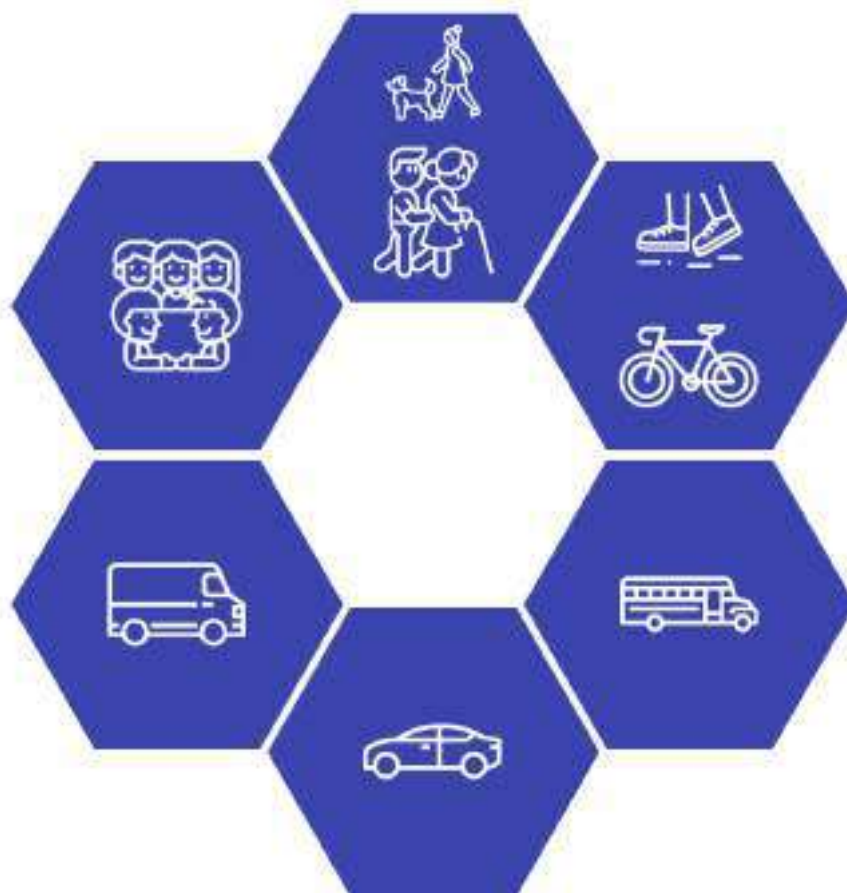


# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE de ISLA CRISTINA

AYUNTAMIENTO DE ISLA CRISTINA



**P M U S**  
ISLA CRISTINA



*Todo se andará*



# Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Isla Cristina (PMUS)

Bloque 1. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

**Bloque 2. OBJETIVOS Y PLAN DE ACTUACIÓN**

Bloque 3. Proceso Participativo

Anexos:

1. Estudio de viabilidad para complementar e implementar un sistema de carril ciclable en los núcleos de Isla Cristina, La Redondela y Urbasur
2. Estudio de viabilidad de la conexión ciclable entre núcleos
3. Estudio previo de servicios de transporte público urbano intermunicipal

Versión Borrador

Noviembre 2022

## **PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE ISLA CRISTINA**

### **Ayuntamiento de Isla Cristina**

#### **Dirección y coordinación política**

Jenaro Orta Pérez. Alcalde de Isla Cristina

Francisco Zamudio Medero. Primer Tte. Alcalde

Montserrat Márquez Cristóbal. Segunda Tte. Alcalde

#### **Dirección y coordinación técnica**

Susana López Rodríguez. Jefa Servicio de Obras y Urbanismo

M. Enrique (Ike) Botello Orta. Gestión y Coordinación de Proyectos

#### **Redacción y participación**

FFGeo Territorio y Movilidad SL

Jörg Fischer

Belén Parera García

Rafael Fuentes-Guerra Soldevilla, (Hábitat 4)

José María López Medina (Hábitat 4)

Emma Luengo López (CapaCinco)

Rocío Martín Bautista (CapaCinco)

Esteban de Manuel Jerez (Hábitat 4)

Apolet Oteiza González

Maria Inés De Gante Mora

Dominique Ortseifen

# 1 Contenido

1	OBJETIVOS, CRITERIOS Y ESTRATEGIAS PARA UN MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	7
1.1	Hacia un nuevo paradigma de movilidad.....	7
1.2	Objetivos generales del PMUS.....	10
1.2.1	Marcos estratégicos y normativos.....	10
1.2.2	Objetivos generales del PMUS de Isla Cristina.....	11
1.3	Objetivos específicos.....	13
1.3.1	Concordancia entre los Objetivos Estratégicos de la EDUSI, la Agenda Urbana Española y los Objetivos Generales del PMUS con sus Objetivos específicos.....	14
1.3.2	Líneas de acción a considerar en cada objetivo específico.....	16
1.4	Estrategias.....	21
1.4.1	E1.1 Integración de la Movilidad en la Planificación Urbanística y el urbanismo táctico.....	22
1.4.2	E1.2 Accesibilidad y eliminación de barreras, y promoción de los desplazamientos de proximidad garantizando la autonomía.....	23
1.4.3	E2.1 Movilidad peatonal. Red de itinerarios peatonales y acciones de mejora de su diseño urbano	24
1.4.4	E2.2 Movilidad ciclista. Compleción de la red ciclable en los ámbitos urbanos e interurbanos	24
1.4.5	E3.1 Fomento y planificación del transporte público y colectivo.....	26
1.4.6	E4.1 Jerarquización del viario, tráfico y seguridad vial.....	27
1.4.7	E4.2 Estacionamiento: planificación integrada del sistema de aparcamientos.....	28
1.4.8	E4.3 Gestión de la movilidad cotidiana, estival y de emergencia.....	28
1.4.9	E5.1 Estrategia de movilidad logística y laboral. Mejora en la logística del transporte y flujos de mercancías.....	29
1.4.10	E6.1 Participación ciudadana y gobernanza, seguimiento y evaluación.....	30
1.5	Principios para un cambio de paradigma en la movilidad en Isla Cristina.....	31
1.5.1	Un modelo de movilidad y de ciudad.....	31
1.5.2	Para un cambio de hábitos de movilidad y fomento de la movilidad activa.....	32
1.5.3	Para la integración de la movilidad en la planificación urbanística y el urbanismo táctico.....	32
1.5.4	Para crear una red de corredores peatonal, caminos escolares seguros y red de cuidado.....	32
1.5.5	Para dotarse de accesibilidad y eliminación de barreras garantizando la autonomía y la movilidad peatonal.....	33
1.5.6	Para un cambio de tipología y jerarquización del viario, tráfico y seguridad vial.....	33
1.5.7	Reordenación de las direcciones del viario.....	36
1.5.8	Para la promoción de la Movilidad ciclista.....	36
1.5.9	Para un sistema de estacionamiento y aparcamiento acorde a las necesidades.....	37
1.5.10	Para la mejora del transporte público colectivo.....	37
1.5.11	Para una mejora en la logística del transporte.....	38
2	PLAN DE ACTUACIÓN.....	39
2.1	Cuadro resumen.....	39

2.2	Vigencia del Plan.....	43
2.3	Fichas de las Actuaciones.....	44
2.4	Resumen del Plan de Actuación, Cronograma y Previsión Económica.....	98
2.4.1	Estimación económica y programación del PMUS.....	98
2.4.2	Relación entre PMUS y Plan de acción de la Agenda Urbana.....	101
3	SEGUIMIENTO DEL PLAN Y SISTEMA DE INDICADORES.....	104
3.1	Sistema de Indicadores.....	104
3.2	Comisión de seguimiento.....	106
4	PLANOS DE PROPUESTAS DE ACTUACIONES.....	107

# 1 OBJETIVOS, CRITERIOS Y ESTRATEGIAS PARA UN MODELO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

## 1.1 Hacia un nuevo paradigma de movilidad

La movilidad diaria de las personas se vio netamente modificada desde la aparición del vehículo a motor en las primeras décadas del siglo XX, condicionando a partir de entonces el diseño y el funcionamiento de las ciudades heredadas e hipotecando progresivamente su espacio público para el uso del automóvil. Así el espacio de privacidad del hogar se exporta al espacio público urbano, apropiándose de una gran superficie disponible que posibilitara su movimiento y estacionamiento, restando con ello el uso compartido a las personas y de alteridad ciudadana propia de las funciones urbanas que aseguraban el intercambio en la satisfacción de las necesidades diarias.

El modelo económico y social globalizado en la sociedad actual ha consolidado un modo de movilidad expansivo y dependiente del consumo territorial y de energía a partir de recursos fósiles, ocasionando una serie de externalidades de difícil encaje en el balance de coste – beneficio que pone en evidencia el equilibrio ambiental, natural y social con incidencia directa en el cambio climático y la pérdida de biodiversidad y calidad de vida en las ciudades. Una movilidad que se caracteriza por unos patrones de movilidad difusos, con unas distancias de viaje más largas y un continuo crecimiento del nivel de motorización, que el IDAE<sup>1</sup> señala como piedras angulares que puedan caracterizar el actual modelo de movilidad:

- La expansión urbana **incrementa las distancias** físicas entre los principales usos del suelo (vivienda, trabajo, comercio, servicios públicos), favorece las estructuras urbanas dedicadas a un solo uso y, por tanto, aumenta la **fragmentación del territorio** y la dependencia del vehículo particular.
- Como consecuencia del cambio hacia una economía basada en los servicios y la **relocalización de las actividades empresariales**, los mercados de trabajo y los patrones de desplazamiento relacionados tienden a cubrir áreas más extensas.
- El individualismo y los papeles cambiantes de la familia, ocio, educación, etc., implican una gran diversidad de patrones de relaciones origen-destino por todo el territorio.
- Esto se resume en una **migración continua de población** y de empleo desde zonas centrales hacia la periferia urbana y las áreas de baja densidad.
- Las tendencias en el transporte y en el uso del suelo siguen suponiendo un riesgo para el medio ambiente urbano y para la salud de los habitantes de las ciudades y suburbios.

Destacando para la movilidad de viajeros:

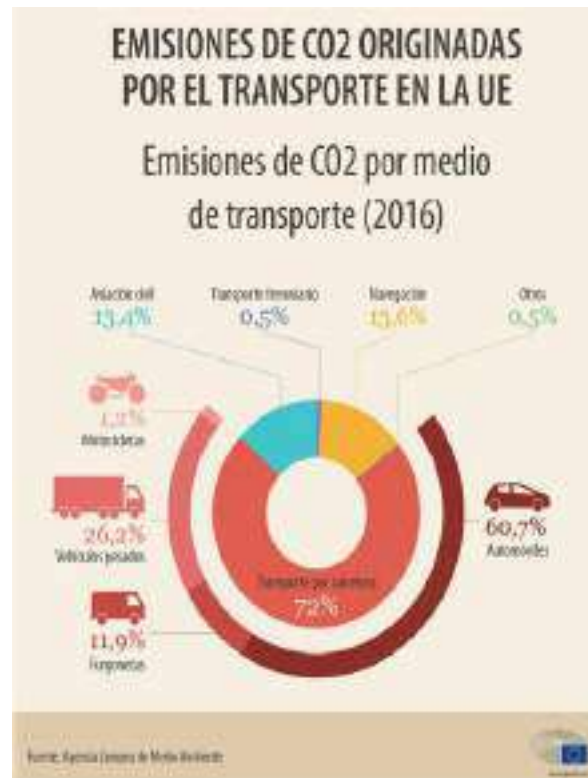
- el tiempo medio que dedicamos diariamente a desplazarnos varía entre los 64 minutos y los 81 en los municipios más grandes
- la duración media de los desplazamientos en transporte público es casi el doble de la duración de los desplazamientos en coche.
- el número diario de desplazamientos por persona es independiente del tamaño del municipio, rondando los 3 viajes.
- la mitad de los viajes corresponden a lo que se llama movilidad obligada (estudios y trabajo), que durante los últimos años ha ido perdiendo peso frente a la movilidad no obligada (ocio, compras y otros).
- El transporte público es menos usado en ciudades pequeñas (menos de 50.000 habitantes), donde sólo el 5,6% de los viajes se realizan en este modo, mientras que en las ciudades grandes, donde hay una mayor oferta, supera el 25% de los viajes.

Derivado de ello, la generación de impactos directos e inducidos del modelo de movilidad resultante fuerza en la actualidad al abordaje de una transición ecosocial que aminore sus efectos nocivos como son la pérdida de calidad del aire, contaminación acústica, siniestralidad, desigualdad social, falta de habitabilidad de las ciudades o pérdida del espacio público y en consecuencia su incidencia sobre la salud pública y el cambio climático.

---

<sup>1</sup> *Guía práctica PMUS para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*. IDAE. 2006

Este cambio de paradigma es recogido en la Ley 2/2011 de 4 de marzo de Economía Sostenible que regula la planificación de la movilidad (artículos 99 a 106) y que recoge el espíritu de las directivas comunitarias y de las leyes de movilidad autonómicas aprobadas, con el siguiente tenor literal "el derecho de los ciudadanos al acceso de bienes y servicios en condiciones adecuadas, accesibles y seguras, con el mínimo impacto ambiental y social, de las personas y de las mercancías".



Fuente: AEMA. Plan de movilidad eléctrica municipio Isla

En esa línea, un PMUS, un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es reconocido como

*un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo implantar formas de desplazamiento más sostenibles en el espacio urbano (caminar, pedalear o utilizar el transporte público) reduciendo el consumo energético y las emisiones contaminantes, logrando al mismo tiempo garantizar la calidad de vida de la ciudadanía, igualmente se contemplan los objetivos de lograr la cohesión social y el desarrollo económico<sup>2</sup>. Objetivos que en el ámbito andaluz recoge la Estrategia Andaluza de la Sostenibilidad Urbana<sup>3</sup> en 2011: "que la movilidad y el transporte se conviertan en factores decisivos para la calidad de vida, la cohesión social y el progreso; el incremento de la accesibilidad especialmente para los más débiles; la recuperación del espacio público como lugar donde convivir, mejorar la eficiencia energética del transporte reduciendo el consumo de energía, cambiando el actual reparto modal, y evitando la expansión de los espacios urbanos dependientes del automóvil, y considerar la proximidad como un valor urbano para realizar la vida cotidiana.*

Se trata en definitiva de lograr una ciudad que permita vivir de forma saludable en un entorno urbano con una mejor calidad de vida, que hace plantearse nuevos retos desde la concepción de un cambio de paradigma en el contexto global de atención a los cuidados.

Tal como lo expresa Pilar Vega:

<sup>2</sup>Guía práctica PMUS para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible. IDAE. 2006

<sup>3</sup> Junta de Andalucía ([https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/documento\\_easu.pdf](https://www.juntadeandalucia.es/export/drupaljda/documento_easu.pdf))

*Los planes de movilidad son instrumentos para potenciar cambios en la movilidad urbana con criterios de sostenibilidad que sitúen a las personas como elemento central de la planificación en esta materia. Su objetivo es garantizar un ambiente sano donde poder caminar y pedalear con itinerarios accesibles, seguros y atractivos. Cuando las distancias son mayores, el transporte público puede y debe ampliar la cobertura llevando a las personas a sus destinos laborales, educativos, sanitarios o de ocio<sup>4</sup>.*

A lo largo del proceso de elaboración del Diagnóstico del PMUS de isla Cristina se ha podido constatar cómo la movilidad diaria en la ciudad se desarrolla de forma contraria a la cita anterior, donde se apunta la necesaria referencia a la centralidad de las personas para la planificación de la movilidad diaria y lo que esta supone desde el paradigma de los cuidados de las personas de mayor necesidad y menor capacidad o autonomía.

En el momento actual, en el que los recursos necesarios para la perpetuación del sistema de movilidad del norte global están en crisis o en extinción definitiva, se hace forzado un rediseño de las infraestructuras y funciones urbanas, de forma que posibiliten una movilidad alternativa a la heredada. Desde aquí, los criterios de sostenibilidad que conforman el principal objetivo de los PMUS de última generación demandan un necesario cambio cultural y de mentalidad de la ciudadanía para que estos lleguen a ser efectivos y se logre un nuevo modelo de movilidad.

En cualquier caso, el nuevo PMUS deberá partir del fomento y defensa de los siguientes criterios o directrices recurrentes, como apunta Pilar Vega en el trabajo anteriormente citado:

- Dar respuesta a las demandas de movilidad derivadas del envejecimiento de la población y de las personas con discapacidad
- Frenar el modelo urbanístico disperso
- Disminuir el ruido ambiental
- Hacer más seguras las ciudades
- Mejorar la calidad del aire
- Frenar el sedentarismo
- Frenar el cambio climático

Para lo que parte de la consecución de una serie de objetivos generales y específicos que den cabida estructural a las actuaciones previstas.

Para que todo esto ocurra y se lleven a cabo las acciones previstas en las líneas de acción del PMUS es necesario abordar el proceso desde dispositivos de participación en los que queden reflejadas las necesidades y expectativas de todos los sectores de población concernidos.

Del mismo modo se entiende imprescindible el consenso/ compromiso político y la implicación de los servicios técnicos con carácter transversal entre servicios. Por último, es ineludible establecer un sistema de evaluación, seguimiento y acompañamiento que dote de fiabilidad y buen hacer tanto a la redacción del Plan como a su realización.

---

<sup>4</sup>Los planes de movilidad urbana sostenible en España (PMUS). Pilar Vega Pindado (Memoria para optar al grado de doctora). <https://eprints.ucm.es/id/eprint/50775/1/T40778.pdf> (consultado 01/02/2022)

## 1.2 Objetivos generales del PMUS

### 1.2.1 Marcos estratégicos y normativos

#### 1.2.1.1 La EDUSI Tejiendo Redes

Desde estos supuestos, y en coherencia con el pliego de prescripciones técnicas que rigen la redacción del presente PMUS, en el que se especifica la naturaleza del PMUS de Isla Cristina:

*(...) insertado en la ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE INTEGRADO DE ISLA CRISTINA "TEJIENDO REDES" y más concretamente en el Objetivo Temático OT-4; cuya prioridad es el fomento de estrategias de reducción del carbono para todo tipo de territorio, especialmente las zonas urbanas, incluido el fomento de la movilidad urbana multimodal sostenible, favoreciendo la transición a una economía baja en carbono.*

La EDUSI "Tejiendo Redes", establece el contexto estructural para la elaboración de los objetivos específicos del PMUS-IC y concretamente desde los términos que se indican:

*Objetivo Temático – 4*

*Objetivo Específico 4.5.1.- Fomento de la Movilidad urbana sostenible: Transporte urbano limpio, transporte colectivo, conexión urbana rural, mejora en la red viaria, transporte ciclista, peatonal, movilidad eléctrica y desarrollo de sistemas de suministro de energías limpias.*

*Línea de Actuación 4.- Fomento de la Movilidad Urbana Sostenible.*

A partir de ahí se relacionan los objetivos derivados de la legislación específica y los derivados de la Estrategia propia del PMUS, desde la implantación de un Sistema de Movilidad Urbana más sostenible en el ámbito municipal contribuyendo a mejorar el medio ambiente, la salud y la seguridad ciudadana, así como la cohesión territorial en términos de sostenibilidad y eficiencia, fomentando una alternativa de transporte en distancias plenamente asumibles, más sostenible, menos contaminante, más ecológica y saludable.

#### 1.2.1.2 Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030

En coherencia con los objetivos sobre movilidad formulados por la Agenda 2030 de Naciones Unidas, la Estrategia Europa 2020 y el Marco Estratégico Común 2014-2020 para la gestión de los Fondos Europeos, los objetivos propuestos para alcanzar un modelo de movilidad sostenible, son los siguientes:

1. Desarrollar un modelo de movilidad basado en el acceso igualitario a medios de transporte seguros, asequibles y sostenibles, el fomento del transporte público y de los modos de desplazamiento no motorizados.
2. Reducir las necesidades de desplazamientos mediante la integración de usos y funciones en las ciudades y promover un urbanismo que de protagonismo a las personas frente a los vehículos.
3. Mejorar la eficiencia comercial y ambiental del transporte público para convertirlo en una alternativa competitiva frente al transporte privado.
4. Reducir el gasto energético total del sector transporte y de las emisiones de gases contaminantes y de ruido.
5. Promover el ferrocarril como alternativa al modo carretera y el vehículo eléctrico como alternativa al vehículo de combustión, especialmente en zonas urbanas y en el transporte público.
6. Fomentar la intermodalidad y el transporte combinado mediante la integración de los modos ferroviario, viario y marítimo y el desarrollo de infraestructuras de conexión.

### 1.2.1.3 Objetivos generales por legislación y sus administraciones

De la cuantiosa legislación se destaca aquí la legislación autonómica que incorpora las líneas generales de los objetivos generales en el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, PITMA 2021-2030<sup>5</sup> cuyo principal objetivo se cita a continuación:

*El objeto del Plan será establecer las estrategias en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2030, así como adoptar las medidas necesarias para contribuir en la lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación energética, incorporando las innovaciones tecnológicas pertinentes.*

El anteproyecto de Ley de la Movilidad Sostenible declara la movilidad como un derecho social:

- Situando al ciudadano en el centro de las políticas públicas: el **Sistema Nacional de Movilidad Sostenible**
- Facilitando una movilidad inclusiva y universal, **adaptada a las necesidades de todas las personas**
- Implementando **soluciones de movilidad** para todas las personas, vivan donde vivan
- Priorizando el dar respuesta a las necesidades de movilidad cotidiana

Para ello promueve los siguientes pilares básicos:

La **movilidad como un derecho social** a través de

- Instrumentos para la gobernanza de la movilidad
- Regulación de los servicios de movilidad

**Una movilidad limpia y saludable mediante**

- El Fomento de la movilidad limpia y sostenible
- El Sistema de medios de movilidad en el ámbito urbano
- La Mejora de la competitividad en el transporte de mercancías y la logística

**Un Sistema de transporte digital e innovador**

- Digitalización y automatización del transporte y datos abiertos
- Fomento de la innovación en transporte y movilidad

**Invertir mejor** al servicio de los ciudadanos a través de

- un Financiación del transporte
- una Regulación de las obligaciones de servicio públicos estatales en el transporte
- la Planificación y financiación de las infraestructuras de transporte
- La Participación y transparencia

### 1.2.2 Objetivos generales del PMUS de Isla Cristina

En relación con lo expuesto, los objetivos generales del PMUS quedan enmarcados en:

1. **Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad** de la ciudadanía y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
2. **Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad** de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental, persiguiendo la disminución de las emisiones contaminantes y los niveles de contaminación acústica, así como la reducción del impacto paisajístico de la movilidad motorizada.

---

<sup>5</sup> Acuerdo de 2 de febrero de 2021, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Acuerdo de 21 de mayo de 2019, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021-2027

3. **Promover la disminución del consumo de energía** y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
4. **Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético**, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
5. **Fomentar la modalidad e intermodalidad** de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

Junto a estos Objetivos generales se toma en consideración los dos siguientes principios transversales:

- **Garantizar el desarrollo urbano inclusivo** y que satisfaga los derechos de todas las personas, especialmente de las comunidades vulneradas, entre las que se incluyen a personas con discapacidades y personas mayores. Atendiendo también al uso diferenciado de la ciudad según género y sus necesidades específicas de desplazamiento.
- **Establecer un marco administrativo integrado** en el ámbito local que lidere y favorezca una movilidad urbana sostenible, desde la promoción de la participación de la ciudadanía y sensibilización de la sociedad sobre hábitos de movilidad sostenible.
- **Promover la gobernanza multinivel** basada en procesos de articulación interinstitucional y participación ciudadana.

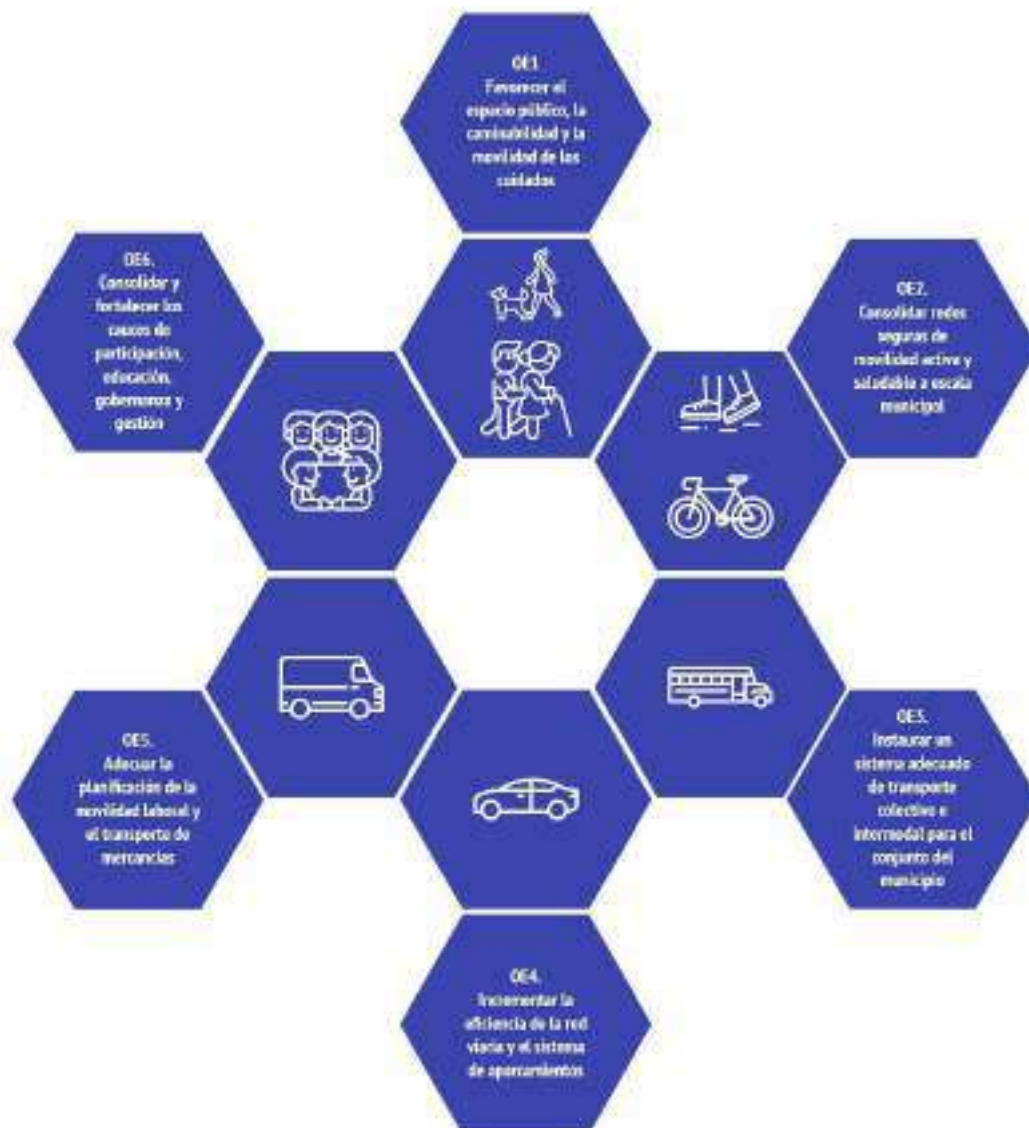
Para el logro de estos objetivos, la propuesta supone una apuesta por el alcance de los siguientes retos:

- Favorecer el paso a una economía baja en carbono.
- Promover la adaptación al cambio climático y la prevención y gestión de riesgos.
- Proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos.
- Promover el transporte sostenible y los hábitos saludables derivados de la movilidad diaria.

### 1.3 Objetivos específicos

A partir del diagnóstico técnico llevado a cabo en la primera fase del PMUS y del realizado con los distintos actores se formula un conjunto de Objetivos Específicos, cada uno de los cuales se persigue mediante una batería de Estrategias.

- OE1. Favorecer el espacio público, la caminabilidad y la movilidad de los ciudadanos
- OE2. Consolidar redes seguras de movilidad activa y saludable a escala municipal
- OE3. Instaurar un sistema adecuado de transporte colectivo e intermodal para el conjunto del municipio
- OE4. Incrementar la eficiencia de la red viaria y el sistema de aparcamientos
- OE5. Adecuar la planificación de la movilidad laboral y el transporte de mercancías
- OE6. Establecer estructuras de gobernanza y promoción de la movilidad sostenible



### 1.3.1 Concordanca entre los Objetivos Estratégicos de la EDUSI, la Agenda Urbana Española y los Objetivos Generales del PMUS con sus Objetivos específicos

Al mismo tiempo, los Objetivos Específicos (OE) dan respuesta de forma transversal a los Objetivos Generales establecidos para el PMUS, así como a los objetivos de la EDUSI y a los de la Agenda Urbana Española. Se muestra a continuación unos cuadros que abordan el ejercicio de reconocer aquellos objetivos de las tres figuras a cuyo cumplimiento contribuyen los OE del PMUS.





## AGENDA URBANA ESPAÑOLA

OE1 OE2 OE3 OE4 OE5 OE6 OE7 OE8 OE9 OE10

OE1 OE2 OE3 OE4 OE5 OE6 OE7 OE8 OE9 OE10

OE1 OE2 OE3 OE4 OE5 OE6 OE7 OE8 OE9 OE10

OE1 OE2 OE3 OE4 OE5 OE6 OE7 OE8 OE9 OE10

OE1 OE2 OE3 OE4 OE5 OE6 OE7 OE8 OE9 OE10

OE1 OE2 OE3 OE4 OE5 OE6 OE7 OE8 OE9 OE10

OE1 OE2 OE3 OE4 OE5 OE6 OE7 OE8 OE9 OE10

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS PMUS

OE1. Favorecer el espacio público, la caminabilidad y la movilidad de los cuidados

OE2. Consolidar redes seguras de movilidad activa y saludable a escala municipal

OE3. Instaurar un sistema adecuado de transporte colectivo e intermodal para el conjunto del municipio

OE4. Incrementar la eficiencia de la red viaria y el sistema de aparcamientos

OE5. Adecuar la planificación de la movilidad laboral y el transporte de mercancías

OE6. Establecer estructuras de gobernanza y promoción de la movilidad sostenible

### 1.3.2 Líneas de acción a considerar en cada objetivo específico

Con carácter descriptivo, se desarrolla brevemente en este apartado el campo de líneas de acción que cubre cada uno de los Objetivos Específicos.

#### 1.3.2.1 OE1. Favorecer el espacio público, la caminabilidad y la movilidad de los cuidados



- Promoción de ciudad de los cuidados, facilitando herramientas y medios para ello.
- Incorporar la perspectiva de género en la planificación de la movilidad.
- Contribuir a facilitar la realización de las tareas reproductivas o de cuidados, por medio de la planificación de la accesibilidad y movilidad integrada diaria.
- Garantizar un espacio público seguro e inclusivo, a través del diseño y la dotación de equipamiento, mobiliario, iluminación y señalética. Refuerzo de itinerarios y recorridos seguros y resolución de puntos conflictivos.
- Reequilibrar los espacios de las vías con prioridad al peatón.
- Facilitar el acceso a dotaciones públicas como colegios, teatros u otros para actividades recreativas y de ocio destinadas a grupos de interés (infancia, adolescentes, tercera y cuarta edad, etc.)
- Mejorar los canales de comunicación y difusión de la frecuencia y horarios disponibles del transporte interurbano y taxis.
- Incorporar las necesidades de los habitantes a la gestión del sistema de transporte interurbano que permita revisar y evaluar horarios y frecuencias y considerar en la infraestructura asociada y en los autobuses las limitaciones de movilidad de los usuarios. (movilidad a demanda)
- Visibilizar y fomentar la concienciación social sobre la importancia de aplicar la perspectiva de género en el urbanismo para que la ciudad también sea de las mujeres.
- Adoptar parámetros de accesibilidad universal para el diseño urbano de espacios públicos seguros para todos/as.
- Incorporación de aspectos técnicos para dar cobertura a las necesidades de grupos de diversidad funcional.
- Mejorar la accesibilidad al transporte público interurbano, tanto a los buses como las estaciones y paradas.
- Actualizar el Plan de Gestión de Riesgo ante desastres incluyendo un sistema de evacuación ante terremoto/maremoto que contemple parámetros de accesibilidad universal.



- Difundir los caminos seguros y la relación distancia/tiempo para recorrer la ciudad. Mapa Metrominuto.
- Priorizar la movilidad peatonal dentro del área urbana de Isla Cristina, privilegiando el uso de espacios públicos seguros y accesibles.
- Promover el uso de espacios público, zonas verdes urbanas y entorno natural de la ciudad.
- Mejora de la señalización y de los equipamientos de los corredores peatonales.
- Diseñar una estrategia comunicacional asociada al PMUS y la promoción de la movilidad sostenible y hábitos saludables a través de medios de difusión como la radio local, plataformas web entre otros.

- Garantizar la accesibilidad de personas con movilidad reducida, por medio de itinerarios seguros e integrados (acerado, rampas...).

### 1.3.2.2 OE2. Consolidar redes seguras de movilidad activa y saludable a escala municipal



- Garantizar la conectividad entre los núcleos de población de Isla Cristina a través de una red de corredores seguros que contemple la movilidad peatonal, ciclista y no motorizada.
- Conectar dicha red de corredores seguros con las diferentes redes de movilidad (peatonal, ciclista, de transporte colectivo).
- Organizar la red de itinerarios rurales existentes para compatibilizar el uso de la red agrícola, uso recreativo y turístico por medio de la movilidad peatonal y ciclista.
- Vertebrar y completar una red ciclista funcional, óptima y que permita de forma eficiente la conexión entre los diferentes núcleos del término municipal, especialmente conectando el núcleo central y principales polos de atracción.
- Conectar y ampliar la red de carril bici de acuerdo a los estándares de sostenibilidad, dotándolo de mobiliario y señalización.
- Implementar medidas que permitan la intermodalidad, y en particular la instalación de aparcamientos seguros para bicicletas en los principales nodos.
- Concienciar a la comunidad de los beneficios psicológicos, físicos y ambientales del uso de la bicicleta.
- Mejorar la seguridad vial ciclista en los espacios públicos.
- Mejorar la señalización y los equipamientos de los corredores ciclistas.
- Considerar el crecimiento de Isla Cristina previsto en la Adaptación parcial del PGOU (en proceso de aprobación) en el planeamiento de la estructura vial que conecte los núcleos del territorio comunal.

### 1.3.2.3 OE3. Instaurar un sistema adecuado de transporte colectivo e intermodal para el conjunto del municipio



- Mejorar el sistema de transporte interurbano que coordina el Consorcio de Transportes Metropolitanos de Huelva, considerando los requerimientos (mejora en horarios, rutas, paradas u otros) de los habitantes y la época estival.
- Fomentar desde el ámbito municipal y supramunicipal la promoción y gestión de la movilidad a demanda.
- Mejorar el funcionamiento de la flota de taxis de Isla Cristina.
- Garantizar la accesibilidad al transporte público pensando en facilitar la movilidad con sillas de ruedas, carros de bebés y carros de la compra, entre otros.

- Complementar el servicio de transporte público con aplicaciones informativas para dispositivos móviles.

#### 1.3.2.4 OE4. Incrementar la eficiencia de la red viaria y el sistema de aparcamientos



- Establecer una nueva jerarquización viaria y definir los criterios de intervención comunes de acuerdo a la misma.
- Organizar y canalizar los tráficos de paso para maximizar la habitabilidad de las zonas residenciales.
- Definir los niveles adecuados de ocupación del viario destinados a aparcamiento.
- Reducir el impacto del vehículo motorizado sobre la población (ruido, contaminación, deterioro de pavimentos y ocupación excesiva).
- Eliminar los aparcamientos informales del área urbana de Isla Cristina.
- Redistribución de los aparcamientos ubicados en zona central y zonas con alto flujo peatonal.
- Regular las zonas de aparcamiento de temporada estival, para reducir las externalidades que esto genera para los residentes.
- Equilibrar el espacio en la calle para diferentes usos (calzada/ aparcamiento/ carretera) priorizando la movilidad de los cuidados.
- Coordinar objetivos y proyectos entre Plan de Movilidad Eléctrica de Isla Cristina y el PMUS.
- Mejorar la señalización y tipos de señalamiento, especialmente para la movilidad activa.



- Reducir velocidad en zonas urbanas, atendiendo a los puntos de conflicto del vehículo a motor con los modos no motorizados.
- Concienciar a la comunidad acerca de los derechos y deberes como ciudadanos y la importancia de evitar conductas riesgosas.
- Crear un registro específico de accidentes a nivel municipal en los que están involucrados diferentes modos de transporte, especialmente los no motorizados, para posibilitar acciones correctoras y reducir los eventuales factores involucrados (p.e. diseño urbano, etc.).
- Fortalecer la Escuela de Seguridad Vial y su rol dentro de las organizaciones de la sociedad civil y su trabajo con los Centros Educativos.
- Fortalecer el rol de medios de comunicación como la radio local y su programa enfocado a la seguridad vial.
- Transferir a la comunidad la importancia de la movilidad sostenible y en particular de la caminabilidad.
- Realizar mapeos de las zonas de inundación y planificación de zonas seguras, que se difunda como estrategia para enfrentar desastres naturales.



### 1.3.2.5 OE5. Adecuar la planificación de la movilidad laboral y el transporte de mercancías



- Mejorar la gestión de zonas de carga y descarga alrededor del Puerto y las principales zonas comerciales (centro histórico)
- Control de las zonas de carga y descarga, reducción el aparcamiento ilegal y consentido.
- Limitar el acceso de vehículos de alto tonelaje a determinadas zonas centro urbano.
- Ordenar y limitar los aparcamientos de vehículos pesados en el medio urbano.
- Reordenar la red de espacios de carga y descarga, asociado a los comercios menores del centro urbano (ubicaciones y cobertura).
- Fomentar sistemas de distribución compartida, las nuevas tecnologías y medios de transporte de bajo impacto.
- Fomento de la gestión del transporte y distribución de última milla. Instalación de puntos logísticos o de recogida para el reparto de envíos y mercancías
- Regeneración del entorno portuario degradado y vinculación de los proyectos derivados de PMUS al Proyecto Portuario.

### 1.3.2.6 OE6. Establecer estructuras de gobernanza y promoción de la movilidad sostenible

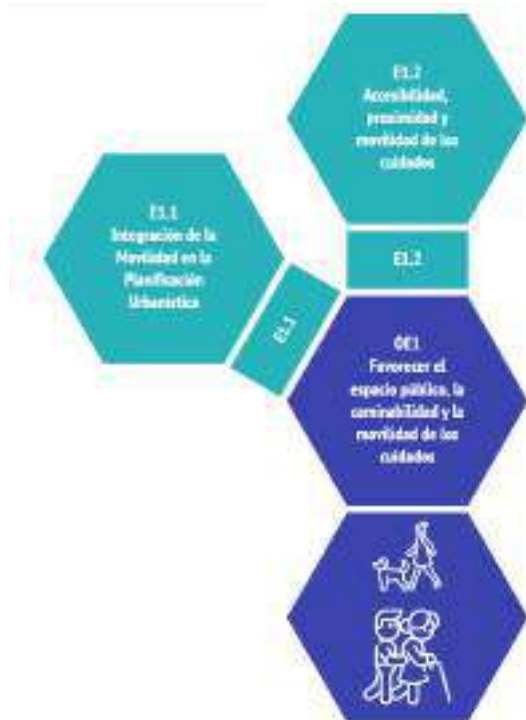


- Establecer como regla la participación ciudadana y multisectorial para el diseño y validación del PMUS
- Integrar en los procesos de participación ciudadana, asociaciones vecinales, personal técnico, concejalías, unidades, áreas o departamentos específicos.
- Contar en los procesos de participación ciudadana con asociaciones de mujeres, personal técnico experto en temas de género, concejalías, unidades, áreas o departamentos específicos de igualdad.
- Extraer siempre datos y conclusiones desagregados por sexos, en cualquier proceso participativo.
- Incorporar la perspectiva de género y la participación efectiva de mujeres en el diseño, implementación y evaluación de los proyectos derivados del PMUS.
- Incorporar la participación infantil a través del trabajo con los centros educativos y el Consejo de la Infancia.
- Fortalecer la gestión municipal para la coordinación de la movilidad entre los diferentes núcleos de Isla Cristina.
- Establecer relaciones de cooperación/retroalimentación entre el Ayto. y las entidades de educación superior de la Región que proporcionen apoyo técnico para investigación y desarrollo.
- Fortalecer la relación de los diferentes organismos públicos implicados en la movilidad interna y externa a Isla Cristina.
- Transferencia de información para la implementación de buenas prácticas en el sector de transporte y movilidad.
- Elaboración de indicadores de evaluación y seguimiento.

– Gestión de Mesa de seguimiento y coordinación (técnica/política/ciudadana)

## 1.4 Estrategias

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	ESTRATEGIAS	
	<i>Planes específicos o sectoriales</i>	
OE1. Favorecer el espacio público, la caminabilidad y la movilidad de los cuidados	E1.1	Integración de la Movilidad en la Planificación Urbanística y el urbanismo táctico
	E1.2	Accesibilidad y eliminación de barreras, y promoción de los desplazamientos de proximidad garantizando la autonomía
OE2. Consolidar redes seguras de movilidad activa y saludable a escala municipal	E2.1	Movilidad peatonal. Red de itinerarios peatonales y acciones de mejora de su diseño urbano
	E2.2	Movilidad ciclista. Compleción de la red ciclable en los ámbitos urbanos e interurbanos (vías, aparcamientos, puntos mantenimiento...)
OE3. Instaurar un sistema adecuado de transporte colectivo e intermodal para el conjunto del municipio	E3.1	Fomento y planificación del transporte público y colectivo (cotidiano/ estacional)
OE4. Incrementar la eficiencia de la red viaria y el sistema de aparcamientos	E4.1	Jerarquización del viario, tráfico y seguridad vial
	E4.2	Estacionamiento: planificación integrada del sistema de aparcamientos
	E4.3	Gestión de la movilidad cotidiana y estival y de emergencia
OE5. Adecuar la planificación de la movilidad laboral y el transporte de mercancías	E5.1	Mejora en la logística del transporte y flujos de mercancías. Gestión de vehículos, horarios y aparcamientos en última milla
OE6. Establecer estructuras de gobernanza y promoción de la movilidad sostenible	E6.1	Participación ciudadana, gobernanza, seguimiento y evaluación



#### 1.4.1 E1.1 Integración de la Movilidad en la Planificación Urbanística y el urbanismo táctico

El enfoque integrado con que debe concebirse la movilidad, así como la natural interrelación entre los distintos modos de transporte, lleva a que, en el momento de la definición de estrategias y acciones, algunas de ellas sean difíciles de encuadrar en un solo apartado de forma inequívoca. Ha de entenderse, por tanto, que la concreción del plan de actuación en una matriz ramificada es más un criterio operativo de planificación que un esquema teórico incuestionable. Es el caso del solapamiento entre esta estrategia y otras que veremos posteriormente, en las que podrían encuadrarse ciertas acciones indistintamente. Interesa subrayar en todo caso el enfoque marco de que la propuesta para una nueva movilidad municipal se asuma desde los distintos instrumentos de planificación existentes o por emprender, ya se trate de planeamiento urbanístico u otros planes sectoriales, así como intervenciones de urbanismo táctico.

En concreto, se ha optado por situar en esta estrategia la actuación que recoge la nueva jerarquización del viario, una decisión troncal del PMUS que será la estructura del resto del modelo propuesto.

##### Actuaciones

- Nueva jerarquía viaria

##### Criterios orientativos

- Definir zonas de 30 km/h y 20 km/h en función de los usos y funciones urbanas (equipamiento y servicios disponibles).
- Cambio de pasos peatonales por pasos a nivel con señales y demarcación adecuada.
- Dotar de mobiliario (árboles basureros, bancos, sombradero, fuentes de agua, etc) las avenidas con calzadas amplias que garantice el confort y seguridad en los desplazamientos.
- Restringir el uso de vehículo privado en las áreas aledañas a los entornos escolares en horario de entrada y salida.
- Acondicionamiento de calzada/ampliación de acera en los entornos escolares.
- Eliminar aceras menores a 1,50 m y reemplazar por plataforma única en los casos de que la tipología que establece el Plan sea compatible.
- Habilitar zonas de juegos infantiles y máquinas de ejercicio para adultos mayores.

## 1.4.2 E1.2 Accesibilidad y eliminación de barreras, y promoción de los desplazamientos de proximidad garantizando la autonomía

En esta estrategia se concentran las actuaciones que más neta o explícitamente dan soporte a la mejora de la movilidad de los cuidados, si bien se trata de una mirada transversal a todo el PMUS. Se trata de adoptar una perspectiva fuerte de ciudad de los cuidados, que priorice el urbanismo inclusivo y el desempeño de las actividades reproductivas, todavía mayoritariamente soportadas por mujeres. En este sentido se acentúa la caminabilidad y la habitabilidad con perspectiva de género interseccional, así como la mejora de itinerarios y espacios convivenciales. También se incluye en esta perspectiva la movilidad infantil y en particular los caminos escolares seguros.

### Actuaciones

- *Urbanismo táctico en caminabilidad y habitabilidad de espacios públicos*
- *Movilidad de los cuidados. Mejora de ejes y zonas de estancia y convivencia*
- *Caminos escolares seguros*

### Criterios orientativos

- Realizar un manual de estándares de accesibilidad aplicables a Isla Cristina en Centro Urbano como en zonas rurales y litoral, aplicables a todos los proyectos urbanos a ejecutar en el Ayto.
- Sustituir o aceras que no cumplan con las dimensiones mínimas para el desplazamiento y evaluar su reemplazo por plataforma único o estrechamiento de calzada según cada caso.
- Identificación y posterior intervención en puntos negros de accesibilidad y seguridad con mujeres y organizaciones vecinales.
- Implementar caminos escolares seguros.

## OE2. CONSOLIDAR REDES SEGURAS DE MOVILIDAD ACTIVA Y SALUDABLE A ESCALA MUNICIPAL



### 1.4.3 E2.1 Movilidad peatonal. Red de itinerarios peatonales y acciones de mejora de su diseño urbano

Si la estrategia anterior pone el foco en la movilidad de los cuidados, en este caso el mensaje es la apuesta central por la caminabilidad. Abrimos la lente hacia la movilidad peatonal en general desde el punto de vista del cierre de mallas caminables de calidad, tanto dentro de los núcleos urbanos como en sus interconexiones. También se incluye en esta estrategia la comunicación y promoción para el cambio de hábitos.

#### Actuaciones

- Red de itinerarios caminables urbanos
- Red de recorridos caminables interurbanos
- Metrominuto y señalización de ejes peatonales y no motorizados
- Programa de comunicación Isla Cristina caminable: "Todo se andará"

#### Criterios orientativos

- Implementar corredores viales peatonales y ciclistas en las principales vías entre núcleos del Ayuntamiento.
- Priorización de los desplazamientos peatonales



- Reducir las velocidades de los vehículos motorizados en el viario y en cercanía a equipamientos como colegios o centros médicos.
- Intervenir en la trama viaria a través del urbanismo táctico como herramienta, para generar espacios de comunidad y permita activar áreas con proyectos piloto (SUPERMANZANAS)
- Adecuación de vías del centro urbano que permitan mayor fluidez en los desplazamientos peatonales y fomenten el encuentro ciudadano favoreciendo el comercio local a través de un trabajo colaborativo.
- Estrategia de impulso al comercio local a través de la movilidad (caminabilidad, aparcamientos, etc.) para incentivar la empleabilidad. Campañas de promoción del comercio de cercanía (andando o en bici)
- Definir los caminos escolares seguros a través de un trabajo conjunto de los centros educativos.
- Revisar y actualizar la señalización pasos peatonales de acuerdo a la normativa vigente para la creación de itinerarios preferentes.

### 1.4.4 E2.2 Movilidad ciclista. Compleción de la red ciclable en los ámbitos urbanos e interurbanos

Siguiendo con la perspectiva de la movilidad activa, esta estrategia se dedica en la movilidad ciclista, un campo en que Isla Cristina ya venía trabajando y que el PMUS pretende completar y resolver con carácter integral. Se plantea por un lado la compleción de una red ciclista segura y funcional con su infraestructura de apoyo, tanto entre los distintos núcleos del municipio como dentro del núcleo principal de Isla Cristina. Y además se definen actuaciones concretas como una pasarela peatonal y ciclista sobre el Puente Carretas, y el impulso público a la movilidad ciclista mediante un sistema municipal de bicicleta y vmp.

#### Actuaciones

- Redes ciclistas interurbanas e infraestructura de apoyo
- Puente peatonal y ciclista sobre pilastras del Puente Carreras

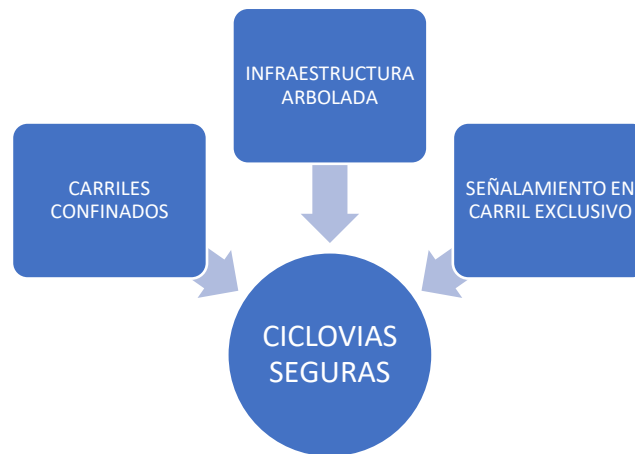
- *Redes ciclistas urbanas e infraestructura de apoyo*
- *Implantación de sistema municipal de bicicletas/VMP*

### **Criterios orientativos**

- Establecer rutas ciclables en los caminos rurales.
- Compleción integral de la red urbana ciclable
- Dotar de aparcamientos de bicicletas asociados al carril bici y edificios públicos e intercambiadores modales

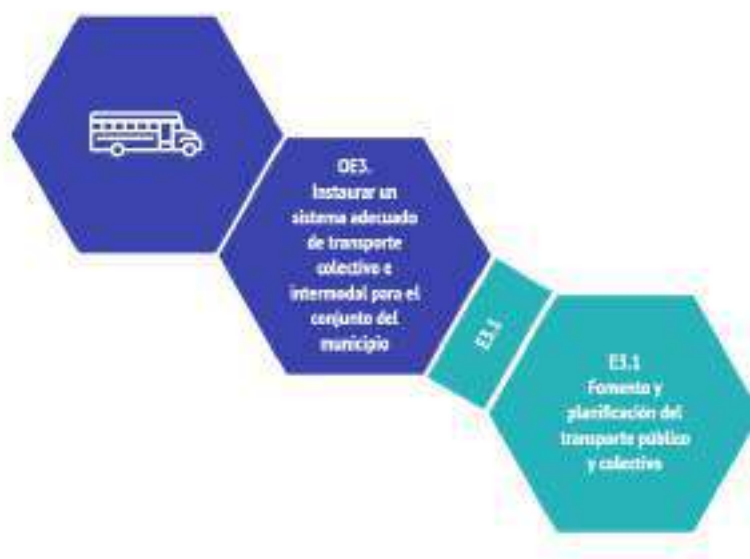


- Desarrollar normativa que favorézcala movilidad peatonal y el uso de la bicicleta sobre el vehículo privado.
- Definir ruta para ciclismo de turistas que conecte los diferentes hitos de Isla Cristina a través de la nueva infraestructura ciclista del Plan.



- Crear una red de elementos y espacios de vegetación urbana a nivel de barrios para mejorar el paisaje urbano y crear zonas de sombra y refresco especialmente orientado a los grupos de población más vulnerables (.
- Establecer parámetros de diseño urbano inclusivo, generando espacios y recorridos accesibles, seguros y confortables
- Implementar corredores viales peatonales y ciclistas en las principales vías entre núcleos del municipio.

## OE3. INSTAURAR UN SISTEMA ADECUADO DE TRANSPORTE COLECTIVO E INTERMODAL PARA EL CONJUNTO DEL MUNICIPIO



### 1.4.5 E3.1 Fomento y planificación del transporte público y colectivo

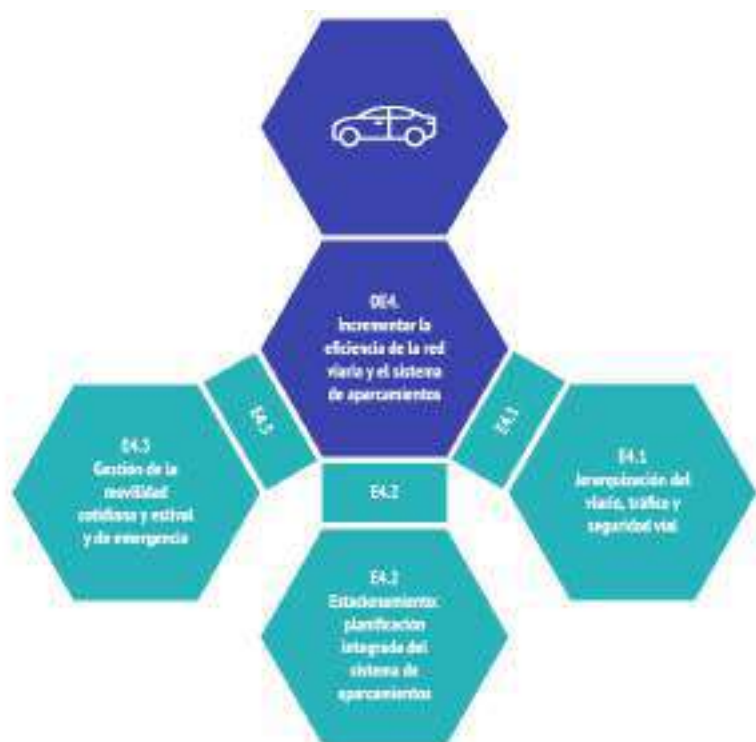
Esta estrategia se centra en el impulso y refuerzo del transporte público, una de las carencias del municipio que con más claridad se ha puesto de manifiesto en los diagnósticos. Por un lado, se plantea considerar la puesta en marcha de líneas de transporte entre Isla Cristina y los núcleos de municipios vecinos, asumiendo la dimensión intermunicipal de una parte de la movilidad existente y a la que hay que dar respuesta. En el mismo sentido, se propone la profundización en el estudio de un sistema comarcal de movilidad a demanda, que cabe integrar con el anterior. De forma complementaria a estas acciones, se plantean medidas como mejorar la información de frecuencias y horarios, la intermodalidad, así como la creación de mecanismos de gobernanza entre instituciones y operadores, y la utilización de vehículos menos contaminantes.

#### Actuaciones

- *Puesta en marcha de transporte colectivo internúcleos con función de Líneas urbanas*
- *Estudiar viabilidad de sistema comarcal de movilidad a demanda y transporte público*

#### Criterios orientativos

- Gestionar la apertura de a estación de autobuses para mejorar las condiciones de accesibilidad al transporte (iluminación, acceso a servicios, rampas de acceso y otros.).
- Creación de líneas de transporte colectivo en colaboración con los municipios limítrofes para mejorar la interconexión entre los municipios de Ayamonte, Lepe y Villablanca dando cobertura de esta manera para el transporte urbano de las zonas de los núcleos principales y secundarios.
- Mejorar los horarios y gestionar con el Consorcio de Transportes la revisión de los horarios, aumento de paradas e incluir acciones que garanticen la accesibilidad.
- Canalizar la información de servicios y horarios a través de un canal oficial de información (ya que la info. Del Consorcio, DAMAS, Policía y la publicada en la estación diferían los horarios).
- Incluir estacionamientos de bicicletas en estaciones y/o paradas de autobús para favorecer la intermodalidad.
- Promover una Mesa de trabajo con el gremio de taxistas que permita encontrar los fallos para mejorar el servicio.
- Fomentar el recambio de taxis a vehículos a base de energías renovables.
- Implementar modelos de transporte público a la demanda



#### 1.4.6 E4.1 Jerarquización del viario, tráfico y seguridad vial

Apoyada en la nueva jerarquización del viario, se da aquí cobertura a una de las propuestas centrales del PMUS, en términos de transformación del patrón de movilidad existente. Se trata de una reorganización del tráfico inspirada en el modelo de supermanzanas, en lo tocante al reconocimiento de ámbitos superiores al de la manzana y la derivación a su perímetro del tráfico de paso. Si bien las características de la trama urbana no aconsejan acometer la peatonalización total del interior de estos ámbitos, con ello se pretende al menos pacificar el tráfico y ganar terreno a la circulación del vehículo privado en favor de una ciudad más amable e inclusiva. Para ello también se incide en materia de seguridad vial y mejora de la señalética.

##### Actuaciones

- *Modelo de supermanzanas y bucles*
- *Implantación de señalética inteligente*
- *Intersecciones principales*

##### Criterios orientativos

- Determinar la tipología del viario acorde al nuevo modelo de la movilidad de Isla Cristina que favorezca la movilidad peatonal y de cuidados y los desplazamientos en bicicletas.
- Delimitación de zonas de aparcamiento en rotación; establecimiento regulado; zonas comerciales; aparcamientos de residentes o e barrios.
- Seguimiento de los accidentes y elaboración de un mapa de conflictos viales con la base del presente diagnóstico, que permita jerarquizar y abordar las problemáticas por nivel de influencia en la movilidad.
- Reactivar la Escuela de Seguridad vial e incluir trabajo con docentes y trabajadores del sector público.
- Implementar medidas enfocadas a la movilidad peatonal y uso de la bicicleta con el personal municipal, como ejemplo a seguir.

#### 1.4.7 E4.2 Estacionamiento: planificación integrada del sistema de aparcamientos

Se dedica una estrategia específica a la problemática del sistema de aparcamientos, cuya casuística local de falta de suelo público y escasez de plazas en la edificación residencial lo convierte en un tema ineludible, unido al importante incremento de población estacional. La estrategia localiza algunos posibles emplazamientos puntuales, así como aparcamientos de carácter disuasorio. También se atiende a la necesidad de generar una red eficiente de aparcamiento para bicicletas y vehículos de movilidad personal, a implantar particularmente en dotaciones públicas (educativas, administrativas, deportivas, etc.) y determinados enclaves en el espacio público.

##### Actuaciones

- *Aparcamientos en núcleo urbano*
- *Aparcamientos disuasorios*
- *Red de aparcamientos de bicicletas en espacios y edificios públicos*

##### Criterios orientativos

- Reordenar los aparcamientos, dotando de aparcamientos de residentes en las zonas con escasez de garajes privados.
- Dotar a las zonas con presencias de comercios con aparcamientos de rotación que facilita el acceso, favoreciendo las actividades comerciales y de oficina
- Establecer aparcamientos temporales en los solares vacantes anterior a su urbanización
- Localizar posibles implantaciones para aparcamientos públicos y privados subterráneos y en eventualmente también en altura en parcelas privados o suelos públicos dotacionales.
- Ordenar los aparcamientos de acceso a las playas durante la época estival
- Crear aparcamientos disuasorios

#### 1.4.8 E4.3 Gestión de la movilidad cotidiana, estival y de emergencia

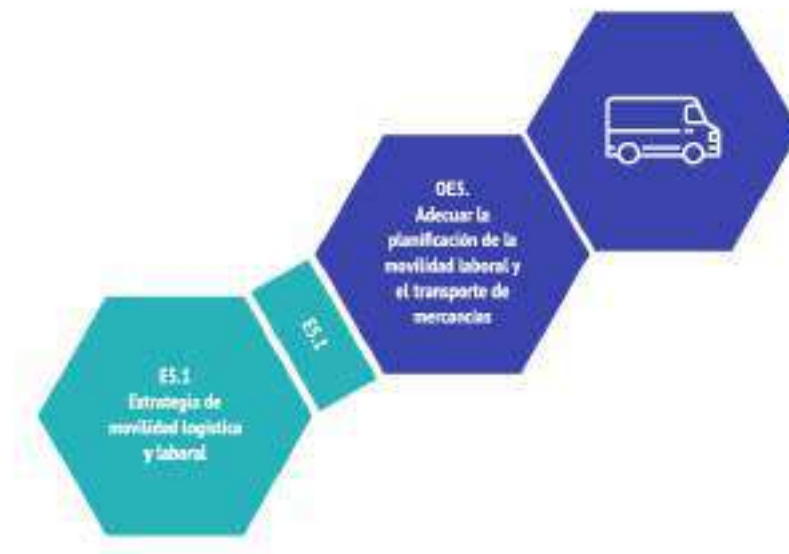
Como se viene exponiendo, numerosas medidas incluidas en otros apartados apuntan ya a la movilidad en sus distintos escenarios. En esta estrategia ubicamos las acciones derivadas de la aplicación del plan de movilidad eléctrica -que de este modo queda referenciado en el PMUS también a efectos de captación de financiación-, destacando la creación de una red de estaciones de carga rápida, especialmente en puntos o dotaciones de origen o destino.

##### Actuaciones

- *Estaciones de carga rápida*
- *Adaptación e implementación de la movilidad eléctrica*

##### Criterios orientativos

- Facilitar la movilidad cotidiana sostenible y la transición a la movilidad eléctrica
- Viabilizar el transporte público urbano
- Mejorar el transporte público a puestos de trabajo ampliando el horario en las franjas horarias de entrada y salida laboral
- Regular el acceso a las playas y zonas turísticos
- Señalar corredores de emergencia en casos de inundación



#### 1.4.9 E5.1 Estrategia de movilidad logística y laboral. Mejora en la logística del transporte y flujos de mercancías

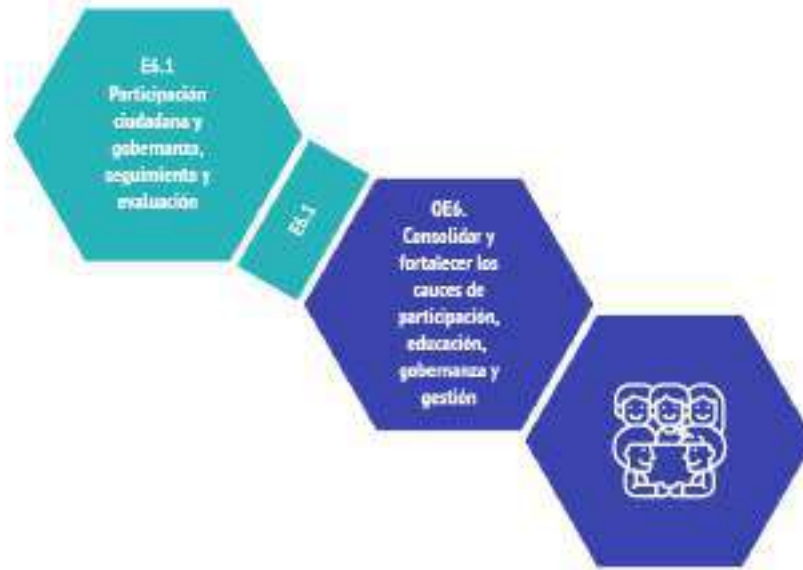
La movilidad laboral y particularmente el transporte de mercancías se aborda específicamente en este apartado. Esta estrategia se solapa con algunas de las acciones contempladas en las anteriores, en tanto se apoya en la jerarquización viaria que determina cuáles son los tipos de vía que admiten tráfico pesado y en cuáles se restringe. Sobre esa base, se formulan propuestas de acciones como la implantación de un Hub de última milla en la Estación de autobuses, medidas ligadas a la movilidad de los usos portuarios o el fomento del uso compartido de vehículos privados para la movilidad laboral.

##### Actuaciones

- *Hub última milla en Estación de Autobuses*
- *Señalización*
- *Actuaciones en la zona puerto pesquero-lonja y puerto deportivo*
- *Promoción del vehículo compartido*

##### Criterios orientativos

- Disminuir las velocidades para el transporte de carga dentro del radio urbano y restringir el tránsito a las vías aledañas al puerto.
- Aumentar fiscalización en las calles usadas como aparcamientos informales.
- Crear una mesa de trabajo con el Puerto que permita buscar soluciones comunes a los temas de movilidad en la carga y descarga de mercancía.
- Fomentar programas de compartir vehículos para la movilidad laboral en administraciones y empresas a través de aplicaciones web, etc.



#### 1.4.10 E6.1 Participación ciudadana y gobernanza, seguimiento y evaluación

La redacción del PMUS, parcialmente entrelazada con la del Plan de Acción de la Agenda Urbana, ha puesto un énfasis importante en el proceso participativo, que ha querido tener asimismo una dimensión educativa vinculada a los centros escolares. El contexto de la Agenda Urbana ha prestado, además, un marco más robusto para la gobernanza y seguimiento del PMUS, y facilitará ligarlos de forma integrada junto a otras líneas de acción política. La continuidad de esta línea de trabajo se traza en esta estrategia, manteniendo dicha dualidad entre gestión y concertación entre actores, ampliación de la sensibilización y proyección de la participación hacia redes supramunicipales.

##### Actuaciones

- *Gobernanza, seguimiento y evaluación del PMUS*
- *Fomentar desde el ámbito supramunicipal la gestión de la movilidad comarcal*
- *Participación en redes y eventos supramunicipales por la movilidad sostenible*
- *Programa de fomento del uso de la bicicleta o VMP*

##### Criterios orientativos

- Capacitar al personal municipal en materias de movilidad y trabajo en los proyectos pilotos.
- Crear una mesa de trabajo en relación a la movilidad sostenible permanente, que permita impulsar normas y otras acciones.
- Convocar la Mesa de seguimiento y evaluación y crear eventos de participación ciudadana
- Dar a conocer la relación distancia tiempo/ de los desplazamientos a pie a través de mapas como los metrominutos como herramientas disuasivas del uso del vehículo privado.
- Cierre de calles en fin de semana para uso exclusivo de peatones y bicicletas.
- Uso de espacio público en encuentros vecinales y/o juveniles en calles a nivel de barrio con monitores que guíen actividades de ocio y deporte.
- En los simulacros de evacuación ante desastres naturales, incluir a los trabajadores del puerto y público para enfrentar situaciones riesgosas.

## 1.5 Principios para un cambio de paradigma en la movilidad en Isla Cristina

### 1.5.1 Un modelo de movilidad y de ciudad

Con el listado anterior se pretende favorecer el espacio público, la caminabilidad y la movilidad de los ciudadanos, en lo relacionado con el **modelo de movilidad y de ciudad**:

- Apostando por un patrón de movilidad desde criterios de sostenibilidad, abordando de forma conjunta la movilidad y el espacio público con un enfoque integral: proximidad, seguridad y autonomía, accesibilidad y confortabilidad, fomentando los tejidos mixtos y la ciudad compacta.
- Replanteando la movilidad desde la calidad, la riqueza de trayectos y los modos y tiempos necesarios para desplazarse de todas las personas (infancia, mayores, adultos, etc.).
- Promoviendo la mejora de la calidad urbana basada en un modelo de ciudad inclusivo que garantice la perspectiva de género y generación, considerando a niños y niñas como sujetos activos en el diseño de la ciudad y cuidando la conciliación entre actividades personales, productivas, de cuidados y comunitarias.
- Equilibrando viabilidad económica, social y ecológica y resiliencia urbana.
- Aprovechando el proceso para reforzar la esfera socio comunitaria y fortalecer la cohesión social y la identidad colectiva.

Con la consolidación de redes seguras de movilidad activa y saludable a escala municipal, por medio de la **reordenación y diseño urbano** que priorice los modos no motorizados, a partir de:

- Mejora de la habitabilidad del espacio público (ganando espacios de estancia, sombreándolos preferentemente con arbolado, dotándolos de bancos y fuentes) evitando caer en soluciones de diseño globalizadas y que favorezcan la mixtura de edades y grupos.
- Construir redes completas, continuas y accesibles de movilidad peatonal y en bicicleta con actuaciones de bajo costo, reversibles y progresivas.
- Dotar de aparcamientos seguros para bicicletas a todos los lugares atractores de actividad (centros de trabajo, educativos, deportivos, culturales, sociales, comerciales, de ocio) y a las paradas principales de transporte público.
- Orientar la planificación y actuaciones previstas hacia los objetivos del PMUS-IC.

#### 1.5.1.1 Adaptación del modelo de supermanzanas

Como una de las estrategias del urbanismo táctico se plantea para Isla Cristina un diseño de la estructura urbana, inspirada en el modelo de las Supermanzanas aplicado originalmente en la ciudad de Barcelona. Su aplicación a la ciudad de Isla Cristina el presente Plan pasa por una readaptación del diseño originario a la escala, morfología y densidad urbana y del tráfico, manteniendo el principio de procurar una mayor habitabilidad del espacio público convirtiéndolo en un entorno amable favoreciendo la convivencia vecinal.

Esta creación de células urbanas pacificadas nos induce a una reordenación de la circulación a través de la creación de bucles capaces de aislar el interior de estas celdas, en el que se trata de evitar el tráfico de paso, a la vez que conectar los ejes periféricos con las conexiones estructurantes de la ciudad.

Por economía del lenguaje, y porque la denominación ya ha sido asimilada en los procesos de participación, hablamos en este documento de supermanzanas y bucles, aunque no hagan referencia literal al modelo original empleado en la ciudad de Barcelona.

Con este diseño se pretende invertir la pirámide la movilidad situando al peatón como eje principal y estructurante de la red, además de aliviar la circulación de los vehículos motorizados en el interior de las supermanzanas, para potenciar su carácter residencial, facilitando el tráfico de otro tipo de vehículos como las bicicletas diseñando vías de compatibilidad ciclista y la movilidad peatonal con vías preferentes y exclusivas.

### 1.5.2 Para un cambio de hábitos de movilidad y fomento de la movilidad activa

Hacia la promoción de **cambio de hábitos de movilidad y fomento de la movilidad activa**:

- Incentivar el cambio de hábitos de manera transversal en las actividades municipales mediante campañas de concienciación y promoción hacia hábitos de movilidad más saludables y no motorizados.
- Pacificar el tráfico rodado interior estratificando los flujos de paso y entrada en el núcleo principal, limitando la velocidad y dando prioridad en las calles al peatón y la bicicleta.

Instaurar un **sistema adecuado de transporte colectivo e intermodal** para el conjunto del municipio e Incremento de la eficiencia de la red viaria y el sistema de aparcamientos

- Explorar fórmulas alternativas para mejorar la intermodalidad con el transporte público y el fomento del coche compartido, fomentando aparcamientos disuasorios y el transporte público a demanda en una red comarcal.
- Atender a la demanda estacional con aumento de frecuencias y adaptación de las líneas.

En lo relacionado con el **modelo de gestión**, para consolidar y fortalecer los cauces de participación, comunicación y educación, así como las estructuras de gobernanza y gestión

- Construir espacios de coordinación institucional y marcos de negociación, en coherencia con lo recogido en el Plan de Acción Local (Agenda Urbana IC).
- Considerar la posibilidad de un dispositivo o servicio a modo de Oficina Municipal de Movilidad Urbana Sostenible como herramienta de comunicación entre ciudadanía y técnicos. Oficina compuesta por personal técnico de las áreas de urbanismo, infraestructuras, educación y planificación estratégica.
- Activar canales y procesos de participación con la comunidad que promuevan estructuras para el diseño e implementación de las actuaciones.
- Fomentar la corresponsabilidad y la gestión social, trabajando la dimensión socio comunitaria.
- Aplicar fórmulas de gestión y ejecución de las obras de reurbanización que reviertan en el municipio en términos de empleo.

### 1.5.3 Para la integración de la movilidad en la planificación urbanística y el urbanismo táctico.

La escala del núcleo principal del municipio y la distribución de sus equipamientos generan condiciones favorables de proximidad para los desplazamientos cotidianos a pie y en bicicleta que pueden, no obstante, ser fácilmente mejoradas. El plan propone que en el núcleo principal se prioricen los desplazamientos no motorizados. Para ello plantea medidas para jerarquizar el tráfico de tránsito a partir de su articulación por supermanzanas, entendidas como unidades o células residenciales que impiden los recorridos internos para tránsito de paso, derivado a sus límites y con limitación de velocidad a 30 km/h. La red viaria interior será de velocidad reducida a 20 km/h con señales verticales y en el pavimento.

El cambio de la tipología viaria acorde a estos postulados es objeto de unas propuestas de intervención que se detallan en los apartados siguientes

Se añaden aquí también la intervención en el mobiliario público, como la instalación de bancos que invitan a reposo, especialmente de las personas mayores, como la creación de zonas sombreadas y la plantación de arbolado refrescar el ambiente y la mejora de las condiciones climáticas.

### 1.5.4 Para crear una red de corredores peatonal, caminos escolares seguros y red de cuidado

El cambio del paradigma de la movilidad en Isla Cristina para fomentar los hábitos de movilidad activa peatonal y de cuidados conlleva consigo la necesaria intervención sobre el espacio público en general, para adaptarlo mejorando la habitabilidad y caminabilidad del entorno de vecindad y favorable a los cuidados.

Entre las medidas destacan aquí la adecuación de los espacios públicos con criterios de habitabilidad (mobiliario urbano, creación de zonas sombreadas y la plantación de árboles en la vía pública), creando entornos vecinales de convivencia, invitando a desplazarse caminando o promoviendo la movilidad activa en general.

El presente Plan identifica diferentes corredores peatonales, caminos escolares seguros y los espacios de movilidad de los cuidados, y propone intervenciones de adecuación del espacio público en general y del viario en concreto para mejorar las condiciones de caminabilidad en los núcleos.

A continuación, se muestran estas propuestas de corredores, redes y caminos identificados.

### **1.5.5 Para dotarse de accesibilidad y eliminación de barreras garantizando la autonomía y la movilidad peatonal**

Para dotarse de **accesibilidad y eliminación de barreras**, promocionar los desplazamientos de proximidad garantizando la **autonomía y la movilidad peatonal** (Red de itinerarios peatonales y acciones de mejora de su diseño urbano)

En el núcleo principal se han identificado los principales itinerarios peatonales que articulan la vida cotidiana, dando prioridad a los caminos escolares e itinerarios para los cuidados. A partir de estos, el plan propone actuar sobre el imaginario para cambiar la percepción de la ciudadanía sobre la proximidad. Una de las primeras actuaciones estratégicas será la elaboración del plano Metro-Minuto, en el que se identifican los principales hitos y nodos de Isla Cristina y las distancias, en metros, y los tiempos, en minutos, que los unen tanto para recorridos a pie como en bicicleta. Junto con el plano se deben definir actuaciones de bajo coste que permitan su implementación rápida e inmediata, con mejoras progresivas. Este plano incluirá también el enlace con los caminos rurales principales para la articulación del núcleo principal con el cordón litoral y los demás núcleos en el término municipal, sobre los que se proponen actuaciones para favorecer su uso.

Un segundo nivel de estrategias de intervención va dirigido a favorecer las condiciones de accesibilidad, seguridad y confort, con intervenciones para suprimir la multitud de barreras arquitectónicas, ampliar aceras estrechas o crear plataformas únicas de tránsito compartido con prioridad al peatón.

Además, actuaciones para equipar los itinerarios con bancos, fuentes y árboles, pérgolas y toldos que generen sombra.

### **1.5.6 Para un cambio de tipología y jerarquización del viario, tráfico y seguridad vial**

A partir de la **Tipología y Jerarquización del viario, tráfico y seguridad vial**

Para ello se promoverán medidas de bajo costo que permitan la reorganización del espacio público y la pacificación del tráfico, tales como el uso de maceteros, bancos, árboles, pintura para señalización horizontal de itinerarios de prioridad peatonal y ciclista, señalización vertical, etc.

En el marco del presente PMUS se ha elaborado una primera propuesta para una transformación de las calles de Isla Cristina con el principal objetivo de reducir el espacio que ocupan actualmente los vehículos privados en favor de la superficie disponible para la movilidad de los peatones y los cuidados, a parte, de promover una integración de los desplazamientos en bicicleta y VMP. Para ello se propone una transformación de la movilidad interna de Isla Cristina a través de la creación de unidades interiores de los barrios, inspirado en el modelo de las supermanzanas barcelonesas, donde se da prioridad al peatón con el objetivo que las calles se transformen en lugares de encuentro y recreo. El objetivo principal es que la población no esté expuesta a las externalidades de la movilidad actual basada en la prioridad de los vehículos privados, sino que los desplazamientos peatonales y de los cuidados, adquieran el protagonismo, mejorando la accesibilidad y la seguridad vial.

Para obtener estas unidades o células de barrios para la mejora la propuesta se base, entre otras estrategias del urbanismo táctico, sobre la reordenación de la jerarquía del viario existente, concentrando los principales flujos del tráfico motorizado en los viarios con capacidad suficiente de acoger estos flujos principales sin poner en peligro a los viandantes, reservando el espacio urbano interior de estas unidades para el encuentro de la población y la movilidad de cercanía.

Con esta nueva jerarquización del viario se pretende definir la tipología de las calles según su función espacial, permitiendo principalmente el acceso al interior de los barrios y a los equipamientos públicos, desincentivando a la vez que los vehículos privados entren en estos espacios de convivencia salvo para acceder específicamente a los lugares de residencia o el acceso imprescindible a las actividades existentes en estas zonas (comercio).

La funcionalidad de la tipología del viario y las características de su diseño urbano referente a la movilidad se definen en la siguiente tabla:

	Tipología de la calle	Movilidad de cuidados, peatonal y ciclistas	Diseño preferente de la plataforma	Aparcamientos	Velocidad máxima	Vehículos pesados >7,5 tn
<b>I</b>	Exclusiva	Exclusiva	única	-	<10	No permitido
<b>II</b>	Preferente	Preferente	Única (1)	Residente/rotación	<20	excepcional
<b>III</b>	Convivencia	Preferente/segregado	segregada	Rotación	<30	discrecional
<b>IV</b>	Permeabilidad	Compatible/segregado	segregada	Libre/Rotación	<30	acceso interno
<b>V</b>	Acceso interior	Segregados	segregada	Libre/Rotación	<30	permitido
<b>VI</b>	Acceso (urbano/interurbano)	Segregados	segregada	Libre	<50	permitido

(1) < 7m de ancho plataforma única, > 7m Plataforma única o segregado

La denominación de las tipologías se orienta en la función principal de la calle para la movilidad determinando aspectos como la preferencia de los modos, especialmente los peatonales y la movilidad ciclista, el diseño urbano de las vías, la configuración y disponibilidad para los aparcamientos, la velocidad máxima de los vehículos y el acceso para los vehículos pesados.

Así las vías de **tipología exclusiva** son exclusivas para la movilidad peatonal de viandantes compatibles con el acceso con bicicletas y VMP. El diseño del espacio de la vía es principalmente de plataforma única suprimiendo preferentemente cualquier obstáculo (bordillo, etc.). En principio el acceso para vehículos privados no está permitido, salvo en casos excepcionales como el acceso de vehículos de emergencias y en caso de que existan cocheras o el acceso fuera imprescindible. En consecuencia no está previsto el aparcamiento en la superficie pública y la velocidad máxima estará limitada a velocidad de paso (<10 km/h). el acceso para vehículos pesados quedaría igualmente prohibido.



Las calles de **tipología preferente** se refieren a las vías internas de las unidades de barrios con preferencia para la movilidad peatonal y de los cuidados con compatibilidad con el acceso con bicicletas y VMP. El acceso de los vehículos privados está tolerado, principalmente para el acceso para la población residente y para el acceso a lugares de actividades comerciales y laborales. El diseño del espacio de la vía es principalmente de plataforma única para las calles de un ancho menor a los 7 metros, suprimiendo preferentemente cualquier obstáculo (bordillo, etc.). En las calles con ancho superior a los 7 metros se podrá segregar el espacio para el tráfico rodado, garantizando siempre un ancho suficiente en las aceras. El acceso en vehículo privado es preferentemente para residentes, siendo posible el acceso para otros vehículos para acceder a destinos concretos evitando la circulación para el tránsito a otras zonas. El aparcamiento en la superficie pública es preferentemente para residentes con la posibilidad de permitir el aparcamiento en rotación (zonas azules, naranjas etc.) y el acceso a comercio. Las zonas de aparcamientos serán siempre en zona señalizada (también en plataforma única), y la velocidad máxima de circulación estará limitada a 20 km/h. El acceso para vehículos pesados es excepcional para la entrega de mercancías de manera discrecional.

Las calles de **tipología de convivencia** se refieren a las vías localizadas entre las unidades de barrios con preferencia para la movilidad peatonal y de los cuidados y con compatibilidad con el acceso con bicicletas, VMP y vehículo privado. El acceso de los vehículos privados está tolerado para el acceso a lugares de actividades comerciales y laborales. El diseño del espacio de la vía es en plataforma segregada, pudiéndose plantear plataformas únicas en espacios que así lo demanden. Suprimirán los obstáculos a la movilidad de los cuidados para personas de movilidad reducida (bordillo, etc.). El aparcamiento en la superficie pública será en rotación (zonas azules, naranjas etc.). Las zonas de aparcamientos serán siempre en zona señalizada, y la velocidad máxima de circulación estará limitada a 30 km/h. El acceso para vehículos pesados es discrecional para la entrega de mercancías evitando el tránsito para otros barrios. Las principales calles que pertenecen a esta categoría son Avda. de España-Conde de Barbate, Gran vía Pérez Román, c/Valencianos, la parte Sur de la c/Juan Ramón Jiménez, Avda. del Atlántico, c/Barco-Avda. de la Constitución, Avda. de la Ría Carreras

Las calles de **tipología de permeabilidad** se refieren a las vías localizadas entre conjuntos de unidades de barrios con función distribuidora para la movilidad del vehículo privado. La movilidad peatonal y de los cuidados y el acceso con bicicletas, VMP se articula generalmente de manera segregada. Es una calle estructurante para el acceso de los vehículos privados a las zonas residenciales. El diseño del espacio de la vía es en plataforma segregada para la movilidad peatonal, pudiéndose plantear la

incorporación de los desplazamientos en bicicleta a la calzada donde tendrán preferencia o se señalice un carril segregado dentro de la calzada. Se suprimirán los obstáculos a la movilidad de los cuidados para personas de movilidad reducida (bordillo, etc.) especialmente en el espacio peatonal y en las intersecciones con la calzada. El aparcamiento en la superficie pública será libre o en rotación (zonas blancas, azules, naranjas etc.). Las zonas de aparcamientos serán siempre en zona señalizada, y la velocidad máxima de circulación estará limitada a 30 km/h. Son igualmente los ejes distribuidores para el transporte de mercancías. El acceso para vehículos pesados es de acceso libre. Las calles con esta tipología son las calles Roque Barcia-Arq. Joaquín Aramburu, Avda. de los Marineros, c/Lepanto. Bvd. Miramar y Muelle Marina.,

Las calles de **tipología de acceso (urbano/interurbano)** se refieren a las vías de acceso exteriores a los núcleos y las vías conexión entre los puntos de entrada al mismo permitiendo el acceso al núcleo urbano y el tránsito de forma ágil dando acceso a los principales ejes distribuidores de la ciudad. La movilidad peatonal y de los cuidados y el acceso con bicicletas, VMP se articula estrictamente de manera segregada. El diseño del espacio de la vía es en plataforma segregada para la movilidad peatonal. Los desplazamientos en bicicleta y VMP se realizarán en carril segregado. Se suprimirán los obstáculos a la movilidad de los cuidados para personas de movilidad reducida (bordillo, etc.) especialmente en el espacio peatonal y en las intersecciones con la calzada. El aparcamiento en la superficie pública será libre o en rotación (zonas blancas, azules, naranjas etc.). Las zonas de aparcamientos serán siempre en zona señalizada, y la velocidad máxima de circulación estará limitada a 50 km/h. El acceso para vehículos pesados está permitido.

### 1.5.7 Reordenación de las direcciones del viario

La definición de la tipología de las calles y su jerarquización lleva implícitamente una **Reordenación de las direcciones del viario** adaptando la dirección de circulación de los vehículos privados intentando concentrar el tráfico de acceso al núcleo en los principales accesos de la ciudad y especialmente en las tipologías de Acceso (urbano/interurbano) y Acceso interior. Estas vías están especialmente adaptadas para el acceso a las áreas productivas (puertos y lonja) y los equipamientos principales. . Las vías de permeabilidad completan la estructura de accesos entre los barrios siendo las tipologías de exclusiva, Preferente y de Convivencia espacios públicos con preferencia para los desplazamientos peatonales, bicicletas y VMP.

Las unidades internas de los barrios se reservan así para una transformación del espacio público con enfoque de entornos habitables y caminables creando así espacios vecinales de convivencia creando a su vez entornos más atractivos para las actividades propias como el comercio, la gastronomía y las actividades profesionales.

Alrededor de estas unidades las direcciones de circulación crean bucles que circundan a los barrios evitando los desplazamientos longitudinales salvo en las categorías de acceso o permeabilidad.

### 1.5.8 Para la promoción de la Movilidad ciclista

Para la **promoción de la Movilidad ciclista**, el Plan promueve la compleción de la red ciclable en los ámbitos urbanos e interurbanos (vías, aparcamientos, puntos mantenimiento...)

Completar el sistema de carril bici e impulsar los recorridos internúcleos. Y por supuesto es básico dotar al municipio de una red de puntos de aparcamientos para bicicletas estratégicamente distribuida.

Estas actuaciones van dirigidas a lograr alternativas que tienen que funcionar desde el principio como redes continuas y con suficientes correspondencias entre sí, al igual que ha estado ocurriendo con la red de tráfico en vehículo privado. Es necesario que tanto la red peatonal como la ciclista sean completas, abarquen el municipio íntegramente de forma continua y segura. Y para ello, es importante concebir su implantación de manera progresiva, de modo que las redes puedan mejorar a partir de su implantación inicial.

Acorde a la tipología y jerarquización del viario propuesto todos los viarios que pertenecen a las categorías de acceso y acceso interno estarán provistos de carriles bici en plataforma segregada, que será bidireccional e interconectada tanto a nivel urbano como interurbano.

El Plan prevé además la interconexión de la red de bicicleta exclusiva con la implantación de corredores de bicicleta en el viario de permeabilidad donde la coexistencia entre el tráfico en vehículo privado y la bicicleta se realizará en calzada compartida o segregada en la misma plataforma mediante señalización. Para ello se pondrá especial atención al rediseño de las intersecciones, especialmente de la tipología de acceso para facilitar el cruce de estas vías y para promover la seguridad viaria.

### **1.5.9 Para un sistema de estacionamiento y aparcamiento acorde a las necesidades**

Estrechamente vinculado a la tipología del viario es el sistema de estacionamiento y aparcamiento en Isla Cristina y sus núcleos. El sistema de aparcamientos tiene que dotar a los núcleos de población de espacio para el estacionamiento de los vehículos privados, especialmente para los hogares que no disponen de plazas de garaje propio, situación muy frecuente, especialmente en los barrios históricos del núcleo de Isla Cristina. Esta falta de aparcamientos es un problema muy específico del área central del núcleo de Isla Cristina, y cualquier intervención requiere tener en consideración esta peculiaridad. Un problema añadido es la gran estacionalidad por la masiva presencia de turistas, especialmente en los meses Julio y agosto. Esta falta muy acusada de espacios en aparcamiento regulado requiere la elaboración de una estrategia ya que esta falta de plazas afecta también a la transición a una movilidad baja en emisiones por la falta de posibilidad de carga de los vehículos eléctricos en el propio domicilio, requiriendo plazas públicas adicionales para cubrir la demanda de puntos de recarga cercanos a las zonas residenciales céntricas.

El PMUS plantea una reordenación de las zonas de aparcamiento coherente con la tipología y jerarquización del viario, priorizando en el interior de las unidades interiores de los barrios de aparcamiento de residentes. Los aparcamientos en el interior de los barrios para no residentes serán en rotación permitiendo el acceso a las actividades comerciales y laborales existentes en los propios barrios intentando evitar que se ocupen plazas de aparcamientos más tiempo de lo estrictamente necesario para realizar las gestiones o compras. Para los aparcamientos en batería se promoverá la implementación de la tipología de batería inversa

Los aparcamientos disponibles para no residentes se concentrarán en el viario de accesos y permeabilidad y se promoverán la implantación de aparcamientos en parcelas públicas cercanas al centro histórico. Para ello se propone la construcción de aparcamiento subterráneos por debajo de los equipamientos<sup>6</sup> o, donde sea viable, la construcción de aparcamientos en altura, cuyas plantas superiores se podrían habilitarse como zonas de refugio en caso de tsunamis.

Estos aparcamientos públicos estarán provistos de plazas de aparcamientos tanto para residentes como para rotación, promoviendo la instalación de puntos de carga para los vehículos eléctricos.

De modo transitorio se permitirá el uso de los solares sin ocupación como zonas de aparcamiento público. En el siguiente plano se indican los posibles emplazamientos de aparcamientos futuros.

### **1.5.10 Para la mejora del transporte público colectivo**

El actual sistema de transporte colectivo de Isla Cristina, operado por el Consorcio de Transporte Metropolitano Huelva se limita a dos líneas que conectan Isla Cristina con los municipios de corredor con frecuencias y horarios poco adaptados a las necesidades locales. Una mejora del transporte público colectivo requerirá la implementación de unas líneas de transporte urbano que complementen el sistema existente, mejorando principalmente los horarios adaptándolos a las necesidades especialmente para el transporte a los centros de trabajo y mejorando la cobertura de la población mediante la atención de paradas urbanas que faciliten la conexión de los núcleos de población con los equipamientos administrativos y de salud.

Para la implementación de este transporte urbano se propone la concertación entre los municipios del entorno para promover con ello la conexión entre los municipios vecinos, dar cobertura a los núcleos de población, conectando las urbanizaciones turísticas como Urbasur e Islantilla dando alternativas al vehículo privado tanto a residentes como especialmente a la población flotante durante los meses

---

<sup>6</sup> Acorde a lo estipulado en el TÍTULO TERCERO de la modificación del PGOU de 1987, INCORPORACIÓN DE UN NUEVO ARTÍCULO EN EL CAPÍTULO PRIMERO Artículo 3.1.5. Régimen del Subsuelo

estivales reduciendo así la externalidades que produce la afluencia masiva de vehículos privados durante estos meses.

El presente Plan analiza la viabilidad de implementación de algunas líneas interurbanas con funcionalidad de transporte urbana en un anexo específico, en el que se propone la conexión con los municipios vecinos de Lepe, Ayamonte y Villablanca para crear un sistema de transporte público que permita el acceso entre todas las zonas urbanas y mejore el acceso a los equipamientos a la población residente y visitante.

Paralelamente a la mejora del transporte colectivo se propone la mejora de los servicios existentes como el taxi y la posible implementación de transporte público a la demanda.

#### **1.5.11 Para una mejora en la logística del transporte**

En la **mejora en la logística del transporte** y flujos de mercancías. Gestión de vehículos, horarios y aparcamientos en última milla se propondrá un esquema de cómo se podría mejorar la red municipal y comarcal, en coordinación con los municipios vecinos y la Consejería de Fomento y se propondrán medidas concretas que puedan ser puestas en marcha mediante convenios específicos entre el municipio el Consorcio de Transporte del Área de Huelva.

Para el desarrollo de las líneas de actuación establecidas se propone el despliegue progresivo de una serie de actuaciones que quedan relacionadas en una serie de fichas, recogidas a continuación.

## 2 PLAN DE ACTUACIÓN

### 2.1 Cuadro resumen

Tabla 1. Listado de objetivos específicos, estrategias y actuaciones

Objetivos Específicos	Estrategias		Actuaciones
OE1. Favorecer el espacio público, la caminabilidad y la movilidad de los ciudadanos	E1.1 Integración de la Movilidad en la Planificación Urbanística y el urbanismo táctico	1.1.1	Nueva jerarquía viaria
		1.2.1	Movilidad de los ciudadanos. Mejora de ejes y zonas de estancia y convivencia
		1.2.2	Caminos escolares seguros
	E1.2 Accesibilidad y eliminación de barreras, y promoción de los desplazamientos de proximidad garantizando la autonomía	1.2.3	Urbanismo táctico en caminabilidad y habitabilidad de espacios públicos
OE2. Consolidar redes seguras de movilidad activa y saludable a escala municipal	E2.1 Movilidad peatonal. Red de itinerarios peatonales y acciones de mejora de su diseño urbano	2.1.1	Red de itinerarios caminables urbanos
		2.1.2	Red de recorridos caminables interurbanos
		2.1.3	Metrominuto y señalización de ejes peatonales y no motorizados
		2.1.4	Programa de promoción y comunicación Isla Cristina caminable: "Todo se andará"
	E2.2 Movilidad ciclista. Compleción de la red ciclable en los ámbitos urbanos e interurbanos (vías, aparcamientos, puntos mantenimiento...)	2.2.1	Redes ciclistas interurbanas e infraestructura de apoyo
		2.2.2	Puente peatonal y ciclista sobre pilastras del Puente Carreras
		2.2.3	Redes ciclistas urbanas e infraestructura de apoyo
		2.2.4	Implantación de sistema municipal de bicicletas/VMP
OE3. Instaurar un sistema adecuado de transporte colectivo e intermodal para el conjunto del municipio	E3.1 Fomento y planificación del transporte público y colectivo (cotidiano/ estacional)	3.1.1	Puesta en marcha de transporte colectivo inter-núcleos con función de Líneas urbanas
		3.1.2	Estudiar viabilidad de sistema comarcal de movilidad a demanda y transporte público
OE4. Incrementar la eficiencia de la red viaria y el sistema de aparcamientos	E4.1 Jerarquización del viario, tráfico y seguridad vial	4.1.1	Modelo de supermanzanas y bucles
		4.1.2	Implantación de señalética inteligente
		4.1.3	Intersecciones principales
		4.2.1	Aparcamientos en núcleo urbano

Objetivos Específicos	Estrategias	Actuaciones
	E4.2 Estacionamiento; planificación integrada del sistema de aparcamientos	4.2.2 Aparcamientos disuasorios 4.2.3 Red de aparcamientos de bicicletas en espacios y edificios públicos
	E4.3 Gestión de la movilidad cotidiana y estival y de emergencia	4.3.1 Estaciones de carga rápida 4.3.2 Adaptación e implementación de la movilidad eléctrica
OE5. Adecuar la planificación de la movilidad laboral y el transporte de mercancías	E5.1 Mejora en la logística del transporte y flujos de mercancías. Gestión de vehículos, horarios y aparcamientos en última milla	5.1.1 Hub última milla en Estación de Autobuses 5.1.2 Señalización 5.1.3 Actuaciones en la zona puerto pesquero-lorja y puerto deportivo 5.1.4 Promoción del vehículo compartido
OE6. Consolidar y fortalecer los cauces de participación, comunicación y educación, así como las estructuras de gobernanza y gestión	E6.1 Participación ciudadana, gobernanza, seguimiento y evaluación	6.1.1 Gobernanza, seguimiento y evaluación del PMUS 6.1.2 Fomentar desde el ámbito supramunicipal la gestión de la movilidad comarcal 6.1.3 Participación en redes y eventos supramunicipales por la movilidad sostenible 6.1.4 Programa de fomento del uso de la bicicleta o VMP

OE	ESTRATEGIAS		ACCIONES			
	Planes específicos o sectoriales		1	2	3	4
OE1	E1.1	Integración de la Movilidad en la Planificación Urbanística y el urbanismo táctico	Nueva jerarquía viaria			
	E1.2	Accesibilidad y eliminación de barreras, y promoción de los desplazamientos de proximidad garantizando la autonomía	Movilidad de las ciudades. Mejora de ejes y zonas de estancia y convivencia	Caminos escolares seguros	Urbanismo táctico en caminabilidad y habitabilidad de espacios públicos	
OE2	E2.1	Movilidad peatonal. Red de itinerarios peatonales y acciones de mejora de su diseño urbano	Red de itinerarios caminables urbanos	Red de recorridos caminables interurbanos	Metrominuto y señalización de ejes peatonales y no motorizados	Programa de comunicación Isla Cristina caminable: "Todo se andará"
	E2.2	Movilidad ciclista. Compleción de la red ciclable en los ámbitos urbanos e interurbanos (vías, aparcamientos, puntos mantenimiento...)	Redes ciclistas interurbanas e infraestructura de apoyo	Puente peatonal y ciclista sobre pilastros del Puente Cameros	Redes ciclistas urbanas e infraestructura de apoyo	Implantación de sistema municipal de bicicletas/VNF
OE3	E3.1	Fomento y planificación del transporte público y colectivo (cotidiano/ estacional)	Puesta en marcha de transporte colectivo inter-núcleos con función de líneas	Estudiar viabilidad de sistema comarcal de movilidad a demanda y		
OE4	E4.1	Jerarquización del viario, tráfico y seguridad vial	Modelo de supermanzanas y bucles	Implantación de señalética inteligente	Intersecciones principales	
	E4.2	Estacionamiento: planificación integrada del sistema de aparcamientos	Aparcamientos en núcleo urbano	Aparcamientos disuasorios	Red de aparcamientos de bicicletas en espacios y edificios públicos	
	E4.3	Gestión de la movilidad cotidiana y estival y de emergencia	Estaciones de carga rápida	Adaptación e implementación de la movilidad eléctrica		
OE5	ES.1	Mejora en la logística del transporte y flujos de mercancías. Gestión de vehículos, horarios y aparcamientos en última milla	Hub última milla en Estación de Autobuses	Señalización	Actuaciones en la zona puerto pesquero-lonja y puerto deportivo	Promoción del vehículo compartido
OE6	E6.1	Participación ciudadana, gobernanza, seguimiento y evaluación	Gobernanza, seguimiento y evaluación del PMUS	Fomentar desde el ámbito supramunicipal la gestión de la movilidad	Participación en redes y eventos supramunicipales por la movilidad sostenible	Programa de fomento del uso de la bicicleta o VNF



## **2.2 Vigencia del Plan**

Se establece una vigencia para el PMUS de Isla Cristina de ocho años, divididos en dos cuatrienios. El criterio para la temporalización de las actuaciones consiste en su adscripción a una secuencia de tres fases, que aquí denominaremos corto, medio y largo plazo, y que se corresponden respectivamente con dos, tres y tres anualidades. Se recomienda acometer una revisión del Plan a los cuatro años del inicio de su implementación.

## 2.3 Fichas de las Actuaciones

A continuación, se aportan las fichas detalladas de las actuaciones que propone el Plan

1.1.1	NUEVA TIPOLOGÍA Y JERARQUÍA VIARIA																																																	
OBJETIVOS GENERALES	Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad																																																	
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE1. Favorecer el espacio público, la caminabilidad y la movilidad de los ciudadanos																																																	
ESTRATEGIA	E1.1 Integración de la Movilidad en la Planificación Urbanística y el urbanismo táctico																																																	
DESCRIPCIÓN	<p>La red viaria ha sufrido una gran evolución acorde a la evolución urbanística, además de un gran aumento del tráfico motorizado produciendo un cambio en el modelo de movilidad intra urbana del núcleo.</p> <p>Además de la función articuladora y el servicio de movilidad que ofrecen las diferentes categorías de la jerarquía viaria en función a su nivel de servicio o intensidad de tráfico se propone su modificación vinculada al modelo de supermanzanas y la compatibilidad con los modos no motorizados.</p> <p>Acorde al nuevo modelo de tráfico propuesto para el municipio se establecen como ejes principales de tráfico motorizado la calle Ronda Norte, calle Muelle de la Marina, Calle Miramar, Avenida del Carnaval, calle Roque Barcia y calle Pescadores.</p> <p>Con este diseño se pretende invertir la pirámide la movilidad situando al peatón como eje principal y estructurante de la red, además de aliviar la circulación de los vehículos motorizados en el interior de las supermanzanas, para potenciar su carácter residencial, facilitando el tráfico de otro tipo de vehículos como las bicicletas diseñando vías de compatibilidad ciclista y la movilidad peatonal con vías preferentes y exclusivas.</p> <p>La nueva jerarquía viaria queda categorizada de la siguiente forma:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr style="background-color: #1a3d54; color: white;"> <th></th> <th>Tipología de la calle</th> <th>Movilidad de ciudadanos, peatonal y ciclistas</th> <th>Diseño preferente de la plataforma</th> <th>Aparcamientos</th> <th>velocidad máxima</th> <th>vehículos pesados &gt;7,5 tn</th> </tr> </thead> <tbody> <tr style="background-color: #e0f2f7;"> <td style="background-color: #1a3d54; color: white;">I</td> <td style="background-color: #e0f2f7;">Exclusiva</td> <td style="background-color: #e0f2f7;">Exclusiva</td> <td style="background-color: #e0f2f7;">Única</td> <td style="background-color: #e0f2f7;">-</td> <td style="background-color: #e0f2f7;">&lt;10</td> <td style="background-color: #e0f2f7;">No permitido</td> </tr> <tr style="background-color: #e0f2f7;"> <td style="background-color: #1a3d54; color: white;">II</td> <td style="background-color: #e0f2f7;">Preferente</td> <td style="background-color: #e0f2f7;">Preferente</td> <td style="background-color: #e0f2f7;">Única (1)</td> <td style="background-color: #e0f2f7;">Residente/rotación</td> <td style="background-color: #e0f2f7;">&lt;20</td> <td style="background-color: #e0f2f7;">excepcional</td> </tr> <tr style="background-color: #fff9c4;"> <td style="background-color: #1a3d54; color: white;">III</td> <td style="background-color: #fff9c4;">Convivencia</td> <td style="background-color: #fff9c4;">Preferente/segregado</td> <td style="background-color: #fff9c4;">segregada</td> <td style="background-color: #fff9c4;">Rotación</td> <td style="background-color: #fff9c4;">&lt;30</td> <td style="background-color: #fff9c4;">discrecional</td> </tr> <tr style="background-color: #fff9c4;"> <td style="background-color: #1a3d54; color: white;">IV</td> <td style="background-color: #fff9c4;">Permeabilidad</td> <td style="background-color: #fff9c4;">Compatible/segregado</td> <td style="background-color: #fff9c4;">segregada</td> <td style="background-color: #fff9c4;">Libre/Rotación</td> <td style="background-color: #fff9c4;">&lt;30</td> <td style="background-color: #fff9c4;">acceso interno</td> </tr> <tr style="background-color: #fff9c4;"> <td style="background-color: #1a3d54; color: white;">V</td> <td style="background-color: #fff9c4;">Acceso interior</td> <td style="background-color: #fff9c4;">Segregados</td> <td style="background-color: #fff9c4;">segregada</td> <td style="background-color: #fff9c4;">Libre/Rotación</td> <td style="background-color: #fff9c4;">&lt;30</td> <td style="background-color: #fff9c4;">permitido</td> </tr> <tr style="background-color: #ffe0b2;"> <td style="background-color: #1a3d54; color: white;">VI</td> <td style="background-color: #ffe0b2;">Acceso (urbano/interurbano)</td> <td style="background-color: #ffe0b2;">Segregados</td> <td style="background-color: #ffe0b2;">segregada</td> <td style="background-color: #ffe0b2;">Libre</td> <td style="background-color: #ffe0b2;">&lt;50</td> <td style="background-color: #ffe0b2;">permitido</td> </tr> </tbody> </table> <p>(1) &lt; 7m de ancho plataforma única, &gt; 7m Plataforma única o segregado</p>		Tipología de la calle	Movilidad de ciudadanos, peatonal y ciclistas	Diseño preferente de la plataforma	Aparcamientos	velocidad máxima	vehículos pesados >7,5 tn	I	Exclusiva	Exclusiva	Única	-	<10	No permitido	II	Preferente	Preferente	Única (1)	Residente/rotación	<20	excepcional	III	Convivencia	Preferente/segregado	segregada	Rotación	<30	discrecional	IV	Permeabilidad	Compatible/segregado	segregada	Libre/Rotación	<30	acceso interno	V	Acceso interior	Segregados	segregada	Libre/Rotación	<30	permitido	VI	Acceso (urbano/interurbano)	Segregados	segregada	Libre	<50	permitido
	Tipología de la calle	Movilidad de ciudadanos, peatonal y ciclistas	Diseño preferente de la plataforma	Aparcamientos	velocidad máxima	vehículos pesados >7,5 tn																																												
I	Exclusiva	Exclusiva	Única	-	<10	No permitido																																												
II	Preferente	Preferente	Única (1)	Residente/rotación	<20	excepcional																																												
III	Convivencia	Preferente/segregado	segregada	Rotación	<30	discrecional																																												
IV	Permeabilidad	Compatible/segregado	segregada	Libre/Rotación	<30	acceso interno																																												
V	Acceso interior	Segregados	segregada	Libre/Rotación	<30	permitido																																												
VI	Acceso (urbano/interurbano)	Segregados	segregada	Libre	<50	permitido																																												
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<p>Actuaciones de puesta en marcha de la nueva jerarquía viaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Modificación de señalética del tráfico</li> <li>- Diseño y construcción de una nueva rotonda a la entrada del municipio por el puente Carreras que ayude a repartir el tráfico a la entrada y pudiendo desviarlo hacia la calle Muelle Marina.</li> <li>- Difusión e información del modelo de supermanzanas, su funcionamiento y objetivos.</li> </ul>																																																	
PROGRAMACIÓN	Corto, medio y largo plazo																																																	
ACTORES IMPLICADOS	<p>Ayuntamiento: Delegación de Participación Ciudadana, Educación y Urbanismo; Policía Local,</p> <p>Asociaciones y organizaciones civiles</p>																																																	

SOSTENIBILIDAD	La iniciativa de las supermanzanas conlleva una disminución del consumo de combustibles fósiles debido a que fomenta otros tipos de movilidad peatonal y ciclista, reduciendo el uso del vehículo privado		
INDICADORES	IND.1, IND.7, IND.8, IND.9 e IND.10.		
REFERENCIAS	Programa de supermanzanas Barcelona ( <a href="https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/">https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/</a> )		
COSTES (ORIENTATIVO)	Ampliación de acera:	75,00	€/ml
	Reurbanización calzada:	30,00	€/m
	Señalización vertical indicativa:	250,00	€/ud
	Fuente de chapa de acero zincado	2.000,00	€/ud
	Bancos con asiento y respaldo de madera	400,00€	€/ud
	- RDV Paso Elevado (8 m):	525,00	€/ud
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	- Fondos propios, Diputación de Huelva, fondos europeos.		
CONDICIONANTES Y RIESGOS	- Aceptación política y social, disponibilidad de recursos económicos		



1.2.1	<b>MOVILIDAD DE LOS CUIDADOS</b> <b>MEJORA DE EJES Y ZONAS DE ESTANCIA Y CONVIVENCIA</b>																														
OBJETIVOS GENERALES	Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad Garantizar el desarrollo urbano inclusivo																														
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE1. Favorecer el espacio público, la caminabilidad y la movilidad de los cuidados																														
ESTRATEGIA	E1.2 Accesibilidad y eliminación de barreras, y promoción de los desplazamientos de proximidad garantizando la autonomía																														
DESCRIPCIÓN	<p>Actuaciones que corrijan problemas de continuidad, accesibilidad universal y mejoren el diseño urbano estancial, con el fin de asegurar un uso inclusivo y adaptado a las necesidades de los grupos sociales con mayores necesidades; mayores, mujeres, niños (ancho de aceras, pasos de peatones, intersecciones seguras, inclusión de arbolado y bancos, señalización, etc.)</p> <p>Conectando entre sí las principales áreas atractoras de movilidad del municipio: equipamientos, áreas comerciales, centros educativos y dotaciones.</p> <table border="1" data-bbox="440 846 1418 1227"> <thead> <tr> <th data-bbox="440 846 922 875">Isla Cristina</th> <th data-bbox="928 846 1418 875">Núcleos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="440 875 922 904">Calle Arquitecto Aramburu Maqua</td> <td data-bbox="928 875 1418 904">c/San Sebastián</td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 904 922 934">Calle Roque Barcia</td> <td data-bbox="928 904 1418 934">c/Rafael Alberti</td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 934 922 963">Calle Valencianos</td> <td data-bbox="928 934 1418 963">c/Villablanca</td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 963 922 992">Calle Patronos de la Pesca</td> <td data-bbox="928 963 1418 992">c/Miguel de Cervantes</td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 992 922 1021">Avenida Federico Silva Muñoz</td> <td data-bbox="928 992 1418 1021">c/ de la Plaza y otros</td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 1021 922 1050">Calle Pescadores desde Avenida de España</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 1050 922 1079">Gran Vía Ramón Pérez</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 1079 922 1108">Calle Conde de Barbate</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 1108 922 1137">Avenida de España</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 1137 922 1167">Plaza del Carmen</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 1167 922 1196">Plaza de las Flores</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 1196 922 1225">Paseo de los Reyes</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 1225 922 1254">Paseo del Chocolate</td> <td></td> </tr> <tr> <td data-bbox="440 1254 922 1283">Paseo de las Palmeras y otros</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Isla Cristina	Núcleos	Calle Arquitecto Aramburu Maqua	c/San Sebastián	Calle Roque Barcia	c/Rafael Alberti	Calle Valencianos	c/Villablanca	Calle Patronos de la Pesca	c/Miguel de Cervantes	Avenida Federico Silva Muñoz	c/ de la Plaza y otros	Calle Pescadores desde Avenida de España		Gran Vía Ramón Pérez		Calle Conde de Barbate		Avenida de España		Plaza del Carmen		Plaza de las Flores		Paseo de los Reyes		Paseo del Chocolate		Paseo de las Palmeras y otros	
Isla Cristina	Núcleos																														
Calle Arquitecto Aramburu Maqua	c/San Sebastián																														
Calle Roque Barcia	c/Rafael Alberti																														
Calle Valencianos	c/Villablanca																														
Calle Patronos de la Pesca	c/Miguel de Cervantes																														
Avenida Federico Silva Muñoz	c/ de la Plaza y otros																														
Calle Pescadores desde Avenida de España																															
Gran Vía Ramón Pérez																															
Calle Conde de Barbate																															
Avenida de España																															
Plaza del Carmen																															
Plaza de las Flores																															
Paseo de los Reyes																															
Paseo del Chocolate																															
Paseo de las Palmeras y otros																															
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<p><b>Actuaciones de mejora de los niveles de accesibilidad universal:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por geometría: pendientes, corrección de obstáculos y escalones, rebaje de bordillos, pavimentos, ancho de acerado para circulación.</li> <li>- Por continuidad: creación de la nueva infraestructura para dar continuidad en aquellos lugares donde no exista y sea impracticable (p.e. continuidad de C/ Juan de la Cierva –Reyes católicos).</li> </ul> <p><b>Actuaciones para la seguridad:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reductores de Velocidad (RDV): dispositivos colocados sobre la superficie de rodadura como pasos de peatones elevados de sección transversal trapezoidal</li> <li>- Señalización vertical y horizontal.</li> <li>- Intersecciones seguras: ampliaciones de las aceras con orejas o martillos en las intersecciones que se estipulen necesarios por el grado de peligrosidad.</li> <li>- Actuaciones de calmado del tráfico (ver A4.1).</li> </ul> <p><b>Actuaciones para el confort:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mobiliario urbano: bancos, papeleras, fuentes y postes indicativos</li> <li>- Arbolado, maceteros urbanos.</li> </ul>																														
PROGRAMACIÓN	Corto, medio y largo plazo																														
ACTORES IMPLICADOS	Ayuntamiento: Delegación de Participación Ciudadana, Educación y Urbanismo; Policía Local, Asociaciones y organizaciones civiles																														
SOSTENIBILIDAD	La iniciativa ha de incorporarse a las labores de mantenimiento y adecuación del mobiliario urbano municipal, en coordinación con los servicios de medio ambiente, para la progresiva vegetación y naturalización de las plazas y espacios libres locales.																														

	Para la aplicación de las medidas previstas se recomienda la revisión de las sugerencias aportadas en fase de participación, especialmente con la comunidad educativa y los paseos con mujeres.		
INDICADORES	IND.7, IND.8 e IND.9		
REFERENCIAS	<a href="https://participatepmus.es/es/estrategia/movilidad-por-cuidados">https://participatepmus.es/es/estrategia/movilidad-por-cuidados</a>		
COSTES (ORIENTATIVO)	Ampliación de acera:	75,00	€/ml
	Reurbanización calzada:	30,00	€/m
	Señalización vertical indicativa:	250,00	€/ud
	Fuente de chapa de acero zincado	2.000,00	€/ud
	Bancos con asiento y respaldo de madera	400,00€	€/ud
	RDV Paso Elevado (8 m):	525,00	€/ud
	-	<b>Estimado total: X.XXX.XXX</b>	
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	- Ayuntamiento de Isla Cristina, Diputación de Huelva, fondos europeos.		
CONDICIONANTES Y RIESGOS	- Disponibilidad de recursos económicos		



## 1.2.2

### CAMINOS ESCOLARES SEGUROS

OBJETIVOS GENERALES	Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE1. Favorecer el espacio público, la caminabilidad y la movilidad de los cuidados
ESTRATEGIA	E1.2 Accesibilidad y eliminación de barreras, y promoción de los desplazamientos de proximidad garantizando la autonomía
DESCRIPCIÓN	<p>Favorecer que las y los escolares vayan andando al colegio de forma autónoma y segura. Recuperar la movilidad activa en los itinerarios escolares diarios, abandonando el uso del automóvil, con la gestión de recorridos accesibles y seguros, evitando la congestión en hora punta y la generación de contaminación atmosférica.</p> <p>Grupo organizado de escolares que realizan andando el trayecto entre su casa y el colegio, acompañados por adultos y siguiendo unas rutas establecidas con paradas y horarios</p> 
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Creación de Grupo Motor</b> de la iniciativa y una Comisión de Seguimiento dentro del ámbito escolar (padres, madres, docentes, escolares)</li> <li>- <b>Seleccionar rutas.</b> Creación de un plano zonal y agrupación de las familias interesadas. Se deciden los itinerarios más frecuentados y los más seguros para ir al colegio. Cada ruta tendrá unas "paradas" de recogida donde se irán incorporando los escolares.</li> <li>- <b>Paradas de recogida.</b> Para cada parada se asignan tanto los niños y niñas que acuden, como los adultos, que harán las funciones de comprobar que llega cada escolar como controlar la marcha del grupo</li> <li>- <b>Organización de escolares y adultos:</b> Cada niño o niña participante se apuntará a una ruta e indicará a qué parada se incorporará. Un adulto se encargará de permanecer en la parada correspondiente, controlando que acudan todos los niños y niñas que estén apuntados y esperando en el caso de que haya rezagados. El adulto o adultos "conductor/es" que acompaña al grupo de escolares durante el trayecto hasta la puerta del centro escolar. Son múltiples las opciones que existen.</li> <li>- <b>Organización en el centro escolar.</b> La recepción y llegada de escolares a los centros educativos quedará estipulada para que los/as conserjes puedan abrir las puertas y aportar material de apoyo</li> <li>- <b>Promoción y campaña de adhesión</b> de Amigos del Pedibus. Comercios que se comprometan a servir de apoyo (vigilancia informal y ayuda) y puedan colocar un distintivo reconocible por los escolares.</li> <li>- <b>Señalización de los recorridos.</b> Para la identificación de los escolares</li> </ul>
PERSONAL IMPLICADO	<p>Comunidades educativas de los CEIP de zona: AMPAS, escolares, familiares, profesorado y personal docente.</p> <p>Ayuntamiento: Delegación de Participación Ciudadana, Educación y Urbanismo; Policía Local, Departamento Municipal de Prensa/Comunicación; Asociaciones y colectivos ciudadanos (comerciantes etc.)</p>
PROGRAMACIÓN	<p><b>Corto plazo</b></p> <p><b>1ª etapa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Iniciativas de comunicación y promoción</li> <li>- Creación de Grupo Motor con todo el personal implicado</li> <li>- Diseño de rutas y paradas adaptadas a los participantes.</li> <li>- Ejecución de material básico para la puesta en marcha (logotipo, señalización de paradas y del itinerario, señales de tráfico para el recorrido, chalecos reflectantes para escolares etc.).</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organización de adultos y medios de comunicación (aplicaciones móviles, grupos WhatsApp, registro de escolares para recoger, turnos de adultos acompañantes).</li> <li>- Organización del centro educativo (recepción y bienvenida en el centro del Pedibus, apertura de puerta/set).</li> <li>- Diseño de medidas de incentivos para escolares que van en Pedibus (acreditaciones, diplomas, carnets, cuenta pasos, etc.)</li> <li>- Jornadas de educación vial para peatones</li> <li>- Puesta en marcha de un día a la semana del Pedibus y del "día sin coche al cole"</li> </ul> <p><b>2º y 3º etapas</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Promoción y campaña de comunicación en el municipio para suscripción de escolares y adultos.</li> <li>- Promoción y campaña de adhesión de Amigos del Pedibus. Comercios que se comprometan a servir de apoyo (vigilancia informal y ayuda) y puedan colocar un distintivo reconocible por los escolares.</li> <li>- Consolidación de rutas y gestión del tráfico (cortes, medidas de la policía local).</li> <li>- Activación, comunicación y difusión de puntos de "Amigos del Pedibus"</li> </ul> <p><b>4ª etapa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Integración de la movilidad sostenible en el proyecto educativo del centro mediante actividades, iniciativas o suscripción del centro en programas (ver referencias).</li> <li>- Activación de rutas diarias de Pedibus.</li> </ul>
SOSTENIBILIDAD	<p>El impulso de la iniciativa ha de estar en el Ayuntamiento mediante una oficina del Plan y su Comisión de Seguimiento (formada por las delegaciones municipales implicadas) aunque contará con más actores.</p> <p>Para la aplicación de las medidas previstas se recomienda la revisión de las sugerencias aportadas en fase de participación, especialmente con la comunidad educativa y los paseos con mujeres.</p> <p>El equipo docente y el directivo son actores clave para fomentar que el alumnado participe en la iniciativa, haciéndoles llegar material informativo y recordándoles regularmente la existencia del Pedibus. Estarán en contacto con la oficina del Plan y la Comisión de Seguimiento.</p> <p>Los padres y madres que habitualmente vayan andando al colegio que puedan unirse al grupo (el día de la semana que se estipule para el pedibús) e informar de incidencias y mejoras de las rutas, además de hacer seguimiento (iniciativas como la de hacer fotografías para un álbum de pedibús pueden servir para esto)</p> <p>El respaldo de la policía local y la supervisión de los trayectos.</p> <p>Niñas y niños con papel protagonista y activo en el seguimiento de la iniciativa</p> <p>Esta medida ayudará a reducir las emisiones de CO2 al fomentar los desplazamientos a pie hasta el colegio. Aproximadamente el 4% de los desplazamientos totales corresponden a movimientos en coche para acompañar a los niños al colegio.</p> <p>Además de la reducción de emisión de gases, se recuperaría el espacio público, en las horas de entrada y salida de los colegios, ocupado por el vehículo privado.</p>
INDICADORES	IND.7, IND.8 e IND.9
REFERENCIAS	<p><b>Programas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programa Stars <a href="https://drive.google.com/file/d/0BxV3FpOA05_-MldzMGHb1BtcUU/view">https://drive.google.com/file/d/0BxV3FpOA05_-MldzMGHb1BtcUU/view</a></li> <li>- Ciudades que caminan <a href="http://www.ciudadesquecaminan.org/quienes-somos">http://www.ciudadesquecaminan.org/quienes-somos</a></li> <li>- Ciudades 30 (<a href="http://es.30kmh.eu/">http://es.30kmh.eu/</a>)</li> </ul> <p><b>Recursos y guías:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Educación Ambiental y Medio Ambiente. <a href="http://www.mapama.gob.es/es/ceneam/recursos/">http://www.mapama.gob.es/es/ceneam/recursos/</a></li> <li>- Camino escolar. Pasos hacia la autonomía infantil (<a href="http://www.gea21.com/_media/publicaciones/camino_escolar.pdf">http://www.gea21.com/_media/publicaciones/camino_escolar.pdf</a>)</li> <li>- Caminos escolares. (<a href="http://www.istas.ccoo.es/descargas/Breve%20gu%C3%ADa%20de%20caminos%20escolares%20CCOO%20Arag%C3%B3n.pdf">http://www.istas.ccoo.es/descargas/Breve%20gu%C3%ADa%20de%20caminos%20escolares%20CCOO%20Arag%C3%B3n.pdf</a>)</li> <li>- Granada (<a href="http://www.a21-granada.org/red-gramas/images/Manual_para_la_implantacion_de_caminos_escolares_seguros.pdf">http://www.a21-granada.org/red-gramas/images/Manual_para_la_implantacion_de_caminos_escolares_seguros.pdf</a>)</li> </ul> <p><b>Buenas prácticas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proyecto Pas a pas. Xabia. <a href="http://www.pasapasxabia.com/es/">http://www.pasapasxabia.com/es/</a></li> <li>- Pedibús Puebla de Cazalla. (<a href="https://es-es.facebook.com/Caminos-Escolares-Puebla-de-Cazalla-1495300254047736/">https://es-es.facebook.com/Caminos-Escolares-Puebla-de-Cazalla-1495300254047736/</a>)</li> </ul> <p><b>Medidas para la organización de adultos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- App Trazeo: <a href="https://trazeo.es/">https://trazeo.es/</a></li> </ul>

COSTES (ORIENTATIVO)	Adhesión al Proyecto STARS - 0€
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	Ayuntamiento de Isla Cristina, Diputación de Huelva, fondos europeos
CONDICIONAN TES Y RIESGOS	Aceptación política y social



### 1.2.3

## URBANISMO TÁCTICO EN CAMINABILIDAD Y HABITABILIDAD DE ESPACIOS PÚBLICOS

OBJETIVOS GENERALES	Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE1. Favorecer el espacio público, la caminabilidad y la movilidad de los cuidados
ESTRATEGIA	E1.2 Accesibilidad y eliminación de barreras, y promoción de los desplazamientos de proximidad garantizando la autonomía
DESCRIPCIÓN	Actuaciones en los caminos de acceso y el entorno inmediato de los centros escolares para el calmado del tráfico, la regulación del estacionamiento, la iluminación, las zonas estanciales e instalación de mecanismos de seguridad y protección. <ul style="list-style-type: none"><li>- Adecuación urbanística de entornos escolares y recorridos peatonales de acercamiento (AU49). Piloto: Emiliano Cabot como laboratorio</li></ul>
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<b>Actuaciones en el entorno inmediato del colegio:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Vallas de protección,</li><li>- Auditoría de accesibilidad en entradas y salidas al centro educativo: Barreras arquitectónicas, recorridos y organización de escolares en función de edades y autonomía (infantil, primaria, usuarios del pedibús etc)</li><li>- Diseño participativo de áreas estanciales para escolares y adultos cuidadores, con mobiliario y zonas de sombras para la espera, el juego, etc.</li><li>- Instalación de aparcabiciés en el centro</li></ul> <b>Actuaciones en los caminos de acceso al colegio:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Restringir la parada y el estacionamiento de coches en las calles de acceso a los centros escolares en horario de entrada/salida escolar.</li><li>- Promoción e implantación de puntos "Kiss &amp; ride" o "Stop for parents" (Selección de puntos cercanos al centro escolar a partir de los cuales las niñas y niños acceden solos al colegio)</li><li>- Promoción e implantación de "Coche compartido al colegio" para la gestión y promoción del coche compartido para acceder a la escuela.</li><li>- Señalización que indique la cercanía del colegio, y señalización específica para puntos "Kiss &amp; ride" o "Stop for parents"</li><li>- Gestión del aparcamiento, con zonas de carga/descarga de escolares.</li><li>- Actuaciones urbanas de peatonalización, señalización y colocación de elementos para el calmado del tráfico como pasos de peatonales, bolardos, etc.</li><li>- Gestión del aparcamiento.</li></ul>
ACTORES IMPLICADOS	Comunidades educativas de los CEIP de zona: AMPAs, escolares, familiares, profesorado y personal docente.  Ayuntamiento: Delegación de Participación Ciudadana, Educación y Urbanismo; Policía Local, Departamento Municipal de Prensa/Comunicación  "Amigos del camino escolar": Asociaciones y colectivos ciudadanos (comerciantes etc.)
PROGRAMACIÓN	<b>Corto, medio y largo plazo</b> <b>1ª etapa</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Creación de Grupo Motor con todo el personal implicado.</li><li>- Diseño participativo de espacios y usos</li><li>- Priorización y determinación de etapas y fases de las actuaciones reversibles</li><li>- coordinación de padres y madres para turnos (días alternos, semanas alternas etc.) llevar en coche a los niños y niñas. Creación de una comisión de coche compartido en las AMPAS</li><li>- Campaña de comunicación entre los padres y madres de las diferentes actuaciones</li><li>- Creación de un plano zonal y agrupación de las familias interesadas</li></ul> <b>2ª etapa</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ejecución y organización de los trabajos en la fase que corresponda</li><li>- Activación de puntos "Kiss &amp; ride"</li><li>- Expediciones de coches compartidos al colegio</li></ul>

**3ª etapa**

- Ejecución y organización de los trabajos en la fase que corresponda

**SOSTENIBILIDAD**

El impulso del programa ha de estar en el Ayuntamiento mediante la oficina del Plan y su Comisión de Seguimiento (formada por las delegaciones municipales implicadas, AMPAs, personal docente y el respaldo de la policía local) que deberán liderar las tareas de gestión, promoción y mantenimiento del programa.

Para la aplicación de las medidas previstas se recomienda la revisión de las sugerencias aportadas en fase de participación, especialmente con la comunidad educativa y los paseos con mujeres.

Se requerirá de inversión municipal y de mantenimiento de las actuaciones

El éxito de la medida dependerá de que los padres y madres quieran colaborar y adherirse al programa para fomentar que el alumnado participe en la iniciativa.

Esta medida ayudará a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> al fomentar los desplazamientos a pie hasta el colegio. Aproximadamente el 4% de los desplazamientos totales corresponden a movimientos en coche para acompañar a los niños al colegio

**INDICADORES**

IND.7, IND.8 e IND.9

**REFERENCIAS**

**Programas:**

**Buenas prácticas:**

- Proyecto Pas a pas. Xabia. <http://www.pasapaxabia.com/es/>
- Okuplaza. Ciudad emergente. [okuplaza.org](http://okuplaza.org)

Actuaciones:



© architecturegeek, via Flickr



Okuplaza. [okuplaza.org](http://okuplaza.org)

**COSTES (ORIENTATIVO)**

- Adhesión al Proyecto STARS
- 0€

**POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN**

- Diputación Provincial de Huelva

**CONDICIONANTES Y RIESGOS**


- Aceptación política y social



## 2.1.1

### RED DE ITINERARIOS CAMINABLES URBANOS

OBJETIVOS GENERALES	Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad				
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE2. Consolidar redes seguras de movilidad activa y saludable a escala municipal				
ESTRATEGIA	E.2.1 Movilidad peatonal, Red de itinerarios peatonales y acciones de mejora de su diseño urbano				
DESCRIPCIÓN	<p>Diseñar una red de itinerarios de prioridad peatonal que asegure un espacio seguro y cómodo por el que transitar para los usos cotidianos y atendiendo a los flujos de movilidad existentes. Conjunto articulado de viales con prioridad peatonal que conecte entre sí las principales áreas atractoras de movilidad del municipio: equipamientos, áreas comerciales, centros educativos y dotaciones. Así como la definición de los itinerarios de borde en el contacto con litoral y marisma.</p> <p>La red de corredores no motorizados principales será funcional; segura frente a vehículos; confortable; atractiva, conectando áreas de interés y bien acondicionada y señalizada.</p> <p>La red de itinerarios peatonales comprende la renaturalización paulatina de los mismos conformando corredores de la infraestructura verde urbana.</p> <p>Principales intervenciones:</p> <table border="1"><thead><tr><th>Isla Cristina</th><th>Núcleos</th></tr></thead><tbody><tr><td>Gran Vía, Emiliano Cabot, Avda. España, c/Roque Barcia, Callejero Centro histórico</td><td>Paseo marítimo de Islantilla, Avenida de Islantilla (Islantilla), Paseo de Isla Cristina, Paseo de la Redondela, Paseo Ría Carreras, Paseo del Terrón, Avenida de Río Frio, Paseo de Poniente, Paseo de Lepe (Islantilla) Calle Rafael Alberti, Calle Gustavo Adolfo Bécquer, Calle Pedro de Lope, Avenida de Antonio Machado (Tramo Urbano, La Redondela), Calle San Silvestre de Guzmán (Tramo Plaza del Marquesado de Ayamonte), Calle de la Ciudad de Ayamonte, Calle de la Fuente Calle de Torre del Mar, Calle de San Sebastián, Calle de la Plaza, Plaza del Concejo, Calle del Reducto, Calle Santa María, ramo de calle de la Cerquilla (La Redondela)</td></tr></tbody></table> <ul style="list-style-type: none"><li>- Ruta de la Lonja</li><li>- Ruta del Carnaval</li><li>- Ruta de Blas Infante</li></ul>	Isla Cristina	Núcleos	Gran Vía, Emiliano Cabot, Avda. España, c/Roque Barcia, Callejero Centro histórico	Paseo marítimo de Islantilla, Avenida de Islantilla (Islantilla), Paseo de Isla Cristina, Paseo de la Redondela, Paseo Ría Carreras, Paseo del Terrón, Avenida de Río Frio, Paseo de Poniente, Paseo de Lepe (Islantilla) Calle Rafael Alberti, Calle Gustavo Adolfo Bécquer, Calle Pedro de Lope, Avenida de Antonio Machado (Tramo Urbano, La Redondela), Calle San Silvestre de Guzmán (Tramo Plaza del Marquesado de Ayamonte), Calle de la Ciudad de Ayamonte, Calle de la Fuente Calle de Torre del Mar, Calle de San Sebastián, Calle de la Plaza, Plaza del Concejo, Calle del Reducto, Calle Santa María, ramo de calle de la Cerquilla (La Redondela)
Isla Cristina	Núcleos				
Gran Vía, Emiliano Cabot, Avda. España, c/Roque Barcia, Callejero Centro histórico	Paseo marítimo de Islantilla, Avenida de Islantilla (Islantilla), Paseo de Isla Cristina, Paseo de la Redondela, Paseo Ría Carreras, Paseo del Terrón, Avenida de Río Frio, Paseo de Poniente, Paseo de Lepe (Islantilla) Calle Rafael Alberti, Calle Gustavo Adolfo Bécquer, Calle Pedro de Lope, Avenida de Antonio Machado (Tramo Urbano, La Redondela), Calle San Silvestre de Guzmán (Tramo Plaza del Marquesado de Ayamonte), Calle de la Ciudad de Ayamonte, Calle de la Fuente Calle de Torre del Mar, Calle de San Sebastián, Calle de la Plaza, Plaza del Concejo, Calle del Reducto, Calle Santa María, ramo de calle de la Cerquilla (La Redondela)				
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<p>Los elementos de estos viarios deben reunir un mínimo de requerimientos en cuanto a la accesibilidad universal, anchura, localización y acondicionamiento, para que puedan ser utilizados por todos los habitantes del municipio.</p> <p>Formarán parte de esta red elementos del viario urbano como plazas y calles peatonales, aceras de más de 2,5 metros de anchura en calles templadas o sin circulación intensa, bulevares de más de 8 metros de anchura, calles de coexistencia o intersecciones especialmente acondicionadas.</p> <p>Para cumplir los requerimientos en materia de accesibilidad se basarán en el Decreto 293/2009 de 7 de julio publicado en Boletín Oficial de la Junta de Andalucía el 21 de julio de 2009 'Normas para la accesibilidad en infraestructuras, el urbanismo y el transporte en Andalucía'</p> <p>Los instrumentos para los itinerarios peatonales principales del municipio serán:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Ampliación de acerado:</b> Se considera un acerado accesible el <math>\geq 2,5m</math> con una banda libre de paso peatonal accesible de dimensiones mínimas de 1,80 m de ancho y altura 2,2 m</li><li>- <b>Viario de prioridad peatonal: Señalización</b> de calles</li><li>- <b>Viario con plataforma única:</b> calles con una <b>única</b> sección donde se pueden diferenciar, o no, las zonas para cada modo de transporte con diferentes texturas, colores en los distintos pavimentos.</li></ul> <p>Ambos tipos de vías deben estar señalizadas con las señales S-28 y S-29 del Reglamento General de Circulación, tanto a la entrada como a la salida. La velocidad máxima permitida debe ser de 20 km/h y no se puede estacionar en la zona a no ser que se indique lo contrario a través de marcas viales</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Viarios Peatonales:</b> La peatonalización se realizará en calles destinadas de forma prioritaria a los peatones, donde se permitirá tan solo el acceso a residentes de la zona, al reparto de mercancías y a los servicios de emergencias en determinados horarios. Las áreas peatonales llevarán una pavimentación unitaria, sin separación ni señalización de bandas de circulación.</li></ul>				


	<p>- <b>Ajardinamiento y arbolado integrado.</b> Los recorridos habrán de ir sustituyendo el pavimento y materiales "grises" por infraestructura verde, con renaturalización progresiva.</p>  <p>Simulación para el Ayuntamiento de Barcelona</p>																								
ACTORES IMPLICADOS	Ayuntamiento: Delegación de Urbanismo e Infraestructuras y Obras																								
PROGRAMACIÓN	Corto, medio y largo plazo																								
SOSTENIBILIDAD	<p>Se requerirá de inversión municipal y de mantenimiento de las actuaciones. Esta medida ayudará a reducir las emisiones de CO2. Además de la reducción de emisión de gases, se recuperaría espacio público, se crearían "corredores peatonales", lo cual incidiría de forma directa en el trasvase modal hacia modos no motorizados.</p> <p>Para la aplicación de las medidas previstas se recomienda la revisión de las sugerencias aportadas en fase de participación, especialmente con la comunidad educativa y los paseos con mujeres.</p>																								
INDICADORES	IND.7, IND.8 e IND.9																								
COSTES (ORIENTATIVO)	<table border="0"> <tr> <td>Ampliación de acera:</td> <td>75,00</td> <td>€/ml</td> </tr> <tr> <td>Reurbanización calzada:</td> <td>30,00</td> <td>€/m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Señalización vertical indicativa:</td> <td>250,00</td> <td>€/ud</td> </tr> <tr> <td>Fuente de chapa de acero zincado</td> <td>2.000,00</td> <td>€/ud</td> </tr> <tr> <td>Bancos con asiento y respaldo de madera</td> <td>400,00€</td> <td>€/ud</td> </tr> <tr> <td>RDV Paso Elevado (8 m):</td> <td>525,00</td> <td>€/ud</td> </tr> <tr> <td>Plantación arbolado</td> <td>500,00</td> <td>€/ud</td> </tr> <tr> <td>Ajardinamiento</td> <td>50,00</td> <td>€/m<sup>2</sup></td> </tr> </table>	Ampliación de acera:	75,00	€/ml	Reurbanización calzada:	30,00	€/m <sup>2</sup>	Señalización vertical indicativa:	250,00	€/ud	Fuente de chapa de acero zincado	2.000,00	€/ud	Bancos con asiento y respaldo de madera	400,00€	€/ud	RDV Paso Elevado (8 m):	525,00	€/ud	Plantación arbolado	500,00	€/ud	Ajardinamiento	50,00	€/m <sup>2</sup>
Ampliación de acera:	75,00	€/ml																							
Reurbanización calzada:	30,00	€/m <sup>2</sup>																							
Señalización vertical indicativa:	250,00	€/ud																							
Fuente de chapa de acero zincado	2.000,00	€/ud																							
Bancos con asiento y respaldo de madera	400,00€	€/ud																							
RDV Paso Elevado (8 m):	525,00	€/ud																							
Plantación arbolado	500,00	€/ud																							
Ajardinamiento	50,00	€/m <sup>2</sup>																							
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU																								
CONDICIONANTES Y RIESGOS	Disponibilidad de recurso económicos																								





## 2.1.2

### RED DE RECORRIDOS CAMINABLES INTERURBANOS


OBJETIVOS GENERALES	Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE2. Consolidar redes seguras de movilidad activa y saludable a escala municipal
ESTRATEGIA	E.2.1 Movilidad peatonal, Red de itinerarios peatonales y acciones de mejora de su diseño urbano
DESCRIPCIÓN	<p>Dotar de accesibilidad y coherencia estructural a la red de recorridos caminables (y ciclables) para el paseo, turismo y ocio deportivo</p> <p>Conjunto articulado de recorridos con prioridad peatonal o compatibilidad con la bicicleta, que supongan una oferta suficiente para ocio, turismo y deporte, así como interconexión entre los diferentes núcleos del término municipal y el acceso peatonal a las playas.</p> <p>La red de corredores no motorizados principales será funcional; segura frente a vehículos; confortable; atractiva, conectando zonas de naturaleza y bien acondicionada y señalizada.</p> <p>La red de itinerarios caminables aprovecha las vías de comunicación y articulación territorial heredadas (vías pecuarias, Vía verde...) y los puntos de interés histórico y naturalístico (ligados a los aprovechamientos agrarios y a la marisma) lo que puede sumar en la definición de itinerarios o corredores de la infraestructura verde interurbana.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Vía verde del litoral</li><li>- Vía verde "Camino de la Playa" (Redondela)</li><li>- Ruta de las Salinas</li><li>- Ruta del Carnaleón. Paraje Natural Dunas Isla Cristina</li><li>- Ruta Ornitológica</li><li>- Sendero Laguna del Prado</li><li>- Sendero del litoral</li><li>- Pasarela de conexión entre la Punta del Caimán y la Punta del Moral</li></ul> 
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<p>Los elementos de estos recorridos deben reunir un mínimo de requerimientos en cuanto a la accesibilidad, firme, localización y acondicionamiento, para que puedan ser utilizados tanto por los habitantes del municipio como por los que lo visitan.</p> <p>Formarán parte de esta red los caminos de articulación agraria y vías pecuarias, los de acceso a los bienes y elementos de interés cultural, los caminos de acceso a puntos de reconocimiento de la Marisma o los tradicionales de interconexión entre los núcleos.</p> <p>Entre las directrices para los itinerarios caminables interurbanos:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Señalización:</b> Diseño y elaboración de una señalización completa de los itinerarios, con fácil reconocimiento y lectura integrada atendiendo a la diversidad de capacidades, e imagen identificadora para cada recorrido como pieza de la Red, atendiendo preferentemente a las entradas y salidas de los núcleos urbanos.</li><li>- Localización estratégica de paneles indicadores, en los que se recoja la totalidad de la Red y se identifique individualmente cada recorrido.</li><li>- <b>Accesibilidad y acondicionamiento:</b> Intervenciones de acondicionamiento y homogeneización de tratamiento en los accesos desde cada uno de los núcleos urbanos hacia la red de recorridos, de forma que se fomente su uso.</li></ul>

	- <b>Difusión y comunicación:</b> Diseño de material gráfico de promoción de los aspectos positivos de la movilidad activa y campañas de promoción en colaboración entre los servicios municipales (salud, educación, servicios sociales, deporte, cultura...) y la comunidad escolar, ciudadanía organizada y servicios turísticos.
ACTORES IMPLICADOS	Ayuntamiento: Delegación de Urbanismo e Infraestructuras y Obras. Comunidad educativa, asociaciones y organizaciones civiles.
PROGRAMACIÓN	Corto, medio y largo plazo
SOSTENIBILIDAD	La promoción de la movilidad activa y saludable revierte directamente en la mejora de la calidad de vida y supone el desarrollo de actividades respetuosas con el medio ambiente y la reducción de la contaminación ambiental, incidiendo en la promoción turística de la zona y su economía.
INDICADORES	IND.7, IND.8 e IND.9
COSTES (ORIENTATIVO)	Coste de adaptación de sendero caminables 800 – 1.200 €/km (Tipo sendero Federación de Montaña)
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU
CONDICIONANTES Y RIESGOS	Disponibilidad de recurso económicos



## 2.1.3

### METROMINUTO Y SEÑALIZACIÓN DE EJES PEATONALES Y NO MOTORIZADOS

OBJETIVOS GENERALES	Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad
OBJETIVO ESPECÍFICO	E2.1 Movilidad peatonal. Red de itinerarios peatonales y acciones de mejora de su diseño urbano
ESTRATEGIA	Definición e implementación de una red de itinerarios peatonales principales Crear condiciones de proximidad, accesibilidad, seguridad y confort en el espacio público para favorecer la movilidad peatonal y ciclista
DESCRIPCIÓN	<p>El Plano Metro-minuto es un mapa o plano sinóptico que mide distancias entre los puntos más significativos para la vida cotidiana y los tiempos medios que se tarda en desplazarse por ellos caminando o en bicicleta. La idea surge en Pontevedra y está siendo promocionada por la Red de Ciudades que Caminan. El plano transmite la idea de que la mayoría de los itinerarios cotidianos son entre puntos próximos (considerando un radio de proximidad medio de 2Km y 15 min) y que por tanto lo más saludable y razonable es realizarlos caminando. Los hitos más significativos en la vida cotidiana del pueblo están representados en el plano y unidos por itinerarios peatonales seguros, debidamente señalizados. Los itinerarios se corresponderán con el programa de medidas de mejora de la accesibilidad, seguridad y confortabilidad de los itinerarios peatonales principales.</p> 
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"><li>- <b>Seleccionar nodos:</b> Se identifican los lugares más frecuentados en las actividades de la vida cotidiana (educación, trabajo, cultura, deporte, compras, gestiones, ocio): Centros educativos, deportivos, biblioteca, centros de trabajo, parques y jardines, casa de la cultura, lugares de compra y de ocio significativos</li><li>- <b>Diseñar itinerarios</b> que los unan en función de su frecuencia de uso y de sus características apropiadas. Dichos itinerarios se inspiran en las líneas de Transporte Público, de modo que puede haber líneas que coincidan en algunos tramos y que haya puntos de "tránsito de una ruta a otra". Cada tramo del itinerario va marcado con la distancia (m) y los tiempos de desplazamiento (min), tanto a pie como en bici.</li><li>- <b>Edición y difusión</b> del plano tanto de forma digital como material. El plano completo debe aparecer en lugares significativos del pueblo (plaza del Ayuntamiento), Centros Educativos, Principales paradas de transporte público y principales aparcamientos</li><li>- <b>Señalización</b> de los itinerarios (direcciones y distancias)</li></ul>
ACTORES IMPLICADOS	Ayuntamiento: Delegación de Urbanismo e Infraestructuras y Obras. Técnicos de comunicación, educación y policía municipal.
PROGRAMACIÓN	Corto plazo: Núcleo Isla Cristina
SOSTENIBILIDAD	El impulso de la iniciativa ha de estar en el Ayuntamiento mediante una oficina del Plan y su Comisión de Seguimiento (formada por las delegaciones municipales implicadas) aunque contará con más actores. Reducir las emisiones de gases efecto invernadero, reducir el consumo de

	combustibles fósiles, recuperar espacio público para el tránsito no motorizado y el encuentro, reducir la accidentalidad y la siniestralidad y mejorar la calidad ambiental del núcleo urbano
INDICADORES	IND.7
REFERENCIAS	Metrominuto Pontevedra <a href="http://www.pontevedra.eu/movete/intermodos/intermodos-metrominuto">http://www.pontevedra.eu/movete/intermodos/intermodos-metrominuto</a> <a href="http://www.ciudadesquecaminan.org/">http://www.ciudadesquecaminan.org/</a>
COSTES (RIENTATIVO)	- Diseño: 500 €, Edición: 500 €, Señalización vertical indicativa: 250,00 €/ud - Coste estimado: 50.000€
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	- Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU
CONDICIONANTES Y RIESGOS	- Disponibilidad de recurso económicos

## 2.1.4

### PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN, PROMOCIÓN Y COMUNICACIÓN. ISLA CRISTINA CAMINABLE: “TODO SE ANDARÁ”


OBJETIVOS GENERALES	Establecer un marco administrativo integrado en el ámbito local que lidere y favorezca una movilidad urbana sostenible, desde la promoción de la participación de la ciudadanía y sensibilización de la sociedad sobre hábitos de movilidad sostenible.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE6. Consolidar y fortalecer los cauces de participación, comunicación y educación, así como las estructuras de gobernanza y gestión
ESTRATEGIA	E6.1 Participación ciudadana, gobernanza, seguimiento y evaluación
DESCRIPCIÓN	<p>En los trabajos para el Plan de Acción Local de la Agenda Urbana, se llevaron a cabo paseos urbanos de diagnóstico con perspectiva de género que evidenciaron la conveniencia de reconocer las capacidades y dificultades en el uso del espacio público contando con las personas que lo frecuentan. Con esta primera información se posibilita la programación de iniciativas que promocionan una ciudad caminable y accesible, más habitable y menos contaminada.</p> <p>Aúna propuestas recogidas en el Plan de Acción de la Agenda urbana de Isla Cristina y recomendaciones recogidas en el diagnóstico municipal de zonas verdes e infraestructuras verdes para la cualificación del espacio público y las zonas estanciales urbanas.</p>
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<p>Composición de equipo para elaboración, diseño e implementación del itinerario:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Programa con la comunidad escolar (Caminos escolares seguros...)</li><li>- Programa con asociaciones y organizaciones civiles (mujeres, ocio, cultura...)</li><li>- Programa de cuidados (Centro salud, servicios sociales...)</li><li>- Programa de sensibilización y comunicación</li></ul>
PERSONAL IMPLICADO	Asociaciones civiles organizadas, comunidad escolar (AMPA y equipos docentes), comerciantes, Ayuntamiento (servicios sociales)
PROGRAMACIÓN	Corto plazo. Núcleo Isla Cristina
SOSTENIBILIDAD	<p>El fomento y la difusión participada de las virtudes y beneficios de la caminabilidad como forma de movilidad activa y saludable revierte directamente en la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía, incidiendo además en la mejora del medio ambiente urbano al eludir desplazamientos con vehículos a combustión.</p> <p>Para la aplicación de las medidas previstas se recomienda la revisión de las sugerencias aportadas en fase de participación, especialmente con la comunidad educativa y los paseos con mujeres.</p>
INDICADORES	IND.7, IND.8 e IND.9
REFERENCIAS	El barrio que vivimos. Las mujeres de Puente de Vallecas. Madrid. Medialab Prado Incilab. 2019 <a href="http://www.medialab-prado.es">www.medialab-prado.es</a>
COSTES (ORIENTATIVO)	2.000 – 10.000€
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	- Fondos propios. Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU
CONDICIONANTES Y RIESGOS	- Disponibilidad de recurso económicos






2.2.2	PUENTE PEATONAL Y CICLISTA SOBRE PILASTRAS DEL PUENTE CARRERAS
OBJETIVOS GENERALES	<p>Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad</p> <p>Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad</p> <p>Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético</p>
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE2. Consolidar redes seguras de movilidad activa y saludable a escala municipal
ESTRATEGIA	E2.2 Movilidad ciclista. Compleción de la red ciclable en los ámbitos urbanos e interurbanos (vías, aparcamientos, puntos mantenimiento...)
DESCRIPCIÓN	<p>El nuevo puente sobre las pilastras del puente Carreras sirve de pasarela segura y accesible tanto para peatones como para bicicletas.</p> <p>En la actualidad esta conexión se realiza a través del puente de la Infanta Cristina, el cual cuenta con una vía exclusiva de peatón, pero no tiene espacio para ciclistas.</p> <p>Separar la circulación a través del nuevo puente peatonal es una manera de proporcionarle un espacio seguro al peatón, bicicleta y vehículos de movilidad personal.</p>
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaborar Proyecto constructivo</li> <li>- Resolver la continuidad e inserción urbana en ambos los dos del puente para evitar barreras</li> </ul>
PROGRAMACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medio plazo</li> </ul>
ACTORES IMPLICADOS	Ayuntamiento: Delegación de Urbanismo e Infraestructuras y Obras.
SOSTENIBILIDAD	El éxito de uso y demanda dependerá de la aceptación de los recorridos y de la infraestructura complementaria. Una vez asegurada la seguridad de los trayectos, la inserción urbana en los dos extremos y la capacidad de la red y equipamiento complementarios quedará asegurado el trasvase en el modo de transporte interurbano, como se acredita en numerosas ciudades de todas las latitudes
INDICADORES	IND. 10
REFERENCIAS	Memoria de intervención "Creación de una pasarela de madera sobre la Ría Carreras"
COSTE (ORIENTATIVO)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 400.000 – 750.000€</li> </ul>
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU</li> </ul>
CONDICIONANTES Y RIESGOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilidad de recurso económicos</li> </ul>



2.2.3	REDES CICLISTAS URBANAS E INFRAESTRUCTURA DE APOYO						
OBJETIVOS GENERALES	Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético						
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE2. Consolidar redes seguras de movilidad activa y saludable a escala municipal						
ESTRATEGIA	E2.2 Movilidad ciclista. Compleción de la red ciclable en los ámbitos urbanos e interurbanos (vías, aparcamientos, puntos mantenimiento...)						
DESCRIPCIÓN	<p>Facilitar los desplazamientos ciclistas en el ámbito urbano a partir de una red integrada y completa que dote de accesibilidad y cercanía a la prestación de las principales necesidades de equipamientos y servicios locales. Con el fin de lograr:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento del número y longitud de los viajes cotidianos en bicicleta</li> <li>- Aumento de la seguridad ciclista</li> <li>- Potenciar entre los ciudadanos el conocimiento del uso de la bicicleta</li> </ul> <p>La Red habrá de ser funcional; segura; confortable y atractiva. Debe captar conductores y usuarios del transporte privado en automóvil a favor de la bicicleta en las distancias medias y evitar la competencia con la movilidad peatonal en los desplazamientos de pequeña longitud. Los elementos que articulan la Red son diversos, según necesidades y condicionantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Pistas bici.</b> Segregadas del resto de transporte</li> <li>- <b>Aceras bici o Sendas bici.</b> Segregadas del tráfico motorizado</li> <li>- <b>Carriles bici,</b> que forman parte de la calzada</li> <li>- <b>Vías mixtas o compartidas</b> con el tráfico motorizado o viario de coexistencia</li> </ul> 						
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Mantenimiento,</b> acondicionamiento y cuidado de la red ciclista existente.</li> <li>- <b>Compleción de la red existente.</b> Completar la red ciclable existente con recorridos integrados que permitan la articulación entre los tránsitos longitudinales y transversales, ofreciendo una cobertura completa de la movilidad ciclista en el núcleo de Isla Cristina.</li> </ul> <table border="1" data-bbox="454 1534 1300 1814"> <thead> <tr> <th>Isla Cristina</th> <th>Núcleos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Calle Barco, Avenida de la Constitución (carril bici), Bvd. Miramar, Calle Muelle Martínez Catena (Paseo Marítimo) (carril bici), Calle Muelle de la Marina (carril bici), Calle Lepanto (carril bici)</td> <td>Redondela, Vías preferentes Adaptación de viario y conexión con los itinerarios interurbanos</td> </tr> <tr> <td>Vías preferentes: Gran Vía Román Pérez-c/Prado, c/ Pescadores Roque Barcia, c/Conde Barbate</td> <td>Urbasur: Vías preferentes y conexión urbana a los itinerarios interurbanos,</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Red de aparcamientos bici.</b> Red de aparcamientos discrecionales en los principales servicios y equipamientos locales. La disponibilidad de un aparcabici cómodo y seguro en el origen y en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible para una acertada estrategia de promoción del uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo.</li> </ul> <p>Los aparcabici deben cumplir las condiciones de seguridad; polivalencia; accesibilidad; correcta ubicación; comodidad y mantenimiento. Además, es necesario que estén bien señalizados.</p>	Isla Cristina	Núcleos	Calle Barco, Avenida de la Constitución (carril bici), Bvd. Miramar, Calle Muelle Martínez Catena (Paseo Marítimo) (carril bici), Calle Muelle de la Marina (carril bici), Calle Lepanto (carril bici)	Redondela, Vías preferentes Adaptación de viario y conexión con los itinerarios interurbanos	Vías preferentes: Gran Vía Román Pérez-c/Prado, c/ Pescadores Roque Barcia, c/Conde Barbate	Urbasur: Vías preferentes y conexión urbana a los itinerarios interurbanos,
Isla Cristina	Núcleos						
Calle Barco, Avenida de la Constitución (carril bici), Bvd. Miramar, Calle Muelle Martínez Catena (Paseo Marítimo) (carril bici), Calle Muelle de la Marina (carril bici), Calle Lepanto (carril bici)	Redondela, Vías preferentes Adaptación de viario y conexión con los itinerarios interurbanos						
Vías preferentes: Gran Vía Román Pérez-c/Prado, c/ Pescadores Roque Barcia, c/Conde Barbate	Urbasur: Vías preferentes y conexión urbana a los itinerarios interurbanos,						

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Señalización.</b> Tanto horizontal como vertical, normalizadas en el Reglamento General de Circulación:  La horizontal consiste en paneles de tamaño normalizado colocados en soportes de altura normalizada situados en los márgenes de la vía. También con marcas viales pintadas sobre el pavimento (longitudinales y transversales).  Las verticales indican entre otras entrada prohibida o paso a ciclos, carriles reservados.</li> </ul>  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Señalización de corredores de Vías preferentes</li> <li>- <b>Diseño de intersecciones.</b> Para asegurar la seguridad y comodidad entre ciclistas y tráfico motorizado es necesario su planificación y señalización con claridad.  Intersecciones...  <table border="1" data-bbox="451 745 1300 853"> <thead> <tr> <th>Isla Cristina</th> <th>Núcleos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Avda. del Carnaval con c/Roque Barcia-Arq.</td> <td>-Bd. MiramarRedondela</td> </tr> <tr> <td>Aramburu, Juan Ramón Jiménez, Lepanto,</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gran Vía, Muelle Marina-Ronda Norte.</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </li> <li>- <b>Adecuación de acceso a los itinerarios ciclables.</b> Para ofertar un uso complementario y saludable de la bici, generador de economía en torno a la oferta turística.</li> </ul>	Isla Cristina	Núcleos	Avda. del Carnaval con c/Roque Barcia-Arq.	-Bd. MiramarRedondela	Aramburu, Juan Ramón Jiménez, Lepanto,		Gran Vía, Muelle Marina-Ronda Norte.																	
Isla Cristina	Núcleos																								
Avda. del Carnaval con c/Roque Barcia-Arq.	-Bd. MiramarRedondela																								
Aramburu, Juan Ramón Jiménez, Lepanto,																									
Gran Vía, Muelle Marina-Ronda Norte.																									
PROGRAMACIÓN	Corto, medio y largo plazo																								
ACTORES IMPLICADOS	Ayuntamiento: Delegación de Urbanismo e Infraestructuras y Obras y policía municipal.																								
SOSTENIBILIDAD	Su eficacia y éxito de uso y demanda dependerá de lo decidido de la apuesta política y técnica, así como de la eficacia en la resolución de los recorridos y de la infraestructura complementaria. Una vez asegurada la seguridad de los trayectos y la capacidad de la red y equipamiento complementarios quedará asegurado el trasvase en el modo de transporte urbano, como se acredita en numerosas ciudades de todas las latitudes.																								
INDICADORES	IND.10																								
REFERENCIAS	Reglamento General de Circulación, <a href="https://vaicmobility.com/es/tipus/bicicletas-i-vmp/">https://vaicmobility.com/es/tipus/bicicletas-i-vmp/</a> , <a href="https://vaicmobility.com/es/proyecto/guia-de-recomendaciones-para-la-instalacion-de-aparcamientos-de-bicicletas-dentro-de-edificios/">https://vaicmobility.com/es/proyecto/guia-de-recomendaciones-para-la-instalacion-de-aparcamientos-de-bicicletas-dentro-de-edificios/</a>																								
COSTES (ORIENTATIVO)	<table border="1" data-bbox="416 1447 1331 1653"> <tbody> <tr> <td>Acera bici o pista bici unidireccional</td> <td>180</td> <td>€/m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Acera bici o pista bidireccional</td> <td>220</td> <td>€/m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Senda bici bidireccional</td> <td>155</td> <td>€/m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Carril bici unidireccional</td> <td>80</td> <td>€/m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Señalización vertical</td> <td>250</td> <td>€/m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Señalización horizontal</td> <td>10</td> <td>€/m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Soporte aparcabicis U-invertida</td> <td>60</td> <td>€/m<sup>2</sup></td> </tr> <tr> <td>Señalización vertical aparcabicis</td> <td>25</td> <td>€/m<sup>2</sup></td> </tr> </tbody> </table>	Acera bici o pista bici unidireccional	180	€/m <sup>2</sup>	Acera bici o pista bidireccional	220	€/m <sup>2</sup>	Senda bici bidireccional	155	€/m <sup>2</sup>	Carril bici unidireccional	80	€/m <sup>2</sup>	Señalización vertical	250	€/m <sup>2</sup>	Señalización horizontal	10	€/m <sup>2</sup>	Soporte aparcabicis U-invertida	60	€/m <sup>2</sup>	Señalización vertical aparcabicis	25	€/m <sup>2</sup>
Acera bici o pista bici unidireccional	180	€/m <sup>2</sup>																							
Acera bici o pista bidireccional	220	€/m <sup>2</sup>																							
Senda bici bidireccional	155	€/m <sup>2</sup>																							
Carril bici unidireccional	80	€/m <sup>2</sup>																							
Señalización vertical	250	€/m <sup>2</sup>																							
Señalización horizontal	10	€/m <sup>2</sup>																							
Soporte aparcabicis U-invertida	60	€/m <sup>2</sup>																							
Señalización vertical aparcabicis	25	€/m <sup>2</sup>																							
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	- Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU																								
CONDICIONANTES Y RIESGOS	- Disponibilidad de recurso económicos																								




2.2.4	IMPLANTACIÓN DE SISTEMA MUNICIPAL DE BICICLETAS/ VMP	
OBJETIVOS GENERALES	<p>Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad</p> <p>Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad</p> <p>Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético</p>	
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE2. Consolidar redes seguras de movilidad activa y saludable a escala municipal	
ESTRATEGIA	E2.2 Movilidad ciclista. Compleción de la red ciclable en los ámbitos urbanos e interurbanos (vías, aparcamientos, puntos mantenimiento...)	
DESCRIPCIÓN	<p>Son sistemas de alquiler o préstamo gratuito de bicicletas en los núcleos urbanos, impulsados generalmente por la administración pública. Se diferencian de los servicios tradicionales de alquiler de bicicletas, más orientados al ocio o el turismo, por el hecho de prestar un servicio de movilidad práctico, rápido y pensado para el uso cotidiano.</p> <p>Se pueden utilizar en trayectos monomodales entre dos puntos o como extensión de un viaje intermodal, principalmente con el transporte público (IDAE).</p> <p>Entre los beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Permite disponer de una nueva opción de transporte urbano rápido, flexible y práctico.</li> <li>- Se adecua a las necesidades de muchos usuarios y satisface una amplia tipología de desplazamientos.</li> <li>- Su coste global es menor comparado con otros medios de transporte público.</li> <li>- En ciudades con poca cultura de la bicicleta puede convertirse en un catalizador para hacer que el uso de la bicicleta sea aceptado como un medio de transporte habitual.</li> <li>- Es una medida eficaz para promocionar el uso de la bicicleta en la ciudad como un medio de transporte cotidiano, siempre que se apliquen medidas complementarias que contribuyan a la seguridad y comodidad del ciclista.</li> <li>- Favorece la intermodalidad mediante la integración de sistemas de bicicletas públicas en el sistema de transporte público. Esta intermodalidad se optimiza con las tarjetas que integran los diversos servicios de movilidad.</li> <li>- Optimización del uso del espacio público.</li> <li>- La seguridad de circulación se incrementa para todos los ciclistas gracias al aumento del número de usuarios (efecto masa crítica) en la calzada.</li> <li>- Fortalece la identidad local, ya que los sistemas de bicicletas públicas pueden convertirse en una parte del paisaje urbano muy bien aceptado y ofrecen una imagen y un atractivo particular distintivo de la ciudad.</li> <li>- Crea oportunidades de empleo.</li> </ul>	
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudio previo de flotas y su adecuación a la demanda local</li> <li>- Acuerdo con operadora que facilite la flota</li> <li>- Suscribir Convenio con empresas y comercios locales para favorecer ir al trabajo y de compras en bicicleta</li> <li>- Elaborar un modelo de contrato de préstamo con los beneficiarios y definir la cantidad de la fianza a aportar y el tiempo de duración del préstamo</li> <li>- Elección de puntos de recogida (núcleo Isla Cristina/ otros núcleos)</li> <li>- Acompañamiento nuevos usuarios</li> <li>- Campaña comunicación</li> </ul>	
PROGRAMACIÓN	<p>1. <b>Preparación.</b> (3-12 meses)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudio previo y analizar cómo coordinar el nuevo servicio con otras estrategias de movilidad (usos y usuarios principales a los que se dirige el servicio; exploración de los operadores y fuentes de financiación posibles).</li> </ul>	




	<p>2. <b>Implantación.</b> (1-3 meses)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elección fecha inicio, coincidiendo con evento local (semana movilidad...)</li> <li>- Acompañamiento nuevos usuarios</li> <li>- Fomento intermodalidad transporte urbano</li> <li>- Facilidad inscripción y manejo</li> <li>- Gratuidad primer tramo horario. Tarifas adaptadas</li> <li>- Campaña de comunicación y marketing</li> </ul> <p>3. <b>Funcionamiento.</b> (ilimitado)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestión del sistema (adaptación a demanda; limpieza, revisión y mantenimiento)</li> <li>- Seguimiento y control de la calidad del servicio (comunicación fluida entre el usuario y el proveedor del servicio, a través de encuestas de satisfacción, webs de participación, foros, correo electrónico...)</li> <li>- Campañas continuas de comunicación</li> <li>- Medidas correctoras</li> </ul>
ACTORES IMPLICADOS	Comisión de Seguimiento del Plan, Eventual Oficina Municipal de la Bicicleta
SOSTENIBILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fomentar el uso de la movilidad en bicicleta en detrimento del vehículo privado con el objetivo de reducir las emisiones de gases efecto invernadero y reducir el consumo energético de combustibles fósiles. Ampliar la superficie de espacio público destinada a los desplazamientos en bicicleta.</li> <li>- El impulso de la iniciativa ha de estar en el Ayuntamiento mediante una oficina del Plan y su Comisión de Seguimiento (formada por las delegaciones municipales implicadas) será la encargada de evaluar su funcionamiento y proponer las mejoras o cambios necesarios.</li> </ul>
INDICADORES	IND.10
REFERENCIAS	<p><a href="https://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Guia_Bicicletas-Maqueta_definitiva_bd7fce42.pdf">https://www.idae.es/uploads/documentos/documentos_Guia_Bicicletas-Maqueta_definitiva_bd7fce42.pdf</a></p> <p><a href="https://vaicmobility.com/es/tipus/bicicletas-i-vmp/">https://vaicmobility.com/es/tipus/bicicletas-i-vmp/</a></p>
COSTES (ORIENTATIVO)	Inversión inicial público privada, mediante convenio de colaboración con empresas y comercios locales para la compra de un parque de bicicletas e implementación de la red de estaciones.
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	- Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU
CONDICIONANTES Y RIESGOS	- Disponibilidad de recurso económicos




Aparcabicis (Bilbao) y Contenedor con uso de Punto-bici en Tarrasa

3.1.1	PUESTA EN MARCHA DEL TRANSPORTE COLECTIVO INTER-NÚCLEOS CON FUNCIÓN DE LÍNEAS URBANAS
OBJETIVOS GENERALES	Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE3. Instaurar un sistema adecuado de transporte colectivo e intermodal para el conjunto del municipio
ESTRATEGIA	E3.1 Fomento y planificación del transporte público y colectivo (cotidiano/ estacional)
DESCRIPCIÓN	<p>Nuevas rutas de autobús para aumentar la frecuencia de los servicios de autobús entre los municipios y más paradas en los municipios para que los autobuses puedan servir también como autobuses urbanos.</p> 
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adquisición de nuevos autobuses</li> <li>- Creación de nuevas paradas</li> </ul>
PROGRAMACIÓN	Corto y medio plazo
ACTORES IMPLICADO	Ayuntamiento de Isla Cristina, Consorcio de transportes
SOSTENIBILIDAD	Fomentar el uso del transporte público con el objetivo de reducir las emisiones de gases efecto invernadero y reducir el consumo energético de combustibles fósiles y mejorar la comunicación Inter núcleos.
INDICADORES	IND.1, IND.2, IND.3, IND.6.
REFERENCIAS	- Ministerio de Transporte , Movilidad y Agenda Urbana, Acotravi

COSTES (ORIENTATIVO)	A01	
	Autobús tipo A todo el año:	150.000,00
	Autobús Tipo A y B (verano/resto año)	255.000,00€
	A02	
	Autobús tipo A todo el año:	125.000,00 €
	Autobús Tipo A y B dividido en verano y resto:	240.000,00€
A03		
Autobús tipo A todo el año:	160.000,00 €	
Autobús Tipo A y B dividido en verano y resto:	285.000,00€	
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	Fondos propios, Consorcio de Transporte Metropolitano de Huelva, Fondos Europeos	
CONDICIONANTE Y RIESGOS	Económico, social, Falta de recursos y acuerdos intermunicipales	

3.1.2	SISTEMA COMARCAL DE MOVILIDAD A DEMANDA Y TRANSPORTE PÚBLICO
OBJETIVOS GENERALES	Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE3. Instaurar un sistema adecuado de transporte colectivo e intermodal para el conjunto del municipio
ESTRATEGIA	E3.1 Fomento y planificación del transporte público y colectivo (cotidiano/estacional)
DESCRIPCIÓN	<p>Mejorar la movilidad de los residentes en los núcleos del municipio de Isla Cristina mediante el transporte a la demanda. Es un sistema de servicio de transporte que se realiza acorde a las necesidades de los usuarios con rutas y horarios flexibles. En este tipo de servicios realiza la reserva a través de aplicaciones web.</p> <p>Se propone que la ruta de transporte público propuesta (Villablanca – Ayamonte – Isla Cristina – Lepe), de servicio a Pinares de Lepe y a La Redondela mediante este método.</p> <p>Paralelamente al análisis de viabilidad a las líneas de transporte público planteadas en el anexo se considerará la incorporación de este servicio incorporando al colectivo de taxis del municipio.</p> 
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<p>Estudio de demanda y viabilidad</p> <p>Información, comunicación y publicidad</p> <p>Puesta en marcha</p>
PROGRAMACIÓN	Corto plazo
ACTORES IMPLICADOS	Comisión de Seguimiento del Plan, Técnicos municipales, Empresa privada, Servicio de Taxis
SOSTENIBILIDAD	Fomentar el uso del transporte público y compartido para reducir las emisiones y externalidades de la movilidad en vehículo privado
INDICADORES	IND.1, IND.2, IND.3, IND.6.
REFERENCIAS	Transporte a la demanda de Alhaurín de la Torre
COSTES (ORIENTATIVO)	Inversión pública privada, mediante convenio de colaboración con empresas de taxi y de transportes, implementación de plataformas de gestión del transporte a la demanda

POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	Fondos Europeos, Diputación Provincial de Huelva, Consorcio de Transporte Metropolitano, Fondos propios, Fondos Next Generation y Agenda Urbana Española, Inversión privada
CONDICIONANTES Y RIESGOS	Aceptación Social, Económica,

4.1.1	MODELO DE SUPERMANZANAS Y BUCLES		
OBJETIVOS GENERALES	Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad		
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE4. Incrementar la eficiencia de la red viaria y el sistema de aparcamientos		
ESTRATEGIA	E4.1 Jerarquización del viario, tráfico y seguridad vial		
DESCRIPCIÓN	Adaptación del modelo de movilidad basado en la articulación de "supermanzanas" en la trama viaria, estableciendo una red diferenciada para cada modo de transporte y accesibilidad en cada una de las piezas diferenciadas; con el establecimiento de bucles de circulación prioritaria que derivan los tráficos de paso de cada célula, liberando los espacios interiores para el acceso vecinal y la cualificación de los espacios públicos de encuentro y estancia.		
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reorganización funcional de las calles en dos tipos de vías: red principal para el vehículo motorizado, perimetral de paso, y red interior de supermanzana para acceso residentes.</li> <li>- Reorganización de sentidos de circulación en la red principal para el VM perimetral en bucles de entrada y salida</li> <li>- Establecimiento de velocidades máximas de tránsito interno en ciudad 20 K/h</li> <li>- Reordenación de direcciones de tráfico</li> <li>- Adaptación de intersecciones</li> <li>- Compatibilidad con nueva jerarquía viaria</li> <li>- Proyecto accesibilidad, supresión bordillos y otros obstáculos</li> </ul>		
PROGRAMACIÓN	Corto, medio y largo plazo		
ACTORES IMPLICADOS	Ayuntamiento: Delegación de Urbanismo e Infraestructuras y Obras. Asociaciones civiles organizadas y vecinales, Policía local		
SOSTENIBILIDAD	El impulso de la iniciativa ha de estar en el Ayuntamiento y el desarrollo de las actuaciones enmarcadas dentro de los objetivos orientados a la sensibilización y las mejoras para la movilidad activa		
INDICADORES	IND.1, IND.7, IND.8, IND.9 e IND.10.		
REFERENCIAS	Agencia de la Ecología de Barcelona. <a href="http://www.bcnecologia.net/es/modelo-conceptual/supermanzana">http://www.bcnecologia.net/es/modelo-conceptual/supermanzana</a>		
			
COSTES (ORIENTATIVO)	Ampliación de acera:	75,00	€/ml
	Reurbanización calzada:	30,00	€/m <sup>2</sup>
	Señalización vertical indicativa:	250,00	€/ud

	Fuente de chapa de acero zincado Bancos con asiento y respaldo de madera RDV Paso Elevado (8 m): Plantación arbolado Ajardinamiento	2.000,00 400,00€ 525,00 500,00 50,00	€/ud €/ud €/ud €/ud €/m <sup>2</sup>
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	- Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU		
CONDICIONANTES Y RIESGOS	- Disponibilidad de recurso económicos, Aceptación social		



4.1.2	IMPLANTACIÓN DE SEÑALÉTICA INTELIGENTE
OBJETIVOS GENERALES	Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE4. Incrementar la eficiencia de la red viaria y el sistema de aparcamientos
ESTRATEGIA	E4.1 Jerarquización del viario, tráfico y seguridad vial
DESCRIPCIÓN	Diseñar un plan de señalización inteligente para mejorar la señalización de intersecciones y tramos especialmente conflictivos, con el fin de hacerlas más eficientes y seguras.
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	- Identificar necesidades de señalización, especialmente para la reordenación de las direcciones de circulación y en las intersecciones
PROGRAMACIÓN	Corto y medio plazo
ACTORES IMPLICADOS	Comisión de Seguimiento del Plan, Técnicos municipales, Área de Urbanismo y movilidad, Policía local
SOSTENIBILIDAD	El impulso de la iniciativa ha de estar en el Ayuntamiento y el desarrollo de las actuaciones enmarcadas dentro de los objetivos orientados a la sensibilización y las mejoras para la movilidad
INDICADORES	IND.8
REFERENCIAS	<a href="https://www.sice.com/actualidad/señalización-inteligente-en-cruces-peligrosos-para-ayudar-a-reducir-la-siniestralidad">https://www.sice.com/actualidad/señalización-inteligente-en-cruces-peligrosos-para-ayudar-a-reducir-la-siniestralidad</a>
COSTES (ORIENTATIVO)	Instalación de señalización config Señal aviso ciclista: 3.500€. Señal velocidad: 3.500 € más costes de instalación/canalización, etc.
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	- Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU
CONDICIONANTES Y RIESGOS	- Disponibilidad de recurso económicos, Aceptación social

4.1.3	ADECUACIÓN DE INTERSECCIONES PRINCIPALES								
OBJETIVOS GENERALES	Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad vial								
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE.2. Consolidar redes seguras de movilidad activa y saludable a escala municipal OE4. Incrementar la eficiencia de la red viaria y el sistema de aparcamientos								
ESTRATEGIA	E4.1 Jerarquización del viario, tráfico y seguridad vial								
DESCRIPCIÓN	<p>Consiste en intervenciones y remodelaciones de las intersecciones existentes, principalmente con el objetivo de mejorar el funcionamiento de las intersecciones, mejorar la distribución de los principales flujos de vehículos motorizados y suprimir barreras existentes para la movilidad peatonal y ciclista y mejorar aspectos de seguridad vial.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #d9d9d9;">Isla Cristina</th> <th style="background-color: #d9d9d9;">Núcleos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Puente Ría Carreras/Ronda Norte/Muelle Marina/Avda. Ría Carreras</td> <td>Rotonda Tamaray c/Real-Miguel de Cervantes (La Redondela)</td> </tr> <tr> <td>Intersecciones Ronda Norte y Avda. del Carnaval c/Roque Barcia</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Avda. Atlántico</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Isla Cristina	Núcleos	Puente Ría Carreras/Ronda Norte/Muelle Marina/Avda. Ría Carreras	Rotonda Tamaray c/Real-Miguel de Cervantes (La Redondela)	Intersecciones Ronda Norte y Avda. del Carnaval c/Roque Barcia		Avda. Atlántico	
Isla Cristina	Núcleos								
Puente Ría Carreras/Ronda Norte/Muelle Marina/Avda. Ría Carreras	Rotonda Tamaray c/Real-Miguel de Cervantes (La Redondela)								
Intersecciones Ronda Norte y Avda. del Carnaval c/Roque Barcia									
Avda. Atlántico									
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	- Estudio de detalle y proyecto de obra								
PROGRAMACIÓN	Corto y medio plazo								
ACTORES IMPLICADOS	Comisión de Seguimiento del Plan, Oficina técnica de urbanismos y movilidad								
SOSTENIBILIDAD	<p>Mejorar el acceso al núcleo, mejorar la distribución de los flujos de vehículos privados y transporte de mercancías, especialmente en el caso de la rotonda de entrada Puente Ría Carreras/Ronda Norte.</p> <p>Fomentar el uso de la movilidad en bicicleta en detrimento del vehículo privado con el objetivo de reducir las emisiones de gases efecto invernadero y reducir el consumo energético de combustibles fósiles en todos los casos, ya que implican la mejora y permeabilización de la red ciclista, ampliando la superficie de espacio público destinada a los desplazamientos en bicicleta.</p>								
INDICADORES	IND.13								
REFERENCIAS									
COSTES (ORIENTATIVO)	- Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU - Según caso 100.000€ a 500.000€ (algunos incluidos en otras actuaciones)								
CONDICIONANTES Y RIESGOS	- Disponibilidad de recurso económicos, Aceptación social								



4.2.1	APARCAMIENTOS EN NÚCLEO URBANO
OBJETIVOS GENERALES	Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE4. Incrementar la eficiencia de la red viaria y el sistema de aparcamientos
ESTRATEGIA	E4.2 Estacionamiento: planificación integrada del sistema de aparcamientos
DESCRIPCIÓN	Se promoverán la implantación de aparcamientos en parcelas públicas cercanas al centro histórico. Para ello se propone la construcción de aparcamiento subterráneos por debajo de los equipamientos o, donde sea viable, la construcción de aparcamientos en altura, cuyas plantas superiores se podrían habilitarse como zonas de refugio en caso de tsunamis.  Se ofrecerán tanto aparcamientos en rotación como plaza para residentes,  Se fomentará la instalación de puestos de cargas tanto en plazas de rotación como para residentes  Su localización está reflejada en cartografía
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Establecer aparcamientos temporales en los solares vacantes anterior a su urbanización</li> <li>- Estudio e Identificación de los emplazamientos idóneos para aparcamientos públicos subterráneos por debajo de equipamientos, parques y zonas verdes</li> <li>- Elaboración de proyecto</li> </ul>
PROGRAMACIÓN	Corto, medio y largo plazo
ACTORES IMPLICADOS	Oficina técnica de urbanismo, Comisión de Seguimiento del Plan, Equipamientos afectados
SOSTENIBILIDAD	Facilitar el acceso a las zonas céntricas, dando posibilidad de estacionamiento a residentes y a población visitante. Se propone el equipamiento con puntos de recarga eléctrica ofreciendo así la posibilidad de recarga eléctrica también a los residentes que no disponen de garaje propio..
INDICADORES	IND.5
REFERENCIAS	
COSTE (PRESUPUESTO)	Inversión inicial público privada, mediante convenio de colaboración con empresas y comercios locales para la compra de un parque de bicicletas e implementación de la red de estaciones  Aparcamiento temporal:  Aparcamiento subterráneo: aprox. 15.000€ a 20.000/plaza o aprox. 5.000.000 € Aparcamiento completo
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU</li> </ul>
CONDICIONANTES Y RIESGOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilidad de recurso económicos, Aceptación social</li> </ul>



4.2.2	APARCAMIENTOS DISUASORIOS				
OBJETIVOS GENERALES	Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad				
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE4. Incrementar la eficiencia de la red viaria y el sistema de aparcamientos				
ESTRATEGIA	E4.2 Estacionamiento: planificación integrada del sistema de aparcamientos				
DESCRIPCIÓN	<p>El aparcamiento disuasorio o "Park &amp; Ride" hace referencia a los estacionamientos para automóviles situados en la periferia de ciudades, con el fin de alentar a los conductores a aparcar su vehículo y acceder al centro de las ciudades a pie o mediante el transporte público. Se trata de habilitar bolsas de aparcamiento para vehículo ligero en los límites urbanos, reduciendo con ello el Nº de vehículos que acceden al área urbana</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #d9d9d9;">Núcleo Isla Cristina</th> <th style="background-color: #d9d9d9;">Núcleos secundarios</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Barriada Román Pérez. Junto a Gasolinera Cesión y adaptación naves sin uso Cementerio, Zona Playa Central</td> <td>Junto a Camper Park (Playas de Luz). Pozo del Camino</td> </tr> </tbody> </table> <p>Zonas de aparcamientos de playa en la zona de las dunas con concesión de Montes</p>	Núcleo Isla Cristina	Núcleos secundarios	Barriada Román Pérez. Junto a Gasolinera Cesión y adaptación naves sin uso Cementerio, Zona Playa Central	Junto a Camper Park (Playas de Luz). Pozo del Camino
Núcleo Isla Cristina	Núcleos secundarios				
Barriada Román Pérez. Junto a Gasolinera Cesión y adaptación naves sin uso Cementerio, Zona Playa Central	Junto a Camper Park (Playas de Luz). Pozo del Camino				
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudio de posibles ubicaciones (públicas o privadas) y definición de eventuales convenios para la cesión temporal de los espacios</li> <li>- Determinación de la capacidad de acogida (-200 plazas / + 200 plazas) y el tipo de usuaria</li> <li>- Señalización específica (capacidad, coste, recorridos)</li> </ul>				
PROGRAMACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medio y largo plazo</li> </ul>				
ACTORES IMPLICADOS	Área de urbanismo y obras, propietarios, asociaciones civiles...				
SOSTENIBILIDAD	Se debe atender a la compatibilidad de aparcamientos establecida en el PGOU; aún cuando no siempre están previstos, por lo que se podrán establecer mecanismos temporales de uso y gestión.				
INDICADORES	IND.5				
REFERENCIAS	<p>DECRETO 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo edificado y el transporte en Andalucía.</p> <p>Guía para la implantación de aparcamientos disuasorios en Andalucía. Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía</p>				
COSTES (ORIENTATIVO)	Varía en función del número de plazas necesarias y según el acabado. El m <sup>2</sup> de aparcamiento en superficie está entre 5 € a 60 €, en función de las obras que haya que llevar a cabo para su acondicionamiento. Zona Playa 5; 2 urbanos				
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU</li> </ul>				
CONDICIONANTES Y RIESGOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilidad de recurso económicos, Aceptación social</li> </ul>				



4.2.3	RED DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS EN ESPACIOS Y EDIFICIOS PÚBLICOS
OBJETIVOS GENERALES	<p>Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad</p> <p>Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad</p> <p>Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético</p>
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE4. Incrementar la eficiencia de la red viaria y el sistema de aparcamientos
ESTRATEGIA	E4.2. Estacionamiento: planificación integrada del sistema de aparcamientos
DESCRIPCIÓN	<p>Esta acción corresponde a un conjunto de aparcamientos de bicicletas situados en los principales equipamientos del municipio generadores de desplazamientos y zonas estratégicas de aparcamiento para facilitar y fomentar la intermodalidad.</p> <p>La disponibilidad de un aparcabici cómodo y seguro en el origen y en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible para una acertada estrategia de promoción del uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo.</p> <p>Los aparcabici deben cumplir las condiciones de seguridad; polivalencia; accesibilidad; correcta ubicación; comodidad y mantenimiento. Además, es necesario que estén bien señalizados.</p>
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudio de las ubicaciones propuestas</li> <li>- Determinación de la capacidad de acogida (nº de plazas)</li> <li>- Determinación del tipo de aparcamiento</li> <li>- Señalización específica en los aparcamientos mostrando cartografía sobre los itinerarios ciclistas preferentes)</li> </ul>
PROGRAMACIÓN	Corto y medio plazo
ACTORES IMPLICADOS	Área de urbanismo, obras y movilidad, Comisión de Seguimiento del Plan, eventual Oficina Municipal de la Bicicleta
SOSTENIBILIDAD	<p>Fomentar el uso de la movilidad en bicicleta en detrimento del vehículo privado con el objetivo de reducir las emisiones de gases efecto invernadero y reducir el consumo energético de combustibles fósiles. Ampliar la superficie de espacio público destinada a los desplazamientos en bicicleta.</p> <p>El impulso de la iniciativa ha de estar en el Ayuntamiento mediante una oficina del Plan y su Comisión de Seguimiento (formada por las delegaciones municipales implicadas) será la encargada de evaluar su funcionamiento y proponer las mejoras o cambios necesarios.</p>
INDICADORES	IND.10
REFERENCIAS	<a href="http://www.sevici.es/">http://www.sevici.es/</a> , <a href="https://vaicmobility.com/es/proyecto/guia-de-recomendaciones-para-la-instalacion-de-aparcamientos-de-bicicletas-dentro-de-edificios/">https://vaicmobility.com/es/proyecto/guia-de-recomendaciones-para-la-instalacion-de-aparcamientos-de-bicicletas-dentro-de-edificios/</a>
COSTES (ORIENTATIVO)	<p>Inversión inicial pública privada, mediante convenio de colaboración con empresas y comercios locales para la compra de un parque de bicicletas e implementación de la red de estaciones</p> <p>1000 €/aparcamiento</p>
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU</li> </ul>
CONDICIONANTES Y RIESGOS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilidad de recurso económicos, Aceptación social</li> </ul>







4.2.2	ADAPTACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA
OBJETIVOS GENERALES	Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE4. INCREMENTAR LA EFICIENCIA DE LA RED VIARIA Y EL SISTEMA DE APARCAMIENTOS
ESTRATEGIA	E4.3 Gestión de la movilidad cotidiana y estival y de emergencia
DESCRIPCIÓN	Incorporación de nuevos vehículos eléctricos a la flota municipal y reemplazo sucesivo de la flota municipal para cada una de las instalaciones y equipamientos locales
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estudio de las ubicaciones propuesta para las estaciones de carga rápida</li> <li>- Análisis de la situación de las redes eléctricas</li> <li>- Adaptación de los espacios urbanos e infraestructuras para facilitar la carga de los vehículos</li> </ul>
PROGRAMACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Corto y medio plazo</li> </ul>
ACTORES IMPLICADOS	Área de urbanismo y obras
SOSTENIBILIDAD	Fomentar el uso de la movilidad eléctrica con el objetivo de reducir las emisiones de gases efecto invernadero y reducir el consumo energético de combustibles fósiles.
INDICADORES	IND.4 e IND.11
REFERENCIAS	
COSTES (ORIENTATIVO)	Inversión pública. Inversión 30 a 40.000,00 €/vehículo, 2.500,00 €/Punto de carga
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU
CONDICIONANTES Y RIESGOS	Disponibilidad de recurso económicos

5.1.1	CENTRO LOGÍSTICO (HUB) DE ÚLTIMA MILLA EN ESTACIÓN AUTOBUS
OBJETIVOS GENERALES	Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE5. ADECUAR LA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD LABORAL Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
ESTRATEGIA	E5.1 Mejora en la logística del transporte y flujos de mercancías. Gestión de vehículos, horarios y aparcamientos en última milla
DESCRIPCIÓN	<p>Un centro logístico de distribución urbano es un elemento que se crea para focalizar la entrega en la última milla. Los centros logísticos o hubs urbanos o mini-hubs, se conciben como pequeños almacenes de distribución ubicados en el centro de nuestras ciudades, en el ámbito del comercio electrónico. Se busca la eficiencia ecológica, con el uso de vehículos más sostenibles, la reducción del tiempo de entrega y, por supuesto, la reducción de los costes. También facilita la gestión de la logística inversa, concepto que engloba entre otras muchas acciones la gestión de las devoluciones de producto que hacen los clientes. Se reducen las distancias de las rutas y también aumenta la capilaridad de la última milla en el municipio.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se aprovechan locales infrautilizados (Estación de Autobuses)</li> <li>- Se reducen emisiones. Con la cercanía de las zonas comerciales, optimizando rutas y por tanto tiempo y dinero</li> <li>- Se apoya a los pequeños e-commerce. Eludiendo en lo posible la dependencia de grandes plataformas como Amazon</li> <li>- Se acelera el tiempo de entrega</li> <li>- Facilitan la gestión de la atención al cliente</li> </ul>
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<p>Entre la posible ubicación,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Naves sin uso en polígono industrial o zona del puerto</li> <li>- Estación de autobuses</li> <li>- Gestión de adaptación de la concesión o convenio</li> </ul>
PROGRAMACIÓN	Medio plazo
ACTORES IMPLICADOS	Empresas de reparto y mensajería; Comercios; Ayuntamiento
SOSTENIBILIDAD	Promover nuevos canales y estrategias de entrega de mensajería, reparto de mercancías reduciendo las externalidades del creciente flujo de mercancías, ofreciendo a la población un sistema de recogida personal. El impulso de la iniciativa estará, presumiblemente en el Ayuntamiento y el desarrollo de acuerdos para colaborar e incentivar Planes de movilidad empresariales
INDICADORES	Ind. 12
REFERENCIAS	<a href="https://www.industria.ejgv.euskadi.eus/r44-886/es/contenidos/informacion/adjuntos_portal_comercio/es_informa/adjuntos/estudio-plataf-logist-urbana.pdf">https://www.industria.ejgv.euskadi.eus/r44-886/es/contenidos/informacion/adjuntos_portal_comercio/es_informa/adjuntos/estudio-plataf-logist-urbana.pdf</a>
COSTES (ORIENTATIVO)	Iniciativa pública-privada entre la administración local y las empresas de reparto y mensajería.
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	- Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU
CONDICIONANTES Y RIESGOS	- Disponibilidad de recurso económicos

5.1.2	SEÑALIZACIÓN
OBJETIVOS GENERALES	Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético
OBJETIVO ESPECÍFICO	OES. ADECUAR LA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD LABORAL Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
ESTRATEGIA	E5.1 Mejora en la logística del transporte y flujos de mercancías. Gestión de vehículos, horarios y aparcamientos en última milla
DESCRIPCIÓN	Diseñar un nuevo plan de señalización debido a la reordenación del tráfico y del espacio público, con el fin de hacerlas más eficientes y seguras.
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	- Identificar necesidades de señalización, especialmente para la reordenación de las direcciones de circulación y en las intersecciones
PROGRAMACIÓN	Medio y largo plazo
ACORES IMPLICADOS	Comisión de Seguimiento del Plan, Técnicos municipales, Área de Urbanismo y movilidad, Junta de Andalucía para las carreteras de su competencia
SOSTENIBILIDAD	Promover nuevos hábitos de movilidad, priorizando la movilidad activa y fomentado la seguridad vial. El impulso de la iniciativa ha de estar en el Ayuntamiento y el desarrollo de las actuaciones enmarcadas dentro de los objetivos orientados a la sensibilización y las mejoras para la movilidad
INDICADORES	IND. 13
REFERENCIAS	<a href="https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-traffic/MOV-gestion-traffic/Esrito-Directriz_MOV-2021-7_Base-de-precios-de-referencia-de-la-Direccin-General-de-Trfco.pdf.xsig.pdf">https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-traffic/MOV-gestion-traffic/Esrito-Directriz_MOV-2021-7_Base-de-precios-de-referencia-de-la-Direccin-General-de-Trfco.pdf.xsig.pdf</a>
COSTES (ORIENTATIVO)	Señales y carteles 150-300€/ud Guía sonora, señalización horizontal 1-2€/ml
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	- Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU
CONDICIONANTES Y RIESGOS	- Disponibilidad de recurso económicos,

5.1.3	ACTUACIONES ZONA PUERTO PESQUERO-LONJA Y PUERTO DEPORTIVO
OBJETIVOS GENERALES	Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad
OBJETIVO ESPECÍFICO	OES. ADECUAR LA PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD LABORAL Y EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
ESTRATEGIA	E5.1 Mejora en la logística del transporte y flujos de mercancías. Gestión de vehículos, horarios y aparcamientos en última milla
DESCRIPCIÓN	<p>Las instalaciones portuarias de Isla Cristina se encuentran totalmente incardinadas en el sistema urbano y de la movilidad del municipio. La limitada dimensión del núcleo, acotado por todos sus flancos, hace que el funcionamiento de las instalaciones supongan un factor de complejidad de la movilidad que incrementa el normal funcionamiento diario de la ciudad.</p> <p>Puesto que en torno a los muelles se concentra puntualmente tanto la actividad derivada de la actividad pesquera, como de la carga y descarga, así como de los desplazamientos laborales de los trabajadores ligados al sistema portuario y finalmente el almacenamiento en cámaras de la pesca, previa a su distribución, es necesario articular los flujos y los desplazamientos ligados a esta actividad y que quedan interrelacionados con el funcionamiento cotidiano de la actividad urbana.</p> <p>Desde el PMUS se habrá de atender a la entrada y salida de vehículos pesados; el aparcamiento relacionado con la actividad pesquera; el almacenamiento del resultado de la Lonja y la distribución final a la ciudad y a su transporte exterior.</p> <p>El puerto deportivo genera una movilidad específica ligada a la actividad de ocio y deporte que genera mayor intensidad en temporada estival.</p>
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proporcionar plazas de aparcamiento gratuito en horario laboral a los coches con alta ocupación por trabajadores relacionados con la actividad portuaria. Promoción de App para compartir coche al trabajo</li> <li>- Puntos de encuentro y recogida para compartir coche hacia las áreas de atracción laboral (Lonja y puerto)</li> <li>- Flexibilización de los horarios de trabajo en empresas</li> <li>- Facilitar la movilidad pesada en horario previo y posterior a horas punta.</li> <li>- Facilitar acuerdos entre la autoridad portuaria y el ayuntamiento para dotar de porosidad urbana a las instalaciones portuarias, promocionando un edificio de aparcamientos en altura en zonas de compatibilidad.</li> <li>- Promover para el entorno de la Lonja un pavimento y urbanización diferenciada, que se adapte a las necesidades de la maquinaria de carga hacia las cámaras frigoríficas, evitando contaminación acústica y mayor permeabilidad de uso</li> </ul>
PROGRAMACIÓN	Medio y largo plazo
ACTORES IMPLICADOS	Empresas, empleados, Lonja, Ayuntamiento
SOSTENIBILIDAD	Promover nuevos hábitos de movilidad, priorizando la movilidad activa, el uso del transporte público y el coche compartido. El impulso de la iniciativa ha de estar en el Ayuntamiento y el desarrollo de acuerdos para colaborar e incentivar Planes de movilidad empresariales
INDICADORES	s/d
REFERENCIAS	<a href="https://www.puertos.es/es-es/medioambiente">https://www.puertos.es/es-es/medioambiente</a>
COSTES (PRESUPUESTO ORIENTATIVO)	s/d
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	Administración de puertos, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU

CONDICIONANTES Y  
RIESGOS

Concertación política, Aceptación social, Disponibilidad de recursos económicos

---


5.1.4	PROMOCIÓN DEL VEHÍCULO COMPARTIDO
OBJETIVOS GENERALES	<p>Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad</p> <p>Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético</p>
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE5. Adecuar la planificación de la movilidad laboral y el transporte de mercancías
ESTRATEGIA	E5.1 Mejora en la logística del transporte y flujos de mercancías. Gestión de vehículos, horarios y aparcamientos en última milla
DESCRIPCIÓN	<p>Medidas que promocionen y faciliten el uso de coche compartido en los desplazamientos casa-trabajo-casa.</p> <p><b>Reduce el tráfico.</b> Aumentando la ocupación media de los coches se reduce el número de vehículos en circulación, disminuyendo los cuellos de botella en las horas de entrada y salida de las instalaciones.</p> <p><b>Ahorro de Co<sub>2</sub>.</b> Fomentar el uso del coche compartido conlleva una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de alcance 3 de las empresas.</p> <p><b>Ahorro de costes.</b> Tanto para las propias empresas, en caso de disponer de flotas corporativas, como para los empleados, al compartir gastos de transporte con sus compañeros</p> <p><b>Optimización de plazas.</b> Optimización del suelo disponible en las empresas, permitiendo reducir la parte de la superficie utilizada para plazas de aparcamientos y destinarla a otros fines más productivos.</p>
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<p><b>Programas de empresas:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Proporcionar plazas de aparcamiento gratuitas a los coches con alta ocupación en las zonas de trabajo.</li> <li>- Puntos de encuentro y recogida para compartir coche hacia las áreas de atracción laboral (Lonja y puerto; polígono industrial; explotaciones agrícolas)</li> <li>- Flexibilización de los horarios de trabajo en empresas</li> <li>- Promoción de App para compartir coche al trabajo</li> </ul> <p><b>Programas municipales:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Foros en la web del ayuntamiento para fomentar el uso del coche compartido.</li> <li>- Acuerdo con empresas para bonificaciones</li> </ul>
PROGRAMACIÓN	Corto, medio y largo plazo
ACTORES IMPLICADOS	Empresas, empleados, Lonja; Ayuntamiento
SOSTENIBILIDAD	Promover nuevos hábitos de movilidad, priorizando la movilidad activa, el uso del transporte público y el coche compartido. El impulso de la iniciativa ha de estar en el Ayuntamiento y el desarrollo de acuerdos para colaborar e incentivar Planes de movilidad empresariales
INDICADORES	IND.14
REFERENCIAS	<a href="https://avce.es/">https://avce.es/</a>
COSTES (ORIENTATIVO)	A asumir por parte de las empresas. Apoyo administrativo 3.000€
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU
CONDICIONANTES Y RIESGOS	Aceptación social y empresarial



6.1.1	GOBERNANZA, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PMUS
OBJETIVOS GENERALES	Establecer un marco administrativo integrado en el ámbito local que lidere y favorezca una movilidad urbana sostenible, desde la promoción de la participación de la ciudadanía y sensibilización de la sociedad sobre hábitos de movilidad sostenible.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE6. Consolidar y fortalecer los cauces de participación, comunicación y educación, así como las estructuras de gobernanza y gestión.
ESTRATEGIA	E6.1 Participación ciudadana, gobernanza, seguimiento y evaluación.
DESCRIPCIÓN	<p>La gobernanza, seguimiento y evaluación del PMUS se adapta a lo establecido en el modelo de gobernanza del Plan de Acción Local de la Agenda Urbana, articulado en torno a la <b>Comisión de Seguimiento</b>, concebido como un órgano plural que funcionará como espacio para la lectura de indicadores, la evaluación, el seguimiento y la toma de decisiones estratégicas.</p> <p>Contando con la presencia de un <b>equipo técnico de implementación</b> relacionado con los temas de movilidad sostenible, y en estrecha coordinación con un <b>grupo motor</b> que le dote de operatividad a los procesos de participación relacionados con las acciones previstas.</p>
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Conformación de Equipo de implementación PMUS.</li> <li>2. Elaboración por parte de dicho equipo de la propuesta de Programación Anual, para ser discutida y validada por la Comisión de seguimiento.</li> <li>3. Dinamización y motorización de las acciones programadas.</li> </ol>
PERSONAL IMPLICADO	<p>Ayuntamiento: Delegación de Urbanismo e Infraestructuras y Obras y policía municipal.</p> <p>Comisión de seguimiento del PMUS</p>
PROGRAMACIÓN	Corto, medio y largo plazo
SOSTENIBILIDAD	La gestión y gobernanza operativa del PMUS deviene en la mejora de la calidad de vida, con disminución en los índices de contaminación atmosférica y acústica, menor consumo de combustibles fósiles, promoción de hábitos saludables en la movilidad diaria y el incremento de la sociabilidad con la mejora y acondicionamiento de los espacios públicos.
INDICADORES	IND.14
REFERENCIAS	Bloque 3. Proceso Participativo
COSTES (ORIENTATIVO)	Incluido en el funcionamiento ordinario de la administración municipal
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	- Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU
CONDICIONANTES Y RIESGOS	- Aceptación social y política

6.1.2	FOMENTAR DESDE EL ÁMBITO SUPRAMUNICIPAL LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD COMARCAL
OBJETIVOS GENERALES	Establecer un marco administrativo integrado en el ámbito local que lidere y favorezca una movilidad urbana sostenible, desde la promoción de la participación de la ciudadanía y sensibilización de la sociedad sobre hábitos de movilidad sostenible.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE6. Consolidar y fortalecer los cauces de participación, comunicación y educación, así como las estructuras de gobernanza y gestión
ESTRATEGIA	E6.1 Participación ciudadana, gobernanza, seguimiento y evaluación
DESCRIPCIÓN	<p>El sistema de movilidad municipal está directamente relacionado con el de ámbito supramunicipal y regional, dependiendo de la operatividad de estos para la eficiencia del sistema territorial integrado.</p> <p>La planificación sectorial de la movilidad (infraestructuras, tráfico, transporte, movilidad activa...) establece los objetivos comunes a reconocer en el ámbito supramunicipal y asumir en la planificación estratégica municipal.</p>
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordinar las conexiones con la red comarcal y regional de comunicaciones.</li> <li>- Coordinar la adaptación y mejora de la Vía verde y vías pecuarias de articulación supramunicipal.</li> <li>- Coordinar la movilidad del transporte colectivo intermunicipal a demanda.</li> <li>- Establecer coordinación interadministrativa (regional, comarcal, sectorial...)</li> <li>- Seguimiento de las propuestas intermunicipales (GDR GUADODIEL; proyectos de cooperación transfronteriza, POCTEP 2021-2027. Interreg España-Portugal)</li> </ul>
PERSONAL IMPLICADO	Políticos y técnicos de las administraciones locales de Ayamonte, Lepe, Islantilla y Villablanca
PROGRAMACIÓN	Corto, medio y largo plazo
SOSTENIBILIDAD	La gestión y gobernanza operativa del PMUS deviene en la mejora de la calidad de vida, con disminución en los índices de contaminación atmosférica y acústica, menor consumo de combustibles fósiles, promoción de hábitos saludables en la movilidad diaria y el incremento de la sociabilidad con la mejora y acondicionamiento de los espacios públicos.
INDICADORES	IND.14
REFERENCIAS	Bloque 3. Proceso Participativo
COSTES (ORIENTATIVO)	Incluido en el funcionamiento ordinario de la administración municipal
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU
CONDICIONANTES Y RIESGOS	Aceptación política intermunicipal

6.1.3	PARTICIPACIÓN EN REDES Y EVENTOS SUPRAMUNICIPALES POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE
OBJETIVOS GENERALES	Establecer un marco administrativo integrado en el ámbito local que lidere y favorezca una movilidad urbana sostenible, desde la promoción de la participación de la ciudadanía y sensibilización de la sociedad sobre hábitos de movilidad sostenible.
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE6. Consolidar y fortalecer los cauces de participación, comunicación y educación, así como las estructuras de gobernanza y gestión
ESTRATEGIA	E6.1 Participación ciudadana, gobernanza, seguimiento y evaluación
DESCRIPCIÓN	<p>La aprobación municipal del PMUS supone la asunción de un nuevo paradigma social sobre la movilidad urbana, que permite contrastar los beneficios de su aplicación e implementación con las personas usuarias y la ciudadanía, tanto locales como de otras localidades. Las redes sociales posibilitan la interconexión con otras ciudades y organizaciones relacionadas, tanto para movilidad activa (peatonal, senderista y/o ciclista) el transporte colectivo o compartido o el urbanismo táctico.</p> <p>La dificultad de contar con dispositivos de transporte colectivo propios para cada ayuntamiento y compartidos en el ámbito comarcal ha motivado reuniones entre los ayuntamientos vecinos (Ayamonte, Isla Cristina, Lepe) para la posible colaboración y articulación común de transporte a demanda.</p>
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adscripción a Red de ciudades que caminan</li> <li>- Asistencia a foros temáticos</li> <li>- Interlocución con FAMP y FEMP</li> <li>- Coordinación de jornadas, eventos y convocatorias comarcales</li> </ul>
PERSONAL IMPLICADO	Técnicos municipales. Asociaciones
PROGRAMACIÓN	Corto, medio y largo plazo
SOSTENIBILIDAD	La gestión y gobernanza operativa del PMUS deviene en la mejora de la calidad de vida, con disminución en los índices de contaminación atmosférica y acústica, menor consumo de combustibles fósiles, promoción de hábitos saludables en la movilidad diaria y el incremento de la sociabilidad con la mejora y acondicionamiento de los espacios públicos.
INDICADORES	IND.14
REFERENCIAS	<a href="https://famp.es">https://famp.es</a> , <a href="https://femp.es">https://femp.es</a> , <a href="http://www.ciudadesquecaminan.org">www.ciudadesquecaminan.org</a>
COSTES (ORIENTATIVO)	Incluido en el funcionamiento ordinario de la administración municipal
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU
CONDICIONANTES Y RIESGOS	Aceptación política y social

6.1.5	PROGRAMA DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA O VMP
OBJETIVOS GENERALES	<p>Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad.</p> <p>Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad</p> <p>Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético</p>
OBJETIVO ESPECÍFICO	OE2. CONSOLIDAR REDES SEGURAS DE MOVILIDAD ACTIVA Y SALUDABLE A ESCALA MUNICIPAL
ESTRATEGIA	E2.2 Movilidad ciclista. Compleción de la red ciclable en los ámbitos urbanos e interurbanos (vías, aparcamientos, puntos mantenimiento...)
DESCRIPCIÓN	<p>En coherencia con la Estrategia Estatal por la Bicicleta, se persigue impulsar su uso para desplazamientos cotidianos, ocio, deporte o turismo, así como apoyar a toda la cadena de valor de la industria. Supone un cambio cultural que se realiza llevando a cabo acciones de sensibilización, formación y comunicación.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Identificar la bicicleta como parte de un estilo de vida activo, saludable, sostenible, inteligente y moderno y Transmitir una imagen atractiva, inclusiva, calmada, saludable, segura e innovadora del uso de la bicicleta.</li> <li>- Generar presencia de la bicicleta en medios de comunicación, con mensajes positivos y adaptados a cada público objetivo.</li> <li>- Impulsar los proyectos de fomento de la bicicleta provenientes de ámbitos locales y sociales.</li> <li>- Informar a los públicos objetivo sobre normativa, seguridad, rutas, destinos y beneficios del uso de la bicicleta.</li> <li>- Formar al alumnado, a progenitores y al profesorado en movilidad segura y habilidades de manejo de la bicicleta.</li> </ul> 
ACCIONES PARA PONERLA EN MARCHA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acuerdos con <i>Biciescuela</i> para la formación de los diferentes colectivos</li> <li>- Programas escolares de formación para la vialidad ciclista. Inclusión en programación curricular</li> <li>- Contacto con asociaciones. <i>Conbici</i>, Contacto con asociaciones. <i>Red de ciudades por la bicicleta</i></li> <li>- Programación anual de eventos, jornadas y recorridos</li> </ul>
PERSONAL IMPLICADO	Técnicos municipales, asociaciones
PROGRAMACIÓN	Corto, medio y largo plazo
SOSTENIBILIDAD	La gestión y gobernanza operativa del PMUS deviene en la mejora de la calidad de vida, con disminución en los índices de contaminación atmosférica y acústica, menor consumo de combustibles fósiles, promoción de hábitos saludables en la movilidad diaria y el incremento de la sociabilidad con la mejora y acondicionamiento de los espacios públicos
INDICADORES	IND.10, IND.14
REFERENCIAS	

COSTES (ORIENTATIVO)	Fondos propios, Agenda Urbana Española- Plan de Acción Local, Proyectos Next Generation EU
POSIBLES FUENTES DE FINANCIACIÓN	Inversiones en bicicleta de fondos regionales de la UE
CONDICIONANTES Y RIESGOS	Aceptación política y social

## **2.4 Resumen del Plan de Actuación, Cronograma y Previsión Económica**

### **2.4.1 Estimación económica y programación del PMUS**

La siguiente programación del Plan y su estimación económica

Nº	Actuación	Coste aprox.	Cort o plazo	Medi o plazo	Largo plazo
1.1.1.	Nueva tipología y jerarquía viaria	Incl. en otras actuaciones			
1.2.1.	Movilidad de los cuidados. Mejora de ejes y zonas de estancia y convivencia	11.000.000 – 20.000.000€ (actuación sobre 10% viario)			
1.2.2	Caminos escolares seguros				
1.2.3	Urbanismo táctico en caminabilidad y habitabilidad de espacios públicos				
2.1.1.	Red de itinerarios caminables urbanos				
2.1.2	Red de recorridos caminables interurbanos				
2.1.3	Metrominuto y señalización de ejes peatonales y no motorizados	5.000 – 8.000 €			
2.1.4	Programa de participación, promoción y comunicación. isla cristina caminable: "TODO SE ANDARÁ"	2.000 – 10.000 €			
2.2.1.	Redes ciclistas interurbanas e infraestructura de apoyo	2.500.000 – 5.000.000 €			
2.2.2	Puente peatonal y ciclista sobre pilastras del puente carreras	400.000 – 750.000 €			
2.2.3	Redes ciclistas urbanas e infraestructura de apoyo	1.100.000 – 2.500.000			
2.2.4	Implantación de sistema municipal de bicicletas/ VMP	200.000 – 500.000 €			
3.1.1.	Puesta en marcha del transporte colectivo internúcleos con función de líneas urbanas	150.000 – 300.000 €/año			
3.1.2	Sistema comarcal de movilidad a demanda y transporte público	4.500 – 10.000 €€			
4.1.1.	Modelo de supermanzanas y bucles	Incl. en otras actuaciones			
4.1.2	Implantación de señalética inteligente	10.000 – 20.000 €			
4.1.3	Adecuación Intersecciones principales	500.000-2.000.000			
4.2.1	Aparcamientos en núcleo urbano	5.000.000 € (1 aparc.)			
4.2.2	Aparcamientos disuasorios	150.000 – 300.000 €			
4.2.3	Red de aparcamientos de bicicletas en espacios y edificios públicos	30.000 – 40.000 €			
4.2.4	Estaciones de carga eléctrica rápida	s/d (concesión adm.)			
4.2.5	Adaptación e implementación de la movilidad eléctrica	350.000 – 400.000 € (10 veh.)			
5.1.1.	Centro logístico (hub)hub última milla	s/d (concesión adm.)			
5.1.2	Señalización	30.000 – 60.000 € (200ud)			
5.1.3	Actuaciones zona puerto pesquero-lonja y puerto deportivo	s/d			
5.1.4	Promoción del vehículo compartido	2.000 – 4.500 €			
6.1.1.	Gobernanza, seguimiento y evaluación del PMUS	Gasto corriente			
6.1.2	Fomentar desde el ámbito supramunicipal la gestión de la movilidad comarcal	Gasto corriente			
6.1.3	Participación en redes y eventos supramunicipales por la movilidad sostenible	1.000 – 2.000 €			
6.1.4	Programa de fomento del uso de la bicicleta o VMP	1.000 – 2.000 €			



## 2.4.2 Relación entre PMUS y Plan de acción de la Agenda Urbana

PMUS		Agenda urbana	
Nº	Acciones	Nº	Acciones
	<b>Todas las acciones</b>	43	<b>Plan de movilidad urbana sostenible</b>
1.1.1	NUEVA TIPOLOGÍA Y JERARQUÍA VIARIA	24	Adaptación de modelo urbano territorial y de la planificación urbanística
1.2.1	MOVILIDAD DE LOS CUIDADOS	9	Ordenanza de zonas verdes de uso público y utilización de especies locales
		15	Una Isla de cuidados. Mejora de espacios públicos en Isla Cristina y núcleos menores
		29	Red de refugios climáticos
		46	Redes de itinerarios caminables
		58	Estrategia municipal de cuidados
		59	Ciudad amable con las personas mayores: red de servicios y espacios cuidadores
1.2.2	CAMINOS ESCOLARES SEGUROS	46	Redes de itinerarios caminables
		48	Caminos escolares seguros
		49	Actuaciones de urbanismo táctico: caminabilidad y habitabilidad de espacios públicos
		100	Epicentros del cambio
1.2.3	URBANISMO TÁCTICO EN CAMINABILIDAD	9	Ordenanza de zonas verdes de uso público y utilización de especies locales
		14	Urbanismo táctico y dotaciones deportivas: centros educativos y microinstalaciones
		46	Redes de itinerarios caminables
		49	Actuaciones de urbanismo táctico: caminabilidad y habitabilidad de espacios públicos
2.1.1	RED DE ITINERARIOS CAMINABLES URBANOS	9	Ordenanza de zonas verdes de uso público y utilización de especies locales
		16	Isla abierta. Programa de tratamiento de frentes y bordes urbanos
		46	Redes de itinerarios caminables
		65	Programa de refuerzo y apoyo al comercio local
2.1.2	RED DE RECORRIDOS CAMINABLES INTERURBANOS	2	Reconocimiento de unidades de paisaje para su protección y promoción
		3	Recorridos paisajísticos y didácticos en marismas y playas (bicis, miradores,...)
		4	Inventario integrado del patrimonio material e inmaterial
		5	Recuperación del entorno de la Ría

PMUS		Agenda urbana	
Nº	Acciones	Nº	Acciones
		6	Red de infraestructuras verdes, caminos rurales y corredores de biodiversidad
		11	Red intermodal para la movilidad sostenible y conexión entre los núcleos urbanos
		68	Infraestructura intermodal sector agroalimentario. Mejora de caminos agrícolas
2.1.3	METROMINUTO Y SEÑALIZACIÓN DE EJES PEATONALES Y NO MOTORIZADOS	44	Supermanzanas: reordenación del tráfico y optimización del espacio público peatonal
2.1.4	PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN, PROMOCIÓN Y COMUNICACIÓN. ISLA CRISTINA CAMINABLE: "TODO SE ANDARÁ"	47	Programa de comunicación Isla Cristina caminable _ Todo se andará
2.2.1	REDES CICLISTAS INTERURBANAS E INFRAESTRUCTURA DE APOYO	11	Red intermodal para la movilidad sostenible y conexión entre los núcleos urbanos
		45	Redes ciclistas urbanas e interurbanas e infraestructura de apoyo ciclista y VMP
2.2.2	PUENTE PEATONAL Y CICLISTA SOBRE PILASTRAS DEL PUENTE CARRERAS	45	Redes ciclistas urbanas e interurbanas e infraestructura de apoyo ciclista y VMP
2.2.3	REDES CICLISTAS URBANAS E INFRAESTRUCTURA DE APOYO	45	Redes ciclistas urbanas e interurbanas e infraestructura de apoyo ciclista y VMP
2.2.4	IMPLANTACIÓN DE SISTEMA MUNICIPAL DE BICICLETAS/ VMP	45	Redes ciclistas urbanas e interurbanas e infraestructura de apoyo ciclista y VMP
		52	Sistema municipal de bicicletas
		85	Planificación municipal de la adopción de soluciones tecnológicas inteligentes
3.1.1	PUESTA EN MARCHA DEL TRANSPORTE COLECTIVO INTER-NÚCLEOS CON FUNCIÓN DE LÍNEAS URBANAS		
3.1.2	SISTEMA COMARCAL DE MOVILIDAD A DEMANDA Y TRANSPORTE PÚBLICO	51	Estudiar viabilidad de sistema comarcal de movilidad a demanda y transporte público
		85	Planificación municipal de la adopción de soluciones tecnológicas inteligentes
4.1.1	MODELO DE SUPERMANZANAS Y BUCLES	24	Adaptación de modelo urbano territorial y de la planificación urbanística
		44	Supermanzanas: reordenación del tráfico y optimización del espacio público peatonal
4.1.2	IMPLANTACIÓN DE SEÑALÉTICA INTELIGENTE	50	Plan de movilidad eléctrica. Implementación
		85	Planificación municipal de la adopción de soluciones tecnológicas inteligentes
4.1.3	ADECUACIÓN DE INTERSECCIONES PRINCIPALES		
4.2.1	APARCAMIENTOS EN NÚCLEO URBANO	17	Ordenanza reguladora del uso de solares

PMUS		Agenda urbana	
Nº	Acciones	Nº	Acciones
4.2.2	APARCAMIENTOS DISUASORIOS	17	Ordenanza reguladora del uso de solares
		85	Planificación municipal de la adopción de soluciones tecnológicas inteligentes
4.2.3	RED DE APARCAMIENTOS DE BICICLETAS EN ESPACIOS Y EDIFICIOS PÚBLICOS	45	Redes ciclistas urbanas e interurbanas e infraestructura de apoyo ciclista y VMP
4.3.1	ESTACIONES DE CARGA ELÉCTRICA RÁPIDA	50	Plan de movilidad eléctrica. Implementación
4.3.2	ADAPTACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA	50	Plan de movilidad eléctrica. Implementación
5.1.1	HUB DE ÚLTIMA MILLA EN ESTACIÓN AUTOBUS	85	Planificación municipal de la adopción de soluciones tecnológicas inteligentes
5.1.2	SEÑALIZACIÓN		
5.1.3	ACTUACIONES ZONA PUERTO PESQUERO-LONJA Y PUERTO DEPORTIVO	72	Estudio estratégico sobre traslado del puerto e innovación de la industria pesquera
5.1.4	PROMOCIÓN DEL VEHÍCULO COMPARTIDO	85	Planificación municipal de la adopción de soluciones tecnológicas inteligentes
6.1.1	GOBERNANZA, SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PMUS	24	Adaptación de modelo urbano territorial y de la planificación urbanística
		95	Reglamento municipal de participación ciudadana
		98	Isla Cristina participa: programa transversal de participación, cultura y educación
6.1.2	FOMENTAR DESDE EL ÁMBITO SUPRAMUNICIPAL LA GESTIÓN DE LA MOVILIDAD COMARCAL	24	Adaptación de modelo urbano territorial y de la planificación urbanística
6.1.3	PARTICIPACIÓN EN REDES Y EVENTOS SUPRAMUNICIPALES POR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE	27	Impulso público a un compromiso transversal por el clima y el medio ambiente
6.1.5	PROGRAMA DE FOMENTO DEL USO DE LA BICICLETA O VMP	45	Redes ciclistas urbanas e interurbanas e infraestructura de apoyo ciclista y VMP
		52	Sistema municipal de bicicletas

### 3 SEGUIMIENTO DEL PLAN Y SISTEMA DE INDICADORES

El Plan de Seguimiento tiene como cometido evaluar, controlar e informar del grado de mejora e implementación que están teniendo lugar en las distintas etapas marcadas en la programación, y en su caso, aplicar acciones correctivas cuando no se estén cumpliendo las previsiones. Para poder garantizar la evaluación continua del nivel de consecución de los objetivos establecidos se recomienda la creación de una Comisión de Seguimiento que de forma efectiva realice la evaluación periódica del grado de implementación del Plan, vertiendo los resultados en un Informe de Seguimiento para el conocimiento de los agentes implicados.

#### 3.1 Sistema de Indicadores

De manera previa y siguiendo los objetivos generales del Plan de Movilidad, los indicadores que se proponen para el seguimiento son:

Tabla 2. Sistema de indicadores para el seguimiento del Plan.

Indicador	Descripción e interpretación	Medida	Fuentes disponibles	CÓDIGO
Uso del vehículo privado	Intensidad de uso del modo menos eficiente espacial y energéticamente	<ul style="list-style-type: none"> <li>Absoluto: Aforo medido en las estaciones de aforo de existente en el término municipal</li> </ul>	Aforos disponibles de las administraciones nacionales, autonómicas y provinciales	IND.1
Uso del transporte público	Nivel de demanda del transporte público, reflejando su intensidad de uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Absoluta: número anual de viajeros.</li> </ul>	Información de operadores de transporte. Consorcio de Transporte Metropolitano de Huelva	IND.2
Motorización privada	Tasa de motorización por habitante, midiendo la disponibilidad de vehículo privado e, indirectamente, la necesidad o tendencia a su uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de vehículos por habitante (por trabajador o por usuario, en centros específicos)</li> </ul>	DGT, Censo de Población y Viviendas, registros sobre matriculación de vehículos	IND.3
Motorización de bajas emisiones	Tasa de motorización de vehículos de categoría ECO y 0 por habitante, midiendo la disponibilidad de vehículo privado e, indirectamente, la necesidad o tendencia a su uso	<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de vehículos de categoría 0 y ECO por habitante</li> </ul>	DGT, Censo de Población y Viviendas, registros sobre matriculación de vehículos	IND.4
Aparcamiento	El nivel de aparcamiento en destino es uno de los principales condicionantes del uso del vehículo privado.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de plazas o superficie de aparcamiento para personas de movilidad reducida</li> <li>Número de aparcamientos Residentes (Zona naranja/roja)</li> </ul>	Áreas de urbanismo y de movilidad de ayuntamientos	IND.5

Indicador	Descripción e interpretación	Medida	Fuentes disponibles	CÓDIGO
<b>Transporte público</b>	Capacidad, calidad y confort de la infraestructura de transporte público, de acuerdo a una serie de parámetros. Refleja el acondicionamiento del sistema viario y sus equipamientos para el tránsito de masas	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nº de expediciones al día que conectan el municipio</li> <li>• Nº de paradas atendidas</li> <li>• Población atendida en un radio de 250m de las paradas</li> </ul>	Elaboración propia del ayuntamiento etc.	<b>IND.6</b>
<b>Movilidad peatonal y de cuidados</b>	Capacidad, calidad y confort de la infraestructura de movilidad peatonal y de cuidados, de acuerdo a una serie de parámetros. Refleja el acondicionamiento del sistema viario para el peatón	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número / km de viario público con calmado de tráfico ejecutados</li> <li>• Implementación del Metrominuto</li> </ul>	Elaboración propia del ayuntamiento	<b>IND.7</b>
<b>Caminabilidad del espacio público</b>	Capacidad, calidad y confort de. Viario Cortopúblico (movilidad peatonal y de cuidados) de acuerdo a una serie de parámetros. Refleja el acondicionamiento del sistema viario para el peatón	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de intersecciones adaptadas</li> <li>• Número de intervenciones para la mejora de la accesibilidad</li> <li>• Número de árboles nuevos plantados en el espacio público</li> </ul>	Elaboración propia del ayuntamiento	<b>IND.8</b>
<b>Accesibilidad del espacio público</b>	Capacidad, calidad y confort de. Viario público (movilidad peatonal y de cuidados) de acuerdo a una serie de parámetros. Refleja el acondicionamiento del sistema viario para el peatón	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de intersecciones adaptadas</li> <li>• Número de intervenciones para la mejora de la accesibilidad</li> <li>• Número de árboles nuevos plantados en el espacio público</li> </ul>	Elaboración propia del ayuntamiento	<b>IND.9</b>
<b>Movilidad no motorizada (bicicleta/VMP)</b>	Capacidad, calidad y confort de la infraestructura ciclable, de acuerdo a una serie de parámetros. Refleja el acondicionamiento del sistema viario para el tránsito ciclable.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número / km de nuevos carriles de bicicleta ejecutados</li> </ul>	Elaboración propia del ayuntamiento etc.	<b>IND.10</b>

Indicador	Descripción e interpretación	Medida	Fuentes disponibles	CÓDIGO
Movilidad eléctrica	Capacidad, calidad y confort de la infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos	<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de estaciones de recarga implementadas</li> </ul>	Elaboración propia del ayuntamiento etc.	IND.11
Transporte de mercancías	Capacidad, calidad y confort de la infraestructura de reparto y logística, de acuerdo a una serie de parámetros	<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de plazas de Carga y descarga</li> <li>Número de centros logísticos creadas</li> </ul>	Elaboración propia del ayuntamiento etc.	IND.12
Accidentalidad peatonal y ciclista	Nivel de accidentalidad de los modos más vulnerables.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accidentes/habitante</li> </ul>	Estadísticas de policía local (DGT)	IND.13
Gobernanza y Participación ciudadana	Capacidad y disposición de las administraciones públicas para procesos participativos y de concertación social y intermunicipal	<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de reuniones participativos</li> <li>Acuerdos intermunicipales en aspectos de movilidad</li> </ul>	Actas y acuerdos municipales Eventos públicos participativos	IND.14

### 3.2 Comisión de seguimiento

La Comisión de Seguimiento del PMUS de ISLA CRISTINA tendrá la tarea de realizar las funciones de evaluación, control y seguimiento de las actuaciones previstas. Fundamentalmente, su función será la de informar anualmente, en base a los resultados de la evaluación, sobre la evolución del modelo de movilidad del municipio, promoviendo una evolución hacia una participación mayor de los modos peatonales, una movilidad activa y el transporte público colectivo.

La Comisión de Seguimiento se constituirá por el pleno municipal. Formarán parte los siguientes miembros:

- Presidente/a: A designar por el pleno municipal.
- Vicepresidente/a: A designar por el pleno municipal
- Vocales: Representante de la Mancomunidad de Islantilla, Representantes de los núcleos de población (La Redondela, Pozo del Camino, Urbasur), Representantes de cada una de las asociaciones y colectivos sociales existentes en el municipio, Asociaciones de Madres y Padres de Alumnos, Asociaciones de Comercio,
- Técnico/as municipales de los servicios de Urbanismo y Movilidad, Educación y Policía local.
- Funcionario/a de la Secretaría municipal.
- Junto con la Comisión de Seguimiento se podrá convocar a los Ayuntamientos limítrofes (Ayamonte y Lepe) y a un representante del Consorcio de Transporte Metropolitano de Huelva.

Esta estructura de seguimiento del PMUS podrá integrarse en la Comisión de Seguimiento del Plan de Acción Local de la Agenda Urbana Española Isla Cristina 2030.

## 4 PLANOS DE PROPUESTAS DE ACTUACIONES

Nº	Actuación
P01	Plan de Actuación
P01a.	Plan de Actuación (Isla Cristina)
P01b.	Plan de Actuación (Núcleos)
P02a	Tipología de viario (Isla Cristina)
P02b	Tipología de viario (Núcleos)
P03.1	Modelo Supermanzanas y bucles de circulación
P03.2	Modelo Supermanzanas y Dirección del viario
P02.3	Modelo Supermanzanas y tipología viaria
P04	Red ciclista
P04a	Red ciclista (Isla Cristina)
P04b	Red ciclista (Núcleo)
P05a	Red Caminable (Isla Cristina)
P05b	Red caminable (Núcleos)
P06a	Red de cuidados (Isla Cristina)
P06b	Red de cuidados (Núcleos)
P07a	Caminos escolares (Isla Cristina)
P07b	Caminos escolares (Núcleos)
P08	Estaciones de carga eléctrica
P08a	Estaciones de carga eléctrica (Isla Cristina)
P08b	Estaciones de carga eléctrica (Núcleos)
P09a	Mercancías, logística y última milla (Isla Cristina)
P09b	Mercancías, logística y última milla (Núcleos)
P10a	Sistema de Aparcamientos (Isla Cristina)
P10b	Sistema de Aparcamientos (Núcleos)
P11a	Intersecciones (Isla Cristina)
P11b	Intersecciones (Núcleos)

