficas y los ejemplos concretos de materialización contenidos en las Fichas de Análisis Urbano Comercial han de entenderse como recomendaciones y no como soluciones únicas.

Se trata de recreaciones representativas de los objetivos a alcanzar, que deberán ser objeto de posteriores revisiones en el momento de redacción de los proyectos técnicos mediante los cuales se lleven a cabo las intervenciones.

En este sentido, deben ser los proyectos técnicos específicos los que concreten la intervención en cada momento, en coherencia con la estrategia general de intervención municipal, y serán las comisiones mixtas las encargadas de debatir y decidir la programación de las intervenciones, el ámbito de las mismas y su prioridad.