

## **ESTUDIO ADECUACIÓN DE CARRIL LÚDICO – DEPORTIVO**

**CARRETERA L'ERMITA- VINARÒS**

**Introducción**

---

**El proyecto**

---

**Criterios de actuación**

---

**Estudio del tramo 1**

---

Situación actual: fase I – II - III

---

Adecuación tipo

---

Descripción de actuación

---

**Propuestas mobiliario**

---

**Conclusiones**

---

Introducción

# Introducción



# Introducción

PROYECTO CARRIL LÚDICO-DEPORTIVO CTRA. L' ERMITA- PARTIDO POPULAR VINARÓS

## Introducción

---

Actualmente Vinaròs se encuentra en una fase de crecimiento y expansión continuos, alterados únicamente por los ciclos económicos que condicionan el desarrollo urbano de la localidad.

El proyecto “Carril Lúdico-Deportivo Ermita”, nace en beneficio de ese crecimiento no solo urbanístico en cuanto a dotación de servicios a la localidad, sino en cuanto al enriquecimiento del ciudadano en base a un espíritu preservador del entorno natural del cual la ciudad dispone. El crecimiento de la ciudad no solo debe comportar crecimiento en el núcleo urbano sino que debe apostar por fomentar “vías de esparcimiento” a los propios ciudadanos facilitando así una rápida evasión del medio urbano gracias a la rápida integración con el medio ambiente.

*“Vinaròs debe apostar por fomentar este tipo de iniciativas y contribuir al enriquecimiento de los ciudadanos a la vez que fomentar la práctica de actividades lúdico-deportivas y de esparcimiento”*

El objeto de este estudio es la adecuación de una zona muy frecuentada por los Vinarossencs, no solo dos veces al año en motivo de la romería de San Sebastián y Mare de Déu de la Misericordia, sino de un trasiego que se observa diariamente y de forma relevante los fines de semana. Actualmente la sociedad en la que vivimos se ha vuelto más compleja en cuanto a la demanda de servicios que efectúan a nivel local.

Es por tanto labor de los consistorios esforzarse por detectar esas nuevas necesidades que muestra una ciudad como Vinaròs.

## Introducción

---

Actualmente el camino de la Ermita es un camino de tránsito para los vehículos que circulan entre Vinaròs, la ermita, el Club de Tennis Vinaròs y las zonas residenciales aledañas al Puig de la Ermita. El tráfico que se registra diariamente, aun no siendo elevado, dificulta por determinadas zonas, tanto el paseo como la práctica de determinadas actividades deportivas.

Por su peligrosidad debido a lo sinuoso del trayecto con curvas de escasa visibilidad, actualmente se trata de un trayecto peligroso tanto como para pasear como para actividades deportivas al aire libre, como podrían ser correr o pasear en bicicleta.

En la actualidad muchas zonas urbanas están destacando la importancia de “rescatar” zonas rurales o las riberas de los ríos, para el esparcimiento de la población y aprovechar así el valor paisajístico añadido durante el trayecto. Actualmente la distancia que separa Vinaròs de la Ermita es de 5.440 metros tomando como punto de salida la rotonda del puente de la Avenida Maria Auxiliadora.

Debido a la dificultad que plantea una actuación integral sobre todo el trayecto por diversos motivos, tales como la escasa amplitud de la vía de comunicación, terreno abrupto con desniveles pronunciados y sobretodo el elevado coste que supondría una actuación sobre el mismo se procede a realizar un estudio por tramos y analizar la idoneidad de la actuación por las distintas fases en las que se dividiría el proyecto.

A priori se estima, que el propio recorrido se podría dividir en actuaciones concentradas en 3 tramos.

**TRAMO 1:** Recorrido total de 1.660 metros + Puente 170 m = 1.830 metros.

**TRAMO 2:** Recorrido total de 1.930 metros.

**TRAMO 3:** Recorrido total de 1.335 metros.



Estado actual

## Estudio adecuación de carril lúdico- deportivo ERMITA VINARÒS



**El proyecto**

**el proyecto**



**El proyecto**

PROYECTO CARRIL LÚDICO-DEPORTIVO CTRA. L' ERMITA- PARTIDO POPULAR VINARÓS

## El proyecto de adecuación

---

Tal y como hemos presentado con anterioridad la actuación completa requeriría de la adecuación de tres tramos para conseguir una adaptación completa de la totalidad del circuito deportivo. Como cualquier proyecto nace con las limitaciones conocidas de la financiación dado lo limitado de los recursos a nivel local. El proyecto en conjunto destaca por su sencillez y sobriedad, a la vez que realismo. Se divide en 3 TRAMOS

TRAMO 1: Recorrido total de 1.660 metros + puente 170 m = 1.830 metros.

TRAMO 2: Recorrido total de 1.930 metros.

TRAMO 3: Recorrido total de 1.335 metros.

### ***TRAMO 1 (recorrido total 1.830 m.)***

Comprende la zona reflejada en el plano y marcada con rojo. Ésta zona es actualmente la zona que presenta una serie de condicionantes naturales, tanto por anchura de vía, como de zonas libres con márgenes adaptables a un coste relativamente mas bajo de ejecución y de mayor atractivo ya que recorre de forma paralela la ribera del río Servol. Comprende un recorrido 1.660 metros + 170 metros que transcurren sobre el puente del Servol que actualmente ya se encuentra en un estado degradado. La actuación en esta zona destaca por ser muy necesaria debido al trafico que registra y la velocidad de los vehículos. Trazado sinuoso de visibilidad reducida que condiciona la práctica de actividades al aire libre: correr, pasear, ir en bicicleta, etc.



## El proyecto de adecuación

---

### **TRAMO 2** *(recorrido total 1.930 m.)*

Comprende la zona reflejada en el plano y marcada en verde. Se trata de una zona que transcurre opuesta a la otra ribera/margen del río Servol. Se trata de un recorrido menos transitado por vehículos particulares, pero que registra un mayor tráfico de vehículos comerciales, debido a la tipología de industria que se ubica en esta zona. Actualmente no es una zona que los ciudadanos utilicen para pasear y es mayormente transitada en festividades locales como San Sebastián. Es una zona que también por su orografía relativamente plana, reúne los condicionantes para poder ser adaptada como vía lúdico-deportiva.

### **TRAMO 3** *(recorrido total 1.333 m.)*

Comprende la zona reflejada en el plano y marcada en azul. Se trata de una vía que actualmente ya comunica la ribera del río Servol desde su desembocadura hasta el puente romano. Actualmente existe una zona peatonal que finaliza en el punto donde iniciaría esta otra, es decir el margen opuesto del Servol. Esta zona presenta amplitud de vía, así como espacio suficiente para acondicionar una vía lúdico deportiva y continuar abriendo Vinaròs al río Servol. Existe un punto negro a destacar en este trayecto que se sitúa en el paso subterráneo de la vía del tren y que condicionaría la viabilidad parcial de trayecto.

*Este estudio se centrará exclusivamente en la viabilidad del TRAMO 1, como primera actuación de adecuación para un carril lúdico-deportivo para los ciudadanos.*

**Críterios de actuación**

# Críterios de actuación



## **Críterios de actuación**

PROYECTO CARRIL LÚDICO-DEPORTIVO CTRA. L' ERMITA- PARTIDO POPULAR VINARÒS

## Criterios de actuación

---

Los criterios generales de actuación en los ámbitos que nos ocupan, pueden resumirse en los siguientes puntos:

- Articulación de espacios libres, dotaciones y transportes.
- El río como eje vertebrador de la nueva estructura urbana.
- Establecimiento de condiciones de centralidad en actividades y usos.
- Accesibilidad pública y movilidad para la plena integración del río.
- Multifuncionalidad y diversidad: polivalencia de paisajes y funciones.
- Promoción de usos públicos en el ámbito.
- Diseño de riberas y márgenes del río.

Tiene especial relevancia el tratamiento paisajístico: diseño de espacios diversos, no repetitivos, además del mantenimiento de la ribera y plantaciones existentes.

*Respeto a la dinámica del río, manteniendo o mejorando las condiciones naturales*

Estudio tramo 1

# Estudio tramo 1

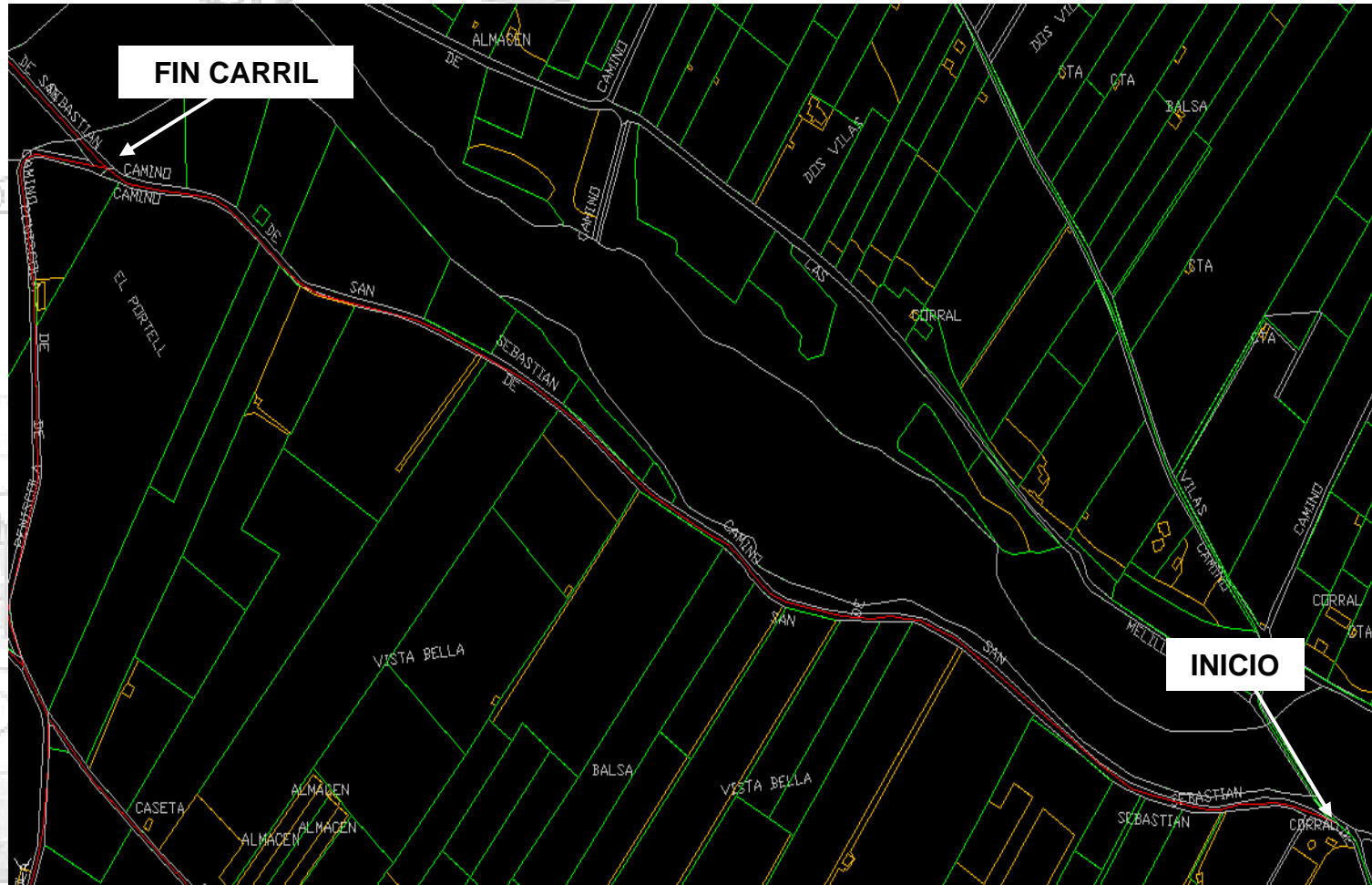


# Estudio tramo 1

PROYECTO CARRIL LÚDICO-DEPORTIVO CTRA. L' ERMITA- PARTIDO POPULAR VINARÓS

# Estudio: tramo 1

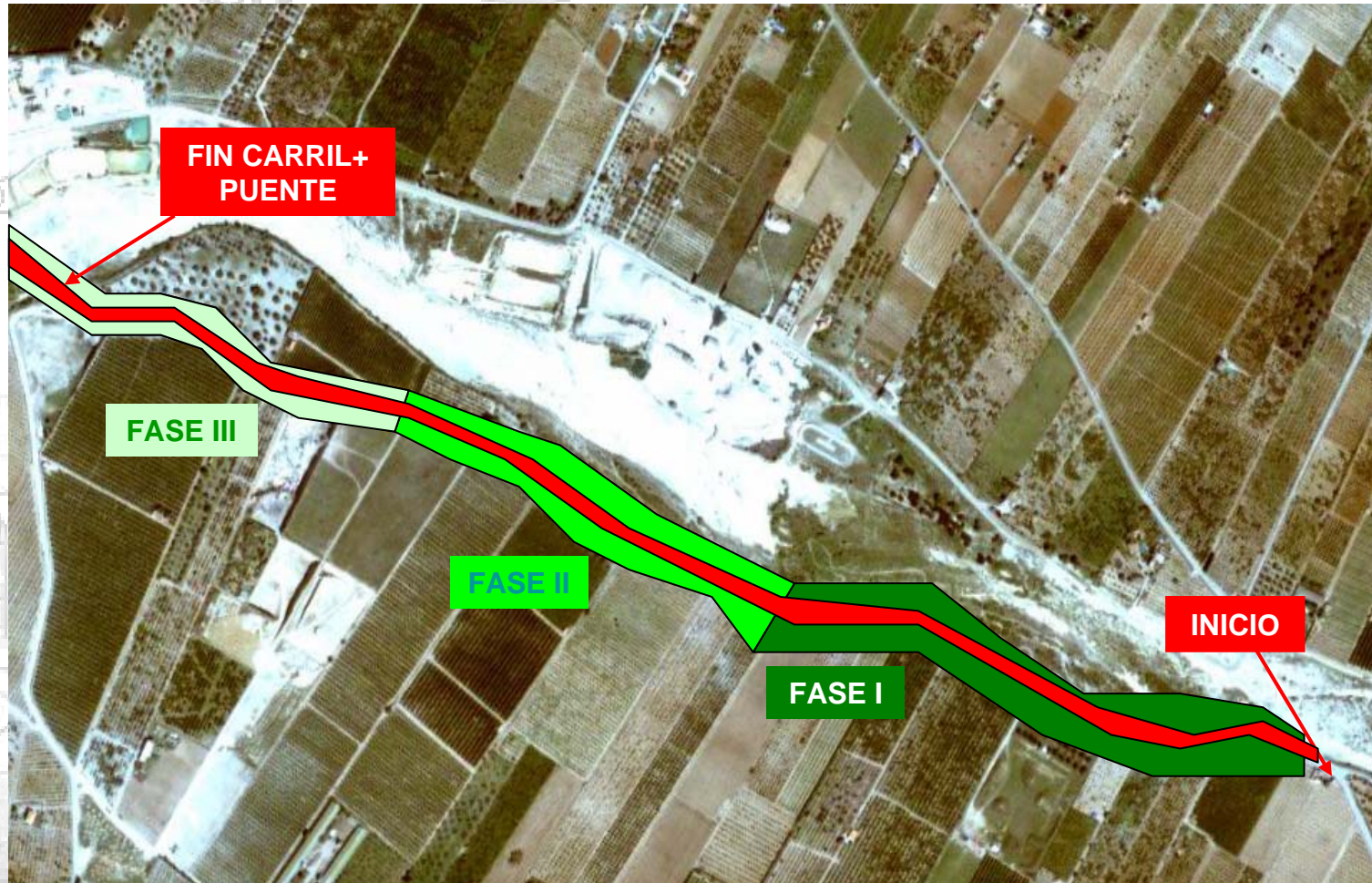
Estudio: tramo 1





**Estudio: tramo 1**

Estudio: tramo 1





## Tramo 1: fase I

### **TRAMO 1** (recorrido total 1.830 m.)

El tramo 1 por su mayor facilidad de ejecución, por su utilidad, por su amplia vía, por sus zonas libres es el tramo que reúne los mayores condicionantes a la hora de ser llevado a cabo y es por tanto por el que nos hemos decantado para estudiar, evaluar su ejecución y funcionalidad.

La actuación sobre dicho tramo se podría sub-dividir o temporalizar en varias fases, que se han acotado en función a su coste y dificultad de ejecución.

#### **Fase I**

Comprende la adecuación de un carril de un longitud total de 750 m. y 1,5 m. de amplitud, con zonas de descanso acondicionadas con bancos, vegetación y posibles rincones deportivos para práctica de determinados ejercicios. La superficie de dicho carril no invade la vía, puesto que dispone de un amplio margen para su acondicionamiento y aprovechamiento.



○ Acondicionamiento de rincones deportivos, apeaderos o zonas de descanso

Tramo 1: fase II

**Fase II**

Comprende la adecuación de un carril de un longitud total de 478m y 1,5 de amplitud, con zona de descanso acondicionada con bancos, vegetación y posibles rincones deportivos para práctica de determinados ejercicios. La superficie de dicho carril no invade la vía, puesto que dispone de un amplio margen para su acondicionamiento y aprovechamiento.

Se detecta que la finalización del tramo coincide con el estrechamiento de la vía por lo que para la ejecución de este tramo aun no existen dificultades añadidas y su realización tampoco entraña complejidad alguna.



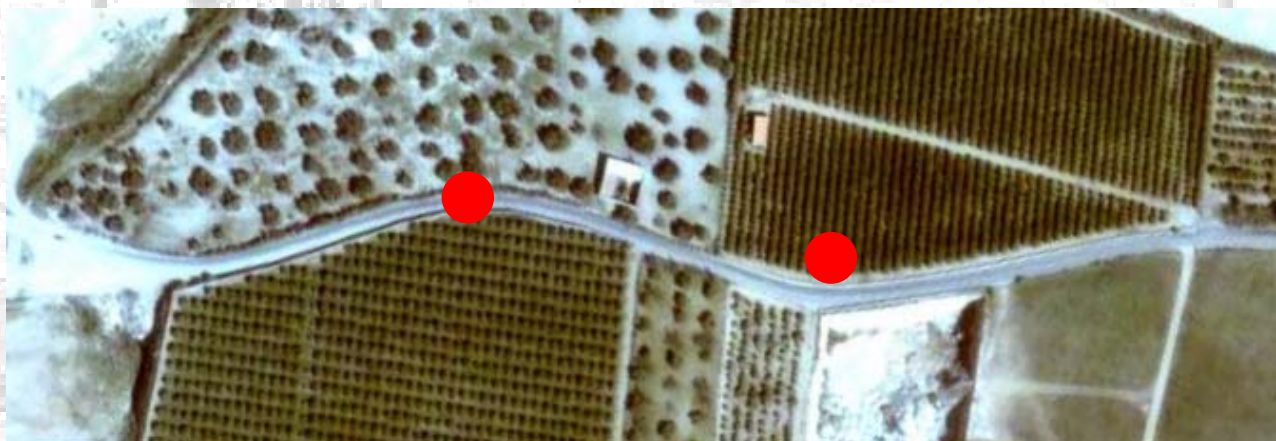
○ Acondicionamiento de rincones deportivos, apeadero o zona de descanso

Tramo 1: fase III

**Fase III**

Comprende la adecuación de un carril de un longitud total de 432m y 1,5 de amplitud, sin zona de descanso. La superficie de dicho carril invade la vía, puesto que se produce un pronunciado estrechamiento de la vía que obligaría a llevar a cabo la cesión o expropiación por parte de los vecinos en una franja de igual proporción que la superficie de vial a construir, es decir 648 m<sup>2</sup>.

Éste tramo presenta mas dificultades que los anteriores debido a que la carretera no transcurre paralela al río y no existe margen aprovechable. Para la ejecución del mismo se deberían estudiar soluciones alternativas con los propietarios.



Zonas conflictivas para la adecuación del carril

estudio: tramo 1

---

### **Fase I**

Superficie total de carril lúdico-deportivo : 1.125 m<sup>2</sup> (750 m. longitud x 1,50 anchura)

Superficie zonas lúdicas aprovechable: 1588 m<sup>2</sup>

Zona 1: 338 m<sup>2</sup> - Zona 2: 700 m<sup>2</sup> - Zona 3: 550 m<sup>2</sup>

### **Fase II**

Superficie total de carril lúdico-deportivo : 717 m<sup>2</sup> (478 m. longitud x 1,50 anchura)

Superficie zonas lúdicas aprovechable: 400 m<sup>2</sup>

Zona 4: 400 m<sup>2</sup>

### **Fase III**

Superficie total de carril lúdico-deportivo : 648 m<sup>2</sup> (432 m. longitud x 1,50 anchura)

Superficie zonas lúdicas aprovechable: 0 m<sup>2</sup>

Zona de vía a ocupar/expropiar: 648 m<sup>2</sup>

### **TOTALES:**

Superficie total de carril: 2490 m<sup>2</sup>

Superficie de zonas lúdicas: 1988 m<sup>2</sup>

Superficie a ocupar/expropiar: 648 m<sup>2</sup>