

# 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 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

2	RESULTADOS DEL DIAGNÓSTICO PARTICIPADO .....	5
2.1	El proceso de Participación .....	5
2.1.1	Diseño metodológico.....	5
2.1.2	Itinerario.....	5
2.1.3	Herramientas de comunicación.....	7
2.2	Resultados.....	9
2.2.1	Presentación al equipo de gobierno.....	9
2.2.2	Taller con el personal técnico municipal.....	9
2.2.3	Sesión de trabajo con personal de las áreas de educación y salud y política local.....	12
2.2.4	Sesión informativa con los grupos políticos de la corporación.....	12
2.2.5	Taller ciudadano .....	14
2.2.6	Taller de movilidad escolar y cotidiana.....	18
2.2.7	Jornada técnica: Visiones para una Movilidad urbana sostenible en Isla Cristina.....	21
2.2.8	Talleres de participación infantil sobre la movilidad escolar.....	23
2.2.9	Entrevistas con informantes clave.....	31
2.2.10	Encuestas.....	32
	Síntesis del diagnóstico participado por categorías.....	35
2.2.11	Sesión AU con la Corporación Municipal.....	40
2.2.12	Devolución del diagnóstico. Sesión abierta en curso de Agenda Urbana.....	41
2.2.13	Taller Imaginando nuestro camino escolar seguro .....	41
2.2.14	Consejo local de la Infancia.....	43
2.2.15	PMUS: Presentación y debate de propuestas. Sesión abierta en el curso de Agenda Urbana.....	44
2.2.16	Presentación del modelo de movilidad a demanda a responsables municipales del ámbito.....	44
2.2.17	Paseos urbanos movilidad de los cuidados.....	45
2.2.18	Jornada taller de diagnóstico y planificación .....	46
2.2.19	Sesiones del Plan Municipal frente al Cambio Climático .....	46
2.2.20	Mancomunidad de Islantilla.....	47
2.2.21	Sesión de participación con adolescentes y jóvenes .....	48
2.2.22	Sesiones de devolución del Plan de Acción .....	48
2.2.23	Plan de acción. Sesión técnica 1: Urbanismo y Proyectos estratégicos.....	49
2.2.24	Modelo supermanzanas. Sesión técnica: Urbanismo, Proyectos estratégicos y policía local.....	50
2.2.25	Plan de acción. Sesión técnica 2: Urbanismo y Proyectos estratégicos.....	50
3	ANÁLISIS DAFO.....	52

## 2 RESULTADOS DEL DIAGNÓSTICO PARTICIPADO

### 2.1 El proceso de Participación

#### 2.1.1 Diseño metodológico

En particular, a partir de las premisas planteadas, el método diseñado consistió en articular espacios de trabajo con los tres tipos de actores presentes en todo proceso de participación: políticos, técnicos y ciudadanos, más un grupo específico dentro de este último, orientado al sector educativo.

El primer taller realizado, con el personal técnico municipal, en que interesaba trabajar desde la perspectiva de la gestión y la perspectiva de la movilidad desde las distintas áreas, se propuso un enfoque basado en el diagnóstico de los modos de la movilidad distinguiendo entre los distintos escenarios según la estacionalidad (temporada estival y resto del año).

Para los talleres orientados a la ciudadanía, en cambio, se ha seguido un esquema que prioriza la movilidad cotidiana e inclusiva. Primero se ha trabajado de forma individual sobre los itinerarios rutinarios de cada participante trazando su cadena de tareas y modos de desplazamiento, para después ponerlos en común en grupos marcando sobre el plano los principales ejes de la movilidad cotidiana. Además del plano se ha empleado una herramienta de análisis que utiliza cuatro categorías: proximidad, accesibilidad, seguridad y confort-diversidad<sup>1</sup>, en relación a cada una de las cuales se detectaban aspectos positivos, negativos o mejorables. Se ha seguido este mismo método tanto en los talleres dirigidos a personas adultas como a la infancia, con adaptaciones del formato a la edad pero siguiendo la misma secuencia conceptual.

#### 2.1.2 Itinerario

El recorrido que ha seguido el proceso de participación se ha dividido en dos grandes etapas, coincidentes con los tramos desarrollados en 2021 y en 2022. La divisoria ha sido la selección de Isla Cristina por parte del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a finales de 2021, como caso piloto para la elaboración del Plan de Acción Local de la Agenda Urbana Española. El alcance y la trascendencia de este proyecto de ciudad lo convirtió en el proceso de referencia de la implicación política, técnica y social a lo largo de los siguientes meses. Para el PMUS esto ha supuesto una alineación con los tiempos del Plan de Acción Local y una oportunidad de abordar la movilidad desde el conjunto integrado de puntos de vista que plantea la Agenda Urbana.

#### **Etapas 1 (2021): Diagnóstico del PMUS**

se ha concretado en un conjunto de acciones que podemos agrupar en diez hitos, si bien alguno de ellos contiene varias actividades.

Como se presentaba en el apartado metodológico, se han abierto cauces de participación orientados a distintos tipos de actores, con un espacio especialmente diseñado para el ámbito educativo dentro de la participación ciudadana.

El itinerario de la participación para el tramo de diagnóstico se recoge en el siguiente gráfico, que hace referencia a los hitos enumerados a continuación.

---

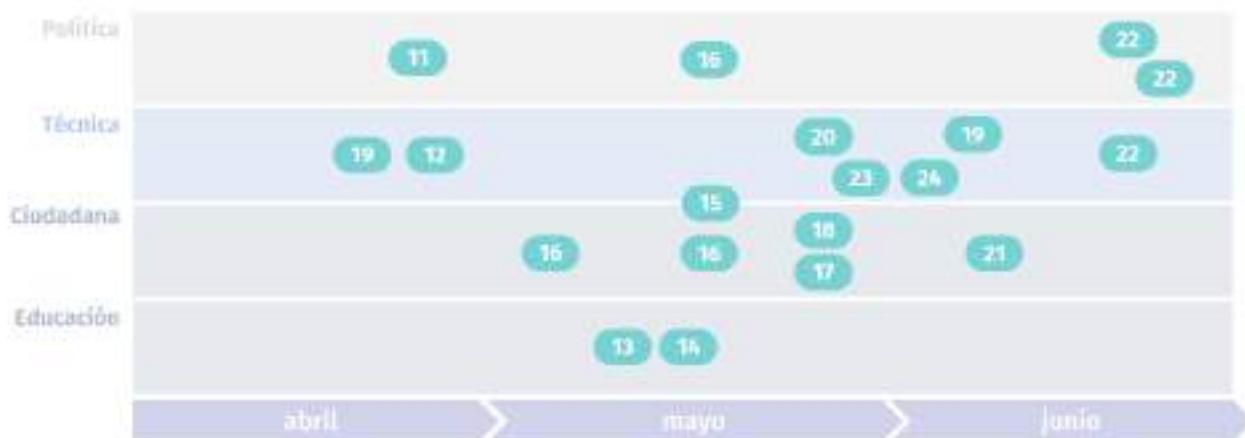
<sup>1</sup>Este conjunto de herramientas se apoya en los trabajos de Adriana Ciocoletto y Col·lectiuPunt 6 (2014), y ha sido testado anteriormente por el equipo redactor en el PMUS de Bollullos de la Mitación (Sevilla)



1. Presentación al equipo de gobierno.
2. Taller con el personal técnico municipal.
3. Sesión de trabajo con personal de las áreas de educación y salud y política local.
4. Sesión informativa con los grupos políticos de la corporación.
5. Taller ciudadano, dirigido especialmente a colectivos y perfiles significativos del municipio.
6. Taller con el sector educativo, con participación de los centros educativos, para orientar el trabajo de los caminos escolares seguros.
7. Jornada técnica
8. Talleres de participación infantil sobre la movilidad escolar en los centros El Carmen y Platero. En este caso ya se han iniciado acciones de calle y de participación- comunicación informal.
9. Entrevistas con informantes clave
10. Encuestas

### **Etapa 2 (2022): Diagnóstico y propuestas en el contexto de la Agenda Urbana**

A partir de enero se entró en una fase de sistematización de los trabajos de diagnóstico, coincidente con el periodo de tramitación del inicio del Plan de Acción Local, de forma que el PMUS se reintrodujo en el debate público ya en el contexto de la AUE. Durante esta etapa se celebraron tanto sesiones de trabajo específicas del PMUS como las sesiones propias del proceso de participación de la AUE, en las que la temática de la movilidad ha tenido una importante presencia transversal. El conjunto de unas y otras conforman el itinerario de espacios de participación en que se han reflexionado, debatido y recogido claves y propuestas que han nutrido el PMUS. Se relaciona a continuación el total de esta serie de hitos:



11. Sesión inicial de la AU con la Corporación Municipal.
12. Devolución del diagnóstico provisional del PMUS. Sesión abierta en curso de Agenda Urbana.
13. Taller Imaginando nuestro camino escolar seguro. CEIP Platero y El Carmen
14. Consejo local de la Infancia.
15. Supermanzanas y movilidad a demanda. Sesión abierta en curso de Agenda Urbana.
16. Movilidad a demanda. Sesión política.
17. Paseos urbanos con mujeres sobre movilidad de los cuidados.
18. Jornada taller de diagnóstico y planificación.
19. Sesiones del Plan Municipal frente al Cambio Climático.
20. Mancomunidad de Islantilla.
21. Sesión de participación con adolescentes y jóvenes.
22. Sesiones de devolución del Plan de Acción.
23. Plan de acción. Sesión técnica 1: Urbanismo y Proyectos estratégicos.
24. Modelo supermanzanas. Sesión técnica: Urbanismo, Proyectos estratégicos y policía local.
25. Plan de acción. Sesión técnica 2: Urbanismo y Proyectos estratégicos.

### 2.1.3 Herramientas de comunicación

En el taller con los centros educativos, en que se estuvo trabajando en la identificación de los caminos escolares, cuando se hubo de localizar los puntos en que tienden a darse congestiones por los vehículos dejando a las criaturas, una de las maestras comenzó a nombrarlos como los lugares en que “se monta el pollo”, reflejándolo como *pollos entradas escolares* en la leyenda del plano. Esto, unido a la presencia de un pollo de trapo que había en el teatro donde se celebró la sesión, la amenizó y terminó creando una imagen que podía ser útil para la identificación popular con el proceso de participación.



En paralelo, una conversación casual en el equipo del PMUS en torno a cómo avanzar en materia de peatonalización, dio origen al hallazgo de reconocer la expresión “Todo se andará” como un posible eslogan que alude al mismo tiempo a la caminabilidad y a los tiempos del proceso para llegar a implementar estas políticas.

La unión de ambos recursos se vinculó a la simbología local añadiendo la geometría del escudo del municipio, y se generó la imagen que se está utilizando en los talleres infantiles del recorrido escolar.

Se ha creado así un icono que usamos como logotipo, no del PMUS, sino del proceso de participación y comunicación. La forma de utilizarlo como una herramienta al servicio del proceso es no desvelar en un primer momento a qué hace alusión el eslogan, de forma que pueda generar en la población esa doble reacción de reconocer algo que recuerda al escudo local y al mismo tiempo introduce un mensaje a priori intrigante. Se trata en definitiva de aplicar el recurso publicitario de generar intriga en torno a un producto que no se muestra hasta un anuncio posterior, y entretanto se atrae el interés de la ciudadanía.



Con ese criterio se han pegado carteles con la imagen del “escudo” a lo largo del recorrido, procurando situarla en sitios visibles en los puntos críticos de la movilidad del municipio. Algunos de los carteles contenían también un código QR que conducía al formulario online de la encuesta sobre movilidad. A lo largo del resto del proceso de elaboración del PMUS se mantendrán tanto la imagen como el eslogan como herramienta de comunicación y dinamización.

Finalmente, más allá de los procesos de participación, el eslogan se ha integrado en el logotipo final del propio PMUS, focalizando la comunicación hacia la necesidad de tender hacia una ciudad más caminable que permita y propicie un giro hacia hábitos de movilidad activa.



## 2.2 Resultados

Recogemos a continuación los resultados de cada uno de los distintos espacios de participación política, técnica y ciudadana.

### Etapa 1 (2021): Diagnóstico del PMUS

#### 2.2.1 Presentación al equipo de gobierno

21 sep 2021. Salón de Plenos

Fue la sesión de arranque del proceso, en la que se expuso a parte del equipo de gobierno el planteamiento de trabajo, se presentó un diagnóstico preliminar y se discutió el enfoque estratégico, al que se incorporaron las aportaciones del debate.



Como principales ideas fuerza de la sesión, en primer lugar, destacamos la expresión por parte del equipo de gobierno de dar peso a la participación y cuidar el proceso. También se señaló la conveniencia de celebrar pronto una sesión con toda la corporación, para definir un proyecto de ciudad conjunto y de futuro. Se subraya asimismo la magnitud del reto que supone la movilidad, que requiere apostar por un plan de máximos.

#### 2.2.2 Taller con el personal técnico municipal

5 oct 2021. Teatro municipal Isla Cristina

Se celebró una sesión expositiva sobre el planteamiento inicial del PMUS y a continuación un taller orientado al personal técnico del Ayuntamiento, con el propósito de involucrar en la reflexión sobre la movilidad de la localidad a las distintas miradas de la gestión municipal. Se convoca al personal técnico municipal cuyas áreas están más relacionadas con la movilidad. El objetivo es generar una primera visión diagnóstica desde los servicios técnicos municipales que señale los principales temas sensibles de manera conjunta.



<b>Peatonal, accesibilidad</b>	Problemas	Oportunidades
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de autonomía y de espacios adaptados (4).               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Barreras urbanísticas, sobre todo para auxiliares del Servicio de atención a domicilio.</li> <li>- Incomodidad en acceso de personas con movilidad reducida; apeadero y/o aparcamiento en dotaciones.</li> <li>- Rebaje en el acerado (rampas)</li> </ul> </li> <li>- Acerado inadecuado y sin solución de continuidad de unas calles a otras, forzando el tránsito por la calzada (5).</li> <li>- La peatonalización puede encontrar resistencia de los comerciantes.</li> <li>- Uso del vehículo a motor para desplazamiento a zonas deportivas Atascos en horas punta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Topografía favorable para desarrollo itinerarios peatonales</li> <li>- Red de caminos y senderos existentes en el entorno (2)</li> <li>- Calles anchas y espaciosas en vías principales</li> <li>- Ventajas de una ciudad compacta y llana(4,5 km de dimensión a lo largo) que posibilita la satisfacción de necesidades en cercanía. (2)</li> <li>- Favorecer mayor espacio peatonal (4)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Con incremento de zonas verdes y peatonales.</li> <li>- Recuperar espacio público perdido y ganado por el vehículo.</li> <li>- Peatonalizar el centro urbano y lograr mayor interacción social</li> <li>- Peatonalización de zonas de ocio según temporada y horarios.</li> </ul> </li> <li>- Accesibilidad universal (3)               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accesibilidad adaptada a la realidad o necesidades reales de los usuarios. (Recorridos inclusivos)</li> <li>- El PMUS como oportunidad para eliminar barreras mediante peatonalización.</li> </ul> </li> <li>- Dotación de nuevo acceso al municipio o cualificar el existente.</li> </ul>

<b>Transporte público</b>	Problemas	Oportunidades
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Falta de transporte público (5), urbano y entre núcleos, y necesidad de mayor frecuencia del servicio.</li> <li>- Coste del mantenimiento del transporte público y de la contratación (personal conductor)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Más buses interurbanos y nuevo bus urbano.</li> <li>- Línea urbana e interurbana bus + bici.</li> <li>- Implantación de un tren escolar (modelo tren turístico)</li> <li>- Trazado de tranvía o tren con diferentes paradas que descongestione atascos/ solo mercancías.</li> </ul>

<b>Bici</b>	Problemas	Oportunidades
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trazado inadecuado y deficiente mantenimiento de algunas vías para uso bicicleta (unión con La Redondela)</li> <li>- Insatisfacción de usuarios bici por recorridos y falta seguridad.</li> <li>- Falta de zonas de aparcamiento seguro para bicicletas en puntos centralidad.</li> <li>- Mala conexión a la vía verde.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausencia de pendientes, sin desniveles.</li> <li>- Acotado tamaño del casco urbano</li> <li>- Concienciar a usuarios de instalaciones deportivas y de los hábitos saludables para los desplazamientos (bici, a pie)</li> <li>- Premiar el uso de la bicicleta</li> <li>- Mejoras en carril bici y ampliar líneas con otros núcleos, hacer buena conexión internúcleos (2)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Insuficiente conexión a través de carril bici con zona litoral (Urbasur, Islantilla, etc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sendero litoral más amplio compartido para bicis, patinetes, peatones...</li> <li>– Mayor uso del carril bici.</li> </ul>
--	--	--

Nueva movilidad eléctrica	Problemas	Oportunidades
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Problemas de seguridad de los peatones por mal uso de vehículos eléctricos (patinetes, bicis...)</li> <li>– Falta puntos recarga coche eléctrico (3)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Adaptación a los nuevos vehículos de movilidad activa.</li> <li>– Implantación de puntos de recarga eléctrica.</li> </ul>

Turismo, moto	Problemas	Oportunidades
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nuevo Plan de tráfico</li> <li>– Uso excesivo del vehículo privado motorizado; se requiere cambio de mentalidad (2)</li> <li>– Trayectos conflictivos o inadecuados para llegar a algunos destinos</li> <li>– Desconocimiento del tiempo necesario para desplazamientos diarios (app)</li> <li>– Falta de aparcamientos y app para su explotación: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Zona centro</li> <li>o Accesos al núcleo</li> <li>o Zona playas</li> </ul> </li> <li>– Baja capacidad en accesos a la población.</li> <li>– Desplazamientos transversales (norte-sur) conflictivos.</li> <li>– Conflicto y saturación en accesos a los centros escolares, mercado y templos (Iglesia Palmeras: bodas, entierros, misas).</li> <li>– Descontento con zona ora por parte de turistas 2ª residencia.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nuevo plan de tráfico (peatonalización del centro urbano)</li> <li>– Dotación de zonas de aparcamiento <ul style="list-style-type: none"> <li>o Ronda norte??</li> <li>o Espacios vacantes en solares</li> <li>o Soterrado en zona Puerto pesquero (tipo Málaga).</li> <li>o Entrada Puente – Salida Club náutico.</li> <li>o Zona de playas (controlado)</li> </ul> </li> <li>– Mejora del acceso al núcleo</li> </ul>

Mercancías, reparto	Problemas	Oportunidades
	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Localización del puerto, en centro urbano.</li> <li>– Inexistencia de zonas de descarga.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Traslado de las instalaciones portuarias a zona talleres.</li> <li>– Regulación del tráfico y gestión diferenciada de mercancías.</li> </ul>

Temas transversales	Problemas	Oportunidades
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fachada urbana de Isla configurada de espalda al mar y a la Ría.</li> <li>- Dificultad en los cambios de hábitos para una movilidad sostenible</li> <li>- Falta de empatía y conciencia ciudadana</li> <li>- Delimitación de distintos carriles según categoría y usos.</li> <li>- Falta de recursos municipales.</li> <li>- Intensidad del tráfico derivado de la actividad portuaria en zona urbana.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Educación en sostenibilidad. Hábitos de ocio saludable en familia (4)</li> <li>- Programas de Smart Cities</li> <li>- Mayor autonomía en la movilidad, con mejora de la economía familiar.</li> <li>- Coyuntura favorable para financiación de proyectos (Fondos europeos)</li> <li>- Disminución de la contaminación acústica y medioambiental</li> <li>- Población y ayuntamiento receptivos (la movilidad es un tema sensible).</li> <li>- Restricción del uso del vehículo privado.</li> <li>- La amplia red asociativa de Isla Cristina como oportunidad para el PMUS. Fortaleza del asociacionismo (AMPAS).</li> <li>- Isla cuenta con espacios suficientes para corregir problemas de movilidad.</li> </ul>

### 2.2.3 Sesión de trabajo con personal de las áreas de educación y salud y política local

5 oct 2021

Fue una reunión operativa para dar inicio a la línea de trabajo sobre caminos escolares en colaboración con los centros educativos. Se introduce el contexto para intervención en centros educativos y por la movilidad inclusiva (mayores, sillas de ruedas, bancos, sombras...); se plantea aprovechar el PMUS para introducir cambios de hábitos (a más saludables) en la población.



Se acordó trabajar poniendo énfasis en la movilidad escolar, incorporando la visión de niños y niñas al diagnóstico y propuestas del PMUS. En concreto se decide trabajar con un grupo de niñas y niños de uno o dos de los centros, y compartir metodología y herramientas con docentes de otros centros que puedan estar interesadas en hacerse cargo de la misma actividad con otros grupos. Por otro lado, se incorporará la perspectiva de género, movilidad de los cuidados y personas con movilidad reducida al diagnóstico y propuestas del PMUS.

### 2.2.4 Sesión informativa con los grupos políticos de la corporación

20 oct 2021. Salón de Plenos

Se realiza una convocatoria y una presentación preliminar a todos los grupos de la corporación municipal para notificar el arranque de los trabajos y su enfoque inicial. A continuación se da paso a un debate que servirá para recoger e intercambiar ideas y perspectivas, con el propósito de generar un plan que defina el futuro de la movilidad de Isla Cristina apoyado en una visión lo más compartida posible.



Se recogen a continuación las principales aportaciones y cuestiones que centraron el debate.

PROBLEMAS	RETOS
<p>Conectividad y jerarquía viaria urbana.</p> <p>Roque Barcia alto flujo, doble dirección, movilidad asociada a los equipamientos y servicios que cuentan.</p> <p>Falta de aparcamientos (¿?) Reubicar o reordenarlos.</p> <p>Poca conciencia en torno a la mantención de las áreas verdes y especies arbóreas en los caminos, falta de educación en torno a la importancia de ellas, su cuidado y medio ambiente.</p> <p>Mejorar el carril bici. No hay una red conectada y la vía no tiene las dimensiones adecuadas.</p> <p>No hay caminos escolares seguros.</p> <p>Congestión del centro de vehículos pesados o de carga.</p> <p>Zona de pago de aparcamiento en temporada alta, genera malestar por el pago.</p> <p>Zona portuaria y la ocupación prioritaria.</p> <p>Accesibilidad a la ciudad que permita entrada y salida. El acceso a la ciudad se inunda con las subidas de marea y lluvias.</p> <p>Seguridad. No existen vías de evacuación claras ante desastres naturales.</p> <p>Uso excesivo del automóvil en todas horas del día.</p> <p>No hay acceso a las zonas naturales aledañas, el recorrido a las marismas y en general la zona norte no tiene acceso al público y hay un gran interés en ellas.</p>	<p>Cambio de mentalidad en cuanto al uso innecesario del vehículo a motor</p> <p>Alternativas y considerar el paseo de La Palmeras como eje comercial importante en el PMUS.</p> <p>Mostrar diversas alternativas a los problemas de movilidad, soluciones flexibles y progresivas.</p> <p>Incluir educación/concientizar en la implementación del PMUS.</p> <p>Difundir los beneficios del PMUS y sus mejoras en la calidad de vida como parte de la bajada de información a la población.</p> <p>Aprovechar el Plan como una herramienta efectiva de gestión que ayude a permear en los municipios aledaños y esta sea efectiva y sostenible generando una red entre territorios.</p> <p>Conciliar los intereses de la movilidad sostenible con la posible resistencia inicial por parte de sectores de población, como puedan ser los comerciantes, ante determinadas medidas del PMUS.</p>

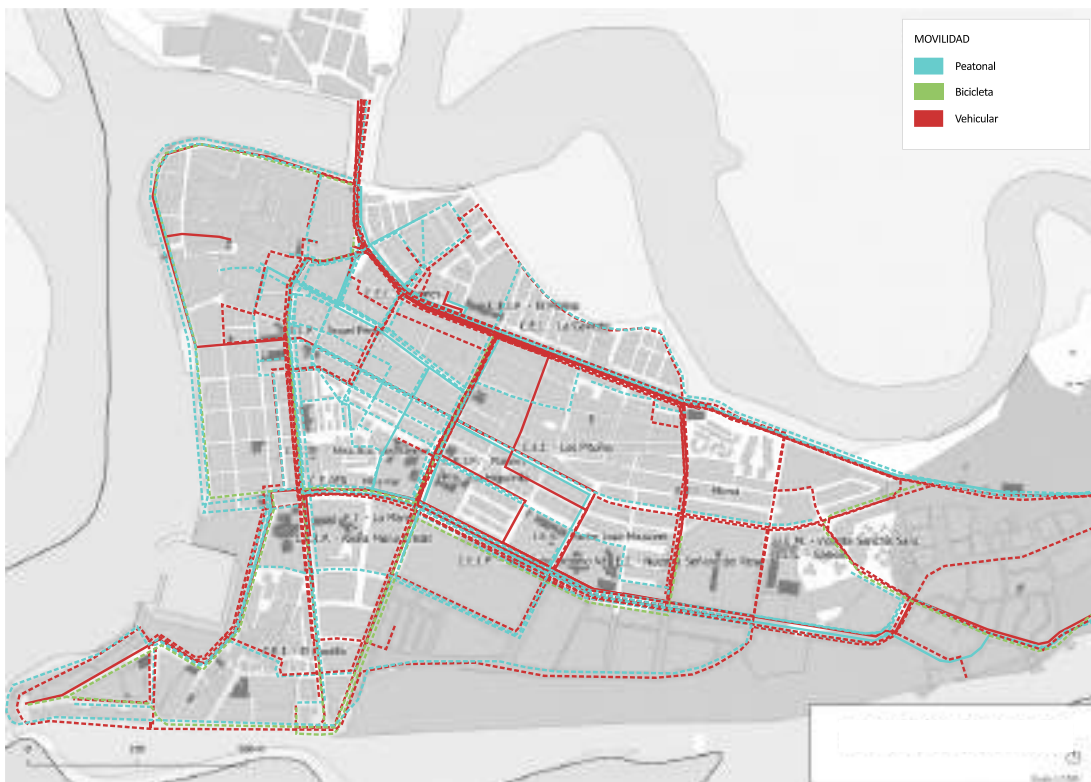
### 2.2.5 Taller ciudadano

21 oct 2021. CIT Garum

Este fue un taller dirigido especialmente a colectivos sociales y perfiles significativos del municipio. Tras una presentación breve sobre el objetivo y el enfoque inicial del PMUS, se trabajó por grupos en dos tiempos: primero se trabajó sobre los recorridos cotidianos de cada participante, y luego se puso en común para elaborar grupalmente un plano con los principales itinerarios del núcleo urbano, tanto vehiculares como peatonales, y se abordó un diagnóstico por categorías: proximidad, confort, seguridad y accesibilidad.



Síntesis de recorridos cotidianos individuales



Grupo A



	POSITIVO	NEUTRO	NEGATIVO
<b>PROXIMIDAD</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Proximidad playas.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>16 Única zona de entidades bancarias. Falta comercio (ropa, suministros industriales, equipamiento deportivo); la gente va a comprar a Huelva, Lepe, Ayamonte.</li> </ul>
<b>ACCESIBILIDAD</b> 		<ul style="list-style-type: none"> <li>5 Dificultad en el cruce de la avenida por giro a la izquierda.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>17 Bahía de Punta del Calmán.</li> <li>2 Sendero litoral (travesía).</li> <li>4 Puente (bandas peatonales estrechas).</li> <li>8 Pocos pasos de peatones en muchas zonas del pueblo.</li> </ul>
<b>SEGURIDAD</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>15 Gran vía y avenida Parque, y Ronda Norte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3 Percepción de inseguridad.</li> </ul>	
<b>CONFORT</b> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Amplia y con arbolado.</li> <li>2 el ferry admite peatones con bicis y perros.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>11 faltan bancos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>13 Estrechez del cruce Roque Barcia con C/ España.</li> <li>11 Estado deficiente de zona verde frente al comercio.</li> <li>19 No hay árboles.</li> </ul>
<b>OTROS</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>15 Acceso multimodal al casco urbano.</li> <li>3 Carencias de urbanización (Playa central y Urbaser). Considerar la movilidad de los autocaravanas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>19 No hay transporte urbano.</li> </ul>

Grupo B



	POSITIVO	MEJORABLE	NEGATIVO
<b>MOVIBILIDAD</b>		Costa 1 vola al puerto deportivo	Transporte público: malas conexiones con otros pueblos. No hay buses interurbanos.
<b>ACCESIBILIDAD</b>	Segregación de tránsito vehicular y peatonal en accesos a la ciudad.	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tráfico vehicular vs tráfico peatonal</li> <li>Acceso a E. I. desde ferry en el puerto deportivo: no hay conexión/comunicación entre este espacio y la ciudad</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Sin accesibilidad peatonal</li> <li>Calle las Dunas sin iluminación y poco accesible</li> <li>Acceso en bicicleta peligroso desde las veredas</li> </ol>
<b>SEGURIDAD</b>	Centro educativo: Proyecto remodelación arquitectónica (Monte Dorado)	<ol style="list-style-type: none"> <li>Mal le respecta señalética</li> <li>Pocos peatonales camifluidos</li> <li>Seguridad vial, cruce complejo</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Accesos peatonales mal utilizados e sin marcaje en zonas rojas</li> <li>Accesos estrechos y pavimento resbaladizo</li> <li>Cruce estrecho para autos y peatones, se cruzan los sentidos</li> <li>Muchos choques autos, poco señal</li> <li>Cruce peligroso, falta señal y/o estanda</li> <li>Calle estrecha, doble sentido, columna ornada a colegios</li> </ol>
<b>ESPACIO</b>		Sendero peatonal y bici conil, buena ubicación pero mejor mantenimiento. Bordo del Peñar.	
<b>OTROS</b>		Apertura ciclo al mar marítimo.	Acceso desde Redondela hacia playas. Vía verde: <ul style="list-style-type: none"> <li>Salida de Pazo del Camino a Redondela.</li> <li>Uso agrícola invade caminos locales, sin señal.</li> <li>Acceso desde Isla hacia Pazo Camino. Mal uso Redondela hacia Palmeiras y Colinas.</li> </ul>

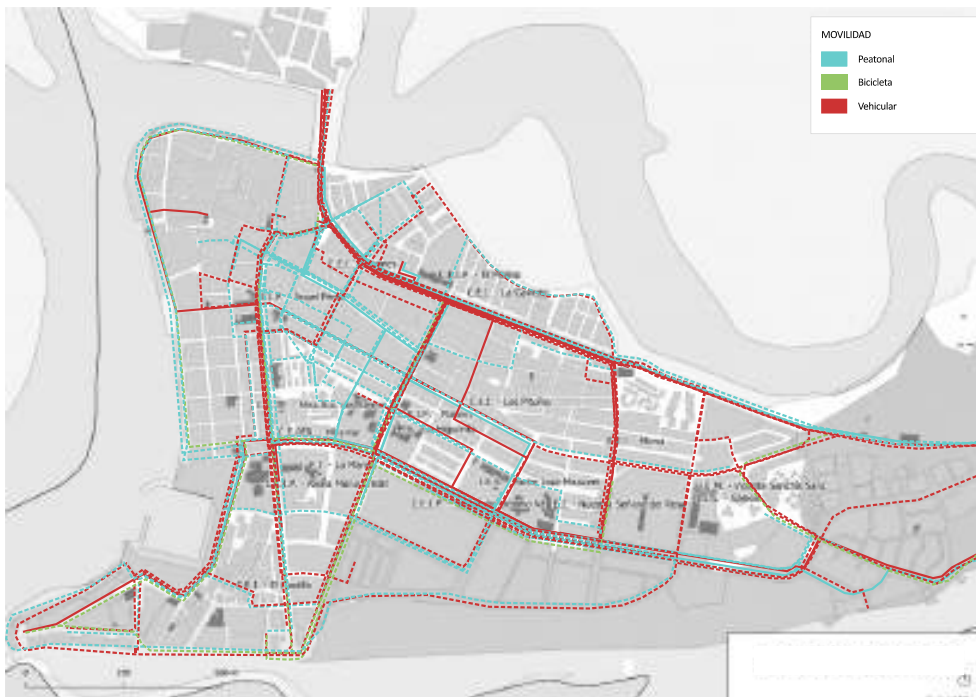
## 2.2.6 Taller de movilidad escolar y cotidiana

22 oct 2021. CIT Garum

Dentro de la estrategia de enfatizar la movilidad infantil se trató de contar con la participación de los centros educativos, para orientar el trabajo de los caminos escolares seguros. Al final de la sesión se concretaron los siguientes pasos para incluir en el diagnóstico instancias específicas de trabajo en dos de los centros educativos del municipio.



Síntesis de recorridos cotidianos individuales



Grupo A



	POSITIVO	MEJORABLE	NEGATIVO
<b>PROXIMIDAD</b> 	Proyecto centro educación de adultos (*)4	11 Gestión: Posibilidad de usar patios de los centros para deporte por las tardes, y descentralizar la actividad deportiva. 10 Único parque niños en zona ronda norte, mal equipado y deteriorado.	1 Entorno CEIP Ángel Pérez, no tiene zonas libres, juego niños
<b>ACCESIBILIDAD</b> 	13 Eje Avenida de Las Palmeras.		6 Aceras muy estrechas y mucho tránsito. 12 Accesibilidad cero.
<b>SEGURIDAD</b> 		8 Los setos quitan visibilidad. 9 Limpieza, iluminación	4 Las niñas lo evitan. Mal ambiente, niños de 10-12 años "pegando bandazos". Percepción de inseguridad. 5 Falta de iluminación. Arbolado tapa las luminarias.
<b>CONFORT</b> 		14 No hay sombra (palmeras). 3 Malos olores, problemas del saneamiento.	
<b>OTROS</b>			1 Actividades extraescolares (tarde). 7 Mucho tráfico, poca visibilidad, señalización insuficiente.

Grupo B



	POSITIVO	MEJORABLE	NEGATIVO
<b>PROXIMIDAD</b> 			
<b>ACCESIBILIDAD</b> 		Mejorar accesos norte-sur carril bici. Carril bici por itinerarios escolares. Normativa patinetes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>3 Cruce conflictivo Paseo de los Reyes. Problema accesibilidad peatonal.</li> <li>5 Avda. Constitución, mala visibilidad</li> <li>4 Calle Pleamar a la altura del Molino.</li> </ul>
<b>SEGURIDAD</b> 		Mejorar acceso via verde. <ul style="list-style-type: none"> <li>3 C/ Marisma, setos altos impiden visibilidad al salir del aparcamiento.</li> <li>2 Rotonda Urbano Mirabent, falta visibilidad. Ronda norte, setos altos y mala iluminación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 Emiliano Cabot con Aramburu Macua</li> <li>1 Calle España con Roque Barcia</li> <li>6 Calle Redes, cruce no señalizado</li> </ul>
<b>CONFORT</b> 		Aumento nº bancos en general.	
<b>OTROS</b>			Avenida Carnaval se inunda.



Mapa 1. Síntesis del trabajo grupal de los talleres educativo y ciudadano

## 2.2.7 Jornada técnica: Visiones para una Movilidad urbana sostenible en Isla Cristina

3 nov 2021. Online

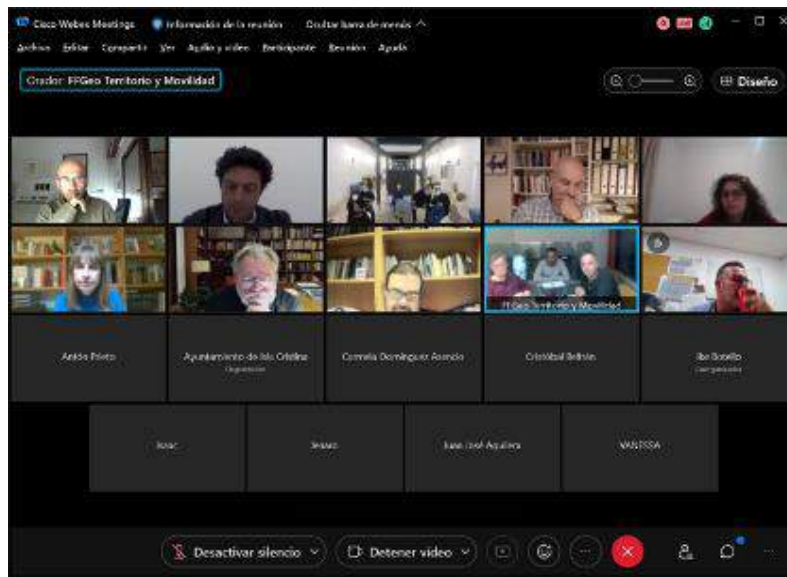
### Descripción

El objetivo de esta jornada fue generar un espacio de debate público de marcado perfil técnico, que permitiese abrir la reflexión a personas expertas tanto en urbanismo y movilidad desde un enfoque de sostenibilidad e inclusividad como en el conocimiento del municipio. Se pretendía de este modo trascender la participación local para atender al criterio de profesionales de reconocido prestigio en el ámbito estatal, y alinear las expectativas del PMUS con las mejores prácticas en políticas de movilidad de nuestro entorno.

Participaron las siguientes personas:

- Joaquín Aramburu Maqua. Arquitecto – Redactor del PGOU 2008
- Manuel Ángel González Fustegueras Arquitecto – Redactor de la Adaptación Parcial del PGOU
- Antonio Aguilera Nieves. Economista - Secretario General Fundación Savia
- Ana Montalbán Navas. Arquitecta - Secretaria técnica de la Red de Ciudades que Caminan
- Esteban de Manuel Jerez. Arquitecto – Profesor US. Miembro del Equipo redactor del PMUS de Isla Cristina.

Tras una breve ponencia de cada una de ellas se dio paso a un debate entre las asistentes.



### Síntesis de resultados

Tanto las intervenciones como el debate posterior permitieron abordar numerosas cuestiones de interés, de entre las cuales destacamos las siguientes consideraciones, con carácter de ideas fuerza compartidas por el panel experto y participantes en la actividad:

- Es conveniente proyectar una mirada que eleve las consideraciones de oportunidad por encima de los aspectos problemáticos.
- El PMUS debe situarse en el contexto de una perspectiva amplia de planificación estratégica integrada, que hoy tiene su referencia en la figura de la Agenda Urbana Española. Reconocer la complejidad del hecho urbano y el papel de la movilidad en ese contexto nos debe llevar a visualizar el vínculo de la movilidad con otras dimensiones del hábitat: para cambiar el modelo de movilidad es necesario cambiar el modelo urbano... y viceversa. Entre estos aspectos destacan la emergencia climática, la crisis energética emergente y la necesaria preminencia de un enfoque social e inclusivo del cambio de modelo de movilidad.
- Es recomendable adoptar ese enfoque de plan marco que propugna la AUE, que enfatiza la gobernanza basada en la evaluación continua sobre el seguimiento de indicadores. Es también conveniente interiorizar aspectos estratégicos y tácticos que nos lleven a mostrar resultados a corto plazo de acciones viables, y bien situadas en los ciclos políticos, apuntando a los objetivos más ambiciosos en el largo plazo. Las acciones de urbanismo táctico se han de considerar no sólo por economía sino también por los tiempos que impone la emergencia climática.
- Además de los aspectos más netamente técnicos del plan, es igualmente importante trabajar la dimensión de la educación ambiental y la concienciación social. La apuesta por la convivencia debe regir el cambio de modelo, priorizando los modos sostenibles y cambiando el hábito del abuso del vehículo a motor. Se ha de emprender una pedagogía para crear una concepción común que sustituya la centralidad conceptual de la movilidad por la del espacio público.
- La consigna central de la transformación de la movilidad urbana debe ser ampliar el espacio para las personas: distinguir las calles tranquilas de las calles de tráfico y limitar la velocidad y el espacio destinado a aparcamientos. Procurar tratamientos dignos del espacio público peatonal de anchura suficiente o plataforma única. No se trata de ir contra el coche, sino contra el coche innecesario o ineficiente: hay un uso innecesario del coche muy elevado: definir y precisar el tráfico necesario.
- Es importante igualmente considerar la movilidad territorial entre núcleos y los distintos escenarios de la movilidad: cotidiana, vacacional y de emergencia. Se sugiere también estudiar la posibilidad del medio acuático como un recurso modal complementario.

## 2.2.8 Talleres de participación infantil sobre la movilidad escolar

9-12 nov 2021. Centros educativos El Carmen y Platero

### 2.2.8.1 Reunión con equipos docentes previa a los talleres de diagnóstico. 9 nov 2021

En esta reunión se presentó el PMUS al equipo docente y nos enfocamos en el proceso participativo y los caminos escolares seguros. Revisamos las actividades a realizar con los alumnos y recibimos sugerencias para ejecutar las jornadas. Analizamos el material de trabajo ficha 1 encuestas, ficha 2 ¿Cómo percibo mi barrio? Y la diana para familiarizarnos con la actividad.

Tras resolver dudas definimos los niveles educativos a trabajar con cada colegio.

Los equipos de cada establecimiento trabajaron en el itinerario más adecuado considerando a sus alumnos y su entorno inmediato.

Para culminar pudimos coordinar fechas y horarios en los que se realizaron las dos jornadas de talleres.



### 2.2.8.2 Talleres de diagnóstico caminos escolares seguros

10 y 11 de noviembre 21. CEIP PLATERO

11 y 12 de noviembre 21. CEIP NTA. SEÑORA DEL CARMEN

El diagnóstico de movilidad escolar se trabajó en dos jornadas para cada grupo de alumnos: la primera constaba de 2 momentos, primero CONOCERNOS en el que presentamos el PMUS, nos acercamos a los conceptos de movilidad sostenible y recogimos información de sus hábitos en relación a la movilidad a través de la encuesta, para terminar con un recorrido diferenciado para cada CEIP. En la segunda jornada recogimos impresiones de los alumnos luego del recorrido y las categorizamos con la ayuda de la Diana.

Participaron dos cursos de 5º y 6º nivel en CEIP Platero y dos cursos de 5º nivel CEIP NTA. Señora del Carmen, sumando un total de 86 alumnos. En ambos Centros Educativos contamos con el apoyo de los docentes a cargo del curso quienes colaboraron de forma activa en el transcurso de ambas jornadas.

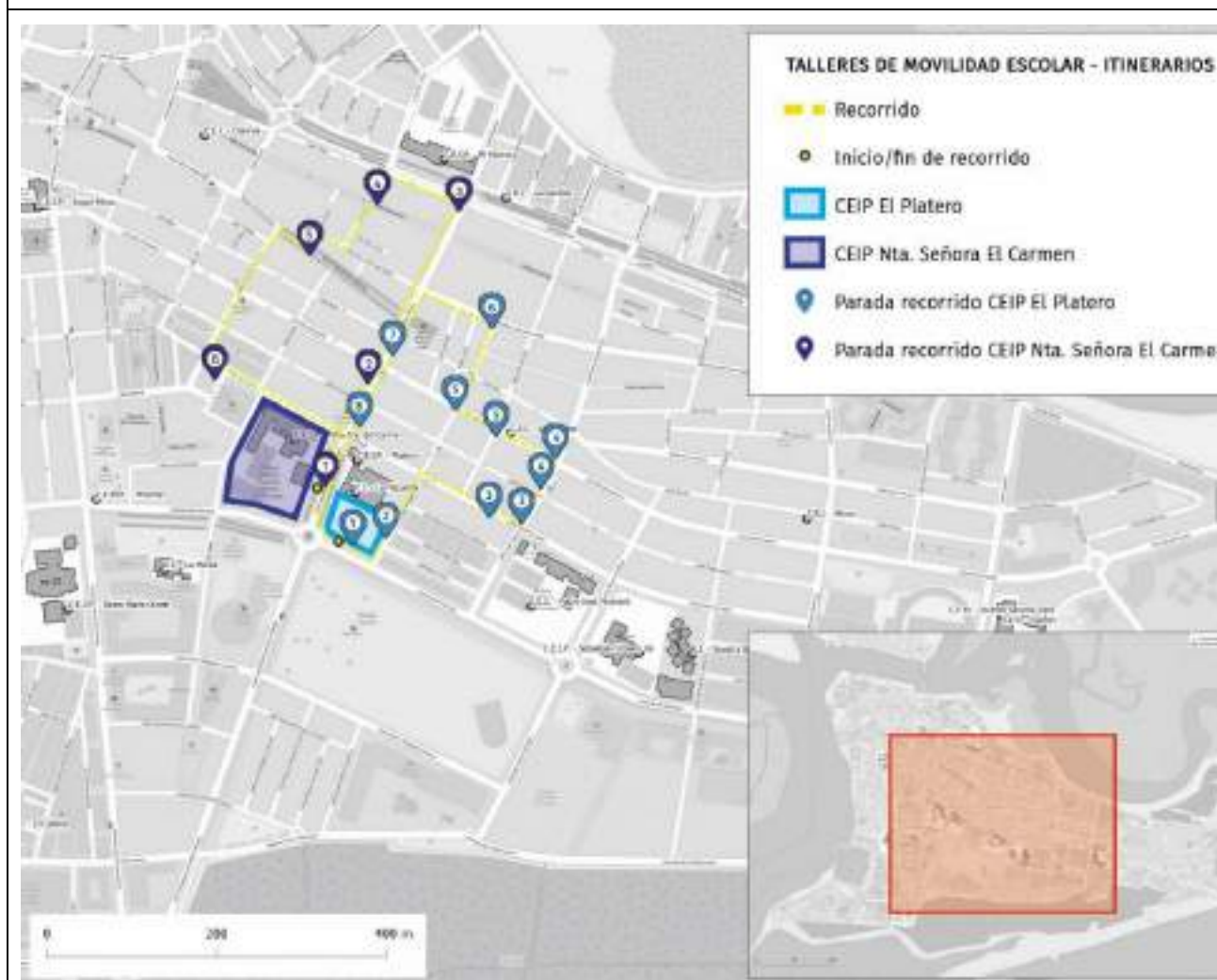
Los recorridos elegidos fueron trabajados anteriormente con el equipo docente y las paradas fueron seleccionadas por el equipo del PMUS en función a los puntos críticos para la movilidad peatonal. Sin embargo, durante la jornada los alumnos priorizaron otros puntos que consideraron críticos e incluimos en el recorrido.

A continuación, podemos ver el detalle de las jornadas que nos sirve para comprender el resultado de los talleres:

PARTICIPANTES			
Estudiantes	N°		
CEIP Nta. Señora del Carmen (2 cursos)	46		
CEIP Platero (2 cursos)	40		
Equipo docente	1 docente/curso		
Equipo PMUS	1		
DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD CON ALUMNOS			
1º JORNADA			
A-CONOCERNOS			
Desarrollo		Material	Tiempo
<b>Momento 1</b> ¿Quiénes somos?	El equipo se presenta y explica breve y simplemente en que consiste un PMUS. Enfocarse en el rol que cumplirán los alumnos dentro del proceso y las actividades venideras.		0:10
<b>Momento 2</b> ¿Qué entendimos?	Preguntas de los alumnos relacionadas con la movilidad sostenible.	Tomar apuntes*	0:10
<b>Momento 3</b> ¿Cómo me muevo?	Alumnos contestan encuesta para conocer cómo y en qué medios se movilizan hoy para el trayecto casa-colegio-casa, hábitos en relación a la movilidad escolar y cuáles son sus expectativas para la movilidad sostenible.	Ficha 1 cuestionario inicial	0:10
B- PASEO			
<b>Momento 4</b> Con los 5 sentidos	En un espacio común y al aire libre con los dos cursos de cada colegio se explicó la dinámica a seguir durante la ruta. Se recorrió a pie por el itinerario (definido previamente y validado con las comunidades educativas director/profesor@s del curso con el que se va a trabajar) deteniéndonos en los puntos conflictivos del camino escolar. La “ficha 2 ¿Cómo percibo mi barrio?” fue rellenada en parejas. Para ello al llegar a cada parada hicimos una pausa	Plano del recorrido y paradas Cinta métrica Láminas con los pollos escolares.	1:30

	<p>de un minuto en que los alumnos debían utilizar todos sus sentidos para percibir lo que había a nuestro alrededor, para contestar: ¿Qué veo? ¿Qué huelo? ¿Qué escucho? ¿Qué siento? ¿Cómo me siento?</p> <p>Luego, las parejas compartían sus conclusiones y completaban la ficha anotando observaciones de nuestro entorno, desde la medida de la vía, distancias, obstáculos, aspectos positivos, mejorables y negativos de lo observado.</p> <p>Si en una parada el curso identificaba alguna situación crítica o especialmente problemática, esta era marcada con una lámina con el logo del pollo escolar.</p>	Ficha 2 Recorrido	
--	--	----------------------	--

**PLANO DE ITINERARIOS**



A considerar en el recorrido:

ACERA	CALZADA	ZONAS VERDES
Mantenimiento	Mantenimiento	Mantenimiento
Dimensiones	Dimensiones	Existen o no a lo largo del camino
Pavimento	Pasos peatonales	Aportan al confort

Obstáculos	Señalética	Localización	
Mobiliario urbano (papeleras, contenedores, asientos, luminarias)	Aparcamientos		
<b>2º JORNADA</b>			
<b>C- VALORACIÓN</b>			
<b>Momento 1</b> ¿Qué es la movilidad sostenible?	<p>Junto a los alumnos el equipo del PMUS realizó un repaso de la actividad realizada el día anterior y cómo fue su experiencia. ¿Alguna vez me había detenido a observar mi entorno? ¿Es agradable, desagradable? ¿Me siento seguro o inseguro?, entre otros.</p> <p>Se explicaron los conceptos de Accesibilidad, Seguridad, Confort y Proximidad, para que los alumnos puedan relacionar los casos identificados el día anterior a estos.</p>	Presentación digital	0:15
<b>Momento 2</b> Analizar ¿Cómo estamos?	<p>Primero se expone la actividad a realizar, en la que apoyados con la ficha 2 que llenaron en parejas, trabajarían en grupos de 4 alumnos y compartir sus observaciones con sus compañeros.</p> <p>Luego, completaron la diana teniendo presente los conceptos de Accesibilidad, Seguridad, Confort y Proximidad y calibrando si las situaciones encontradas en el itinerario realizado son problemáticas, mejorables o positivas.</p> <p>Las presentaciones contenían imágenes de cada parada realizada para que los profesores pudieran guiar a los alumnos y controlar los tiempos de trabajo.</p>	<p>Plano Recorrido</p> <p>Diana</p>	1:00

### 2.2.8.3 Resultados taller CEIP Platero. 10 y 11 de noviembre 2021

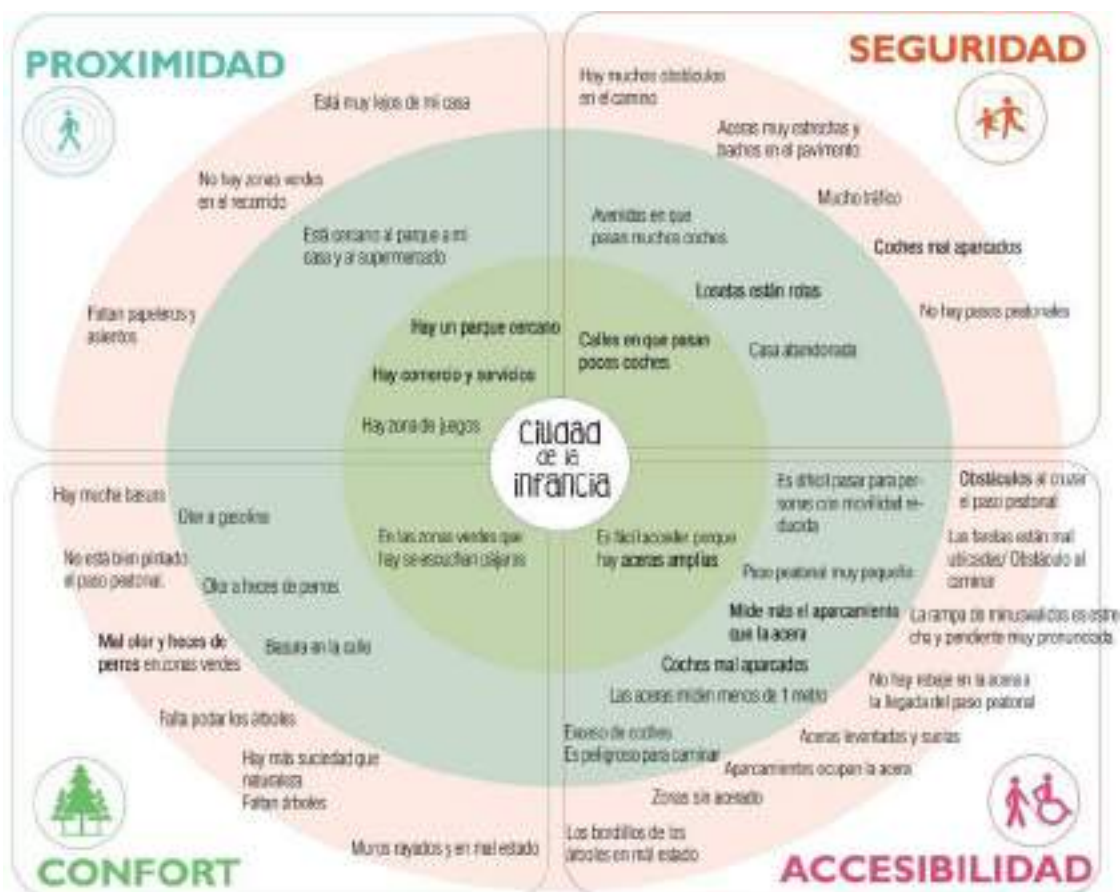
Las primeras dos paradas correspondían a los accesos al colegio. En Av. Del Carnaval expusieron su incomodidad al andar porque el espacio destinados a aparcamiento era de 2,50 m y superaba el ancho de la acera de 2,00m lo que contrastaba con el estado actual de la acera sur con dimensiones muy superiores y dotada de árboles, asientos y papeleras. En Calle Vázquez Díaz a pesar de que el ancho de la acera no varía, los niños destacaban la tranquilidad de la calle, los coches transitan a menor velocidad y la percepción de seguridad era mayor.

Una situación particular ocurría en Calle Emiliano Cabot esquina Valencianos. Los alumnos repararon en muchos obstáculos como la ubicación del quiosco y su toldo, un árbol ubicado justo en el inicio de un paso peatonal, aceras no rebajas, bateas de escombros que obstruían el tránsito, paso peatonal no demarcado, entre otros. Este punto fue interesante por la cantidad de ejemplos negativos y obstáculos para los peatones identificados.

En Av. España hubo puntos de vista positivos y negativos. Un elemento valorado fue el arbolado y la sombra que mejoraba su experiencia como peatones. Mientras que como puntos negativos veían que nuevamente la proporción de espacio para el coche (aparcamiento y carretera) superaba la destinada al peatón. Los pasos peatonales no estaban demarcados o no existían, además de presentar obstáculos como pilares de alumbrado público, losetas rotas o levantadas por las raíces de los árboles.

El último tramo fue Av. Roque Barcia donde el punto 7 fue destacado como crítico por la inaccesibilidad del peatón por sus aceras especialmente hostiles y dispares. Mientras, el punto 8 frente al edificio de la Compañía Telefónica, fue considerado como mejorable ya que la acera es más amplia, pero el olor de los contenedores de basura, la ausencia de zonas verdes y mobiliario, no la hacían confortable.





#### 2.2.8.4 Resultados taller CEIP Nuestra S<sup>a</sup> del Carmen. 11 nov 2021

Las primeras tres paradas se ubicaron en Av. Roque Barcia, lo que les permitió identificar tres escenarios completamente diferentes para el peatón. En la parada 1 el acceso al colegio está marcado por acera de 8,90 m lo que fue identificado como positivo, pero muy calurosa en verano para lo que sugerían mejorar la disponibilidad de mobiliario como sombreaderos, estacionamiento de bicicletas, papeleros, zonas recreativas y/o de descanso.

En las siguientes dos paradas identificaron el estrechamiento de la acera como un punto débil para el peatón, y fueron testigos de cómo esto dificultaba el desplazamiento de personas con movilidad reducida.

En la parada 4 de calle Cervantes esquina Calle San Pedro vieron que los aceras de menos de 0,80 m pasan a ser más un obstáculo que un beneficio para el peatón. Calles muy estrechas con difícil interacción entre los peatones y los coches. A pesar de ello, valoraron de forma positiva el barrio percibido como una zona silenciosa y tranquila.

La parada número 5 en el Paseo de las Palmeras con un ancho de 15,00 m disponibles para el peatón contrastaba absolutamente con el punto anterior. Aquí valoraban el paseo como un lugar en el que se sentían seguros y podían jugar.

Para finalizar, en la plazoleta a un costado del mercado fue catalogado mayormente como un espacio mejorable, que carecía de sombra, de juegos infantiles y con desniveles que dificultaban el tránsito peatonal. Su vínculo con el mercado contiguo fue un punto a favor que valoraban como importante tanto para ellos ya que estaba dentro de su rutina pasar a comprar, los olores y sabores con el que construyeron un relato del camino escolar.



**Un día en mi barrio**

Nombre  Niña  Niño  Edad **10 años**

**1 ¿Te despiertas por la mañana?**

¿Cómo se llama tu calle?  
**Calle Algodinos XII**

¿Por qué es la que más te gusta de tu calle? ¿y lo que menos?  
**Me gusta el ambiente y la tranquilidad de mi barrio. Me gusta la calle de la escuela.**

¿De camino al colegio ¿pasas alguna actividad extraescolar?  
**Me gusta ir al colegio con mis amigos y jugar. Me gusta ir al colegio con mis amigos y jugar.**

¿Ayuda la hora? ¿cómo vas, andando, en coche, en bici o bus?  
**En coche. Yo voy en coche con mi madre y mi abuelo.**

¿De camino al colegio ¿pasas alguna actividad extraescolar?  
**Me gusta ir al colegio con mis amigos y jugar. Me gusta ir al colegio con mis amigos y jugar.**

¿Ayuda la hora? ¿cómo vas, andando, en coche, en bici o bus?  
**En coche. Yo voy en coche con mi madre y mi abuelo.**

¿Pasas algún momento con tus amigos?  
**Me gusta ir al colegio con mis amigos y jugar. Me gusta ir al colegio con mis amigos y jugar.**

¿Ayuda la hora? ¿cómo vas, andando, en coche, en bici o bus?  
**En coche. Yo voy en coche con mi madre y mi abuelo.**

**Un día en mi barrio**

Nombre  Niña  Niño  Edad **10**

**1 ¿Te despiertas por la mañana?**

¿Cómo se llama tu calle?  
**calle pintara elois**

¿Por qué es la que más te gusta de tu calle? ¿y lo que menos?  
**Lo que más me gusta es que hay mucho verde. Lo que menos me gusta es que hay mucho ruido.**

¿De camino al colegio ¿pasas alguna actividad extraescolar?  
**Me gusta ir al colegio con mis amigos y jugar. Me gusta ir al colegio con mis amigos y jugar.**

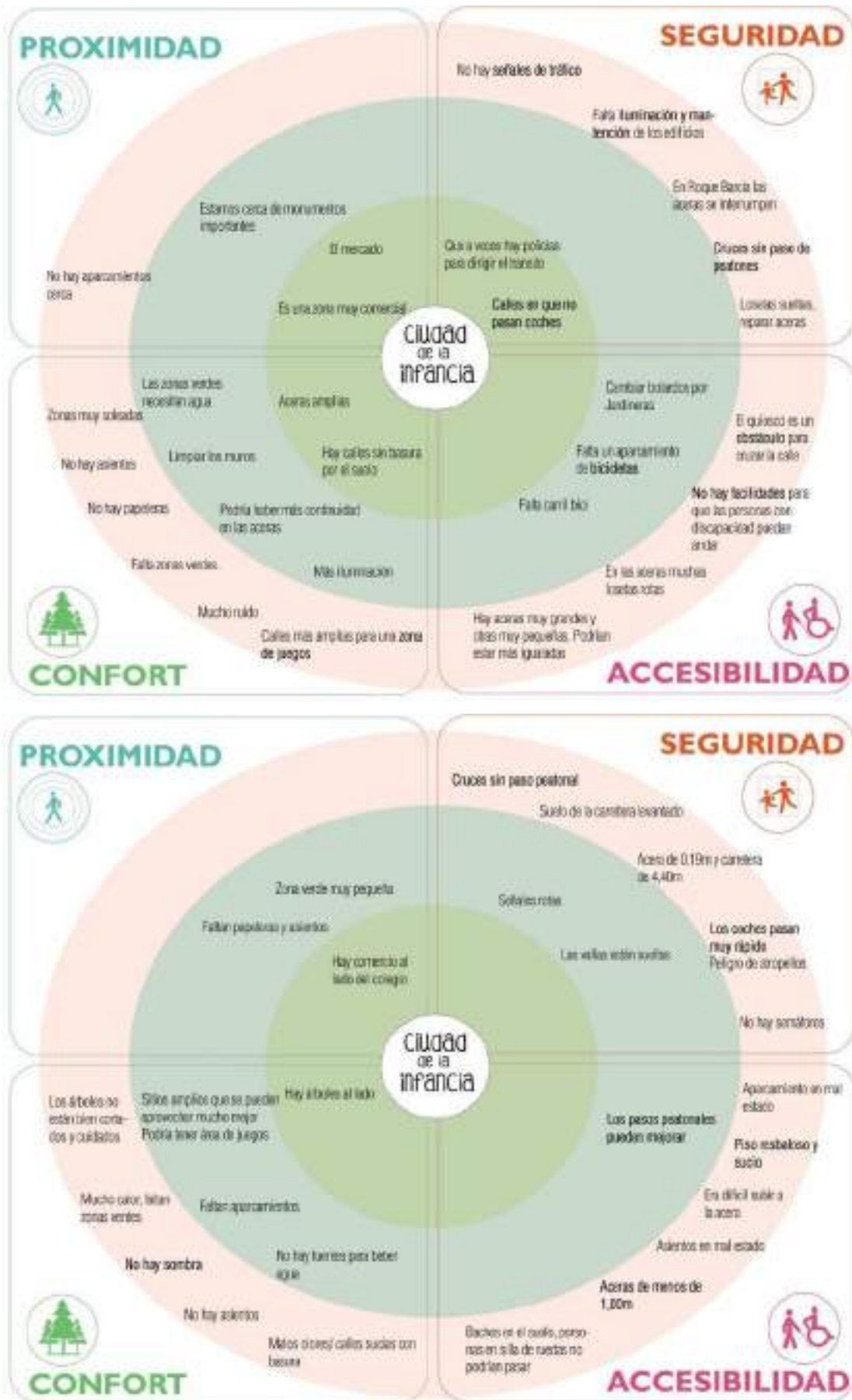
¿Ayuda la hora? ¿cómo vas, andando, en coche, en bici o bus?  
**En coche. Yo voy en coche con mi madre y mi abuelo.**

¿Pasas algún momento con tus amigos?  
**Me gusta ir al colegio con mis amigos y jugar. Me gusta ir al colegio con mis amigos y jugar.**

¿Ayuda la hora? ¿cómo vas, andando, en coche, en bici o bus?  
**En coche. Yo voy en coche con mi madre y mi abuelo.**

¿Pasas algún momento con tus amigos?  
**Me gusta ir al colegio con mis amigos y jugar. Me gusta ir al colegio con mis amigos y jugar.**

¿Ayuda la hora? ¿cómo vas, andando, en coche, en bici o bus?  
**En coche. Yo voy en coche con mi madre y mi abuelo.**



### 2.2.8.5 Consejo de la Infancia. 11 nov 2021

Se participó en el Consejo de la Infancia, que se acaba de renovar, y se comunicó el desarrollo de los trabajos del PMUS y en particular de los talleres de participación para la movilidad escolar. Se prevé que en la fase de propuestas del PMUS el Consejo de la infancia tenga un papel en el proceso de participación dentro de las actividades de seguimiento del plan.



### 2.2.9 Entrevistas con informantes clave

Se recogen a continuación algunas citas o ideas significativas de las entrevistas mantenidas.

#### 2.2.9.1 Coordinador del Cuerpo de Protección Civil

10 nov 2021

- Las vías más complejas en las emergencias son Cementerio, Av. Parque que ahora se llaman Dr. Justo Pulido, Huerto del dorado, Huerto Potala. Para todo, para lluvias, viento, terremoto, maremoto.
- Si, se realiza un trabajo conjunto para prevención con otros territorios costeros de la región, nos coordinamos a través de la Mesa Provincial.

#### 2.2.9.2 Administración. Puerto Pesquero

11 nov 2021

- Los trabajadores de la oficina somos de fuera y usamos el coche porque no hay alternativa en transporte público, o si tienes hijos y tienes que hacer varios trayectos.
- Hay movimiento casi todo el día. Por mencionar horarios de más tráfico sería entre las 9 y las 13 hrs. y entre las 15 y las 19 hrs., pero en general siempre hay flujo de camiones y vehículos.

#### 2.2.9.3 Administración Lonja

18 nov 2021

- La mayoría de los trabajadores suele venir en coche.
- Además de facilitar y promover el uso de otros modos, habría que trabajar la concienciación.
- En temporada de verano es aún más difícil por la cantidad de compradores que estaciona.
- En caso de emergencia por terremoto o tsunami no tenemos un plan que clarifique el rol y cómo debe moverse cada uno; por nuestra parte hay total voluntad de trabajar en un plan de emergencia.

#### 2.2.9.4 Asociación Solidarte

18 nov 2021

- (Para las actividades benéficas) Usamos espacios cerrados y en el exterior. Pedimos el teatro al Ayto. También trabajamos dentro de los colegios, o en la calle como cuando hacemos la corrida.
- Falta equipamiento en general, esta es una ciudad con muy buenas aceras, pero faltan bancos, papeleros, que en la playa pasan llenas de basura.
- Necesitamos actividades, sobretudo, actividades para los jóvenes y que no pasen tirados. Es que esta es una ciudad que tiene poco para adolescentes.
- Que las actividades salgan a la calle. Hay que rescatar el sentido de comunidad que antes teníamos.

- Yo siempre he dicho que esta es una Ciudad dormitorio. Con todo el potencial que tiene la ciudad, no atrae la inversión y los pequeños empresarios se defienden como pueden.

#### **2.2.9.5 Cuidemos Isla Cristina**

19 nov 2021

- Esta ciudad no está preparada para la bici. Para eso hay que tener un entrenamiento previo, conversar, la mantención. Mi bicicleta yo la tengo acá no en Lepe, para moverme por aquí. Pero falta conexión para la bicicleta y se nota.
- Y lo otro es el coste, yo pienso que, si hay un buen plan y buenas ideas, hay que buscar alternativas, recursos para financiar a las personas que no puedan pagar, para que la gente pueda acceder a nuevas formas de moverse.
- Acá falta fuentes de agua, para humanos y para animales, para el patín o la bici de forma sostenible, papelero con recolección selectiva de residuos, entre otros.
- Afuera del colegio el Carmen, las farolas en la acera son ilógicas (su ubicación). Los toldos de los quioscos obstaculizan todos los espacios. Está bien el quiosco, pero los toldos. Una persona ciega debe tener puntos de referencia y eso los confunde. Yo siempre digo que antes de movilidad hay que hablar de accesibilidad.
- Yo espero que la movilidad nos ayude a aprovechar el entorno que tenemos que somos privilegiados. Este pueblo vive completamente a espaldas a la Playa, a la Vía, al pinar y como dificulta la actividad marítimo pesquera la interacción de la ciudad con el mar. ¿Cómo nos expandimos? Actividades deportivas de playa que estén todo el año, que no mueran

#### **2.2.9.6 Asociación del Cáncer**

19 nov 2021

- Esto es primordial. Habilitar juegos, actividades, reuniones es fundamental. Es que hoy en día no tienen donde distraerse.
- No lo sé. Hay equipamiento de bicicletas, sinceramente no lo sé. Hemos hecho la vida arriba del coche. Es más, para las generaciones nuevas. Nosotros no, yo voy a comprar andando. La juventud ocupa el coche para todo. Los mayores saben que no van a ocupar aparcamientos.
- Las aceras grandes no significan nada, porque si no se usan bien no sirven.

#### **2.2.10 Encuestas**

La encuesta contaba con preguntas abiertas y estaban enfocadas en su mayoría a obtener datos cualitativos de los desplazamientos diarios de los alumnos en su trayecto al colegio y a actividades extraescolares. Realizarla antes de los recorridos escolares nos permitió obtener una opinión más espontánea de los alumnos.

Georreferenciar a los alumnos nos permitió ver que, si bien los centros educacionales están asociados a determinados territorios, los alumnos no se concentran en una zona, más bien se distribuyen en el centro del área urbana.



Mapa 2. Resultado encuestas. Geolocalización encuestados

Si bien el número de encuestados es menor en relación al total de niños, hay datos que llaman la atención. Como que de 86 encuestados de entre 9 y 12 años, tan solo 10 (11,63%), lo que puede mostrar la baja autonomía, aprensiones de los padres para dejar solos a los hijos entre otros.

El porcentaje de alumnos que llegan al Centro andando y en coche son muy parecidos. Sin embargo, tan solo 2 alumnos del total de los encuestados llegan en bicicleta/patín eléctrico lo que llama la atención considerando la cercanía de ambos establecimientos al carril bici y que residen a una distancia menor a 1 km.

La valoración que realizan de la calle donde viven y su entorno es muy positiva destacando la cercanía a plazoletas, comercios de proximidad, los aromas y escenarios naturales como la playa, las marismas, el amanecer y son claros con aspectos mejorables como la mantención de las plazas, la falta de zonas de juegos, las heces de las mascotas aceras, entre otros.



Mapa 3. Resultado encuestas. comentarios sobre movilidad escolar













## Etapa 2 (2022): Diagnóstico y propuestas en el contexto de la Agenda Urbana

### 2.2.11 Sesión AU con la Corporación Municipal

25 abr 2022

El encuentro tenía como objetivo dar a conocer a los integrantes de la Corporación Municipal de Isla Cristina, el proceso que se lleva a cabo entorno a la Agenda Urbana y las temáticas posibles a abordar. se formaron dos grupos de trabajo, en los que se solicitó identificar los puntos fuertes y débiles de Isla Cristina, así como imaginar la Ciudad desea para el año 2030.

Los resultados más directamente relacionados con la movilidad fueron los siguientes:

Puntos fuertes	Puntos débiles	La Isla Cristina deseada a 2030
Calidad de vida, es una ciudad amable para envejecer	<p>Conexiones/ puente</p> <p>Accesibilidad</p> <p>Comunicaciones y accesos</p> <p>Comunicación intermunicipal (La Redondela, Pozo del Camino, Urbasur)</p> <p>Transporte público Insuficiente.</p> <p>Red viaria no es apta para el territorio.</p>	<p>Conexión entre los núcleos.</p> <p>PMUS, hay confianza en la mejora de la movilidad.</p> <p>Comunicaciones y accesos.</p> <p>Comunicación intermunicipal. Islantilla, Urbasur, Pozo del Camino. Intercomunicación e integración.</p> <p>Contar con transporte que haya mejorado la comunicación del municipio</p> <p>Perfectas conexiones de la red viaria, sin inundaciones.</p> <p>Una ciudad saludable, energéticamente hablando</p>

### 2.2.12 Devolución del diagnóstico. Sesión abierta en curso de Agenda Urbana

27 abr 2022

En la sesión centrada en la temática de movilidad, dentro del curso de formación Agenda urbana: gestión participativa e integrada, se realizó una devolución del diagnóstico del PMUS desarrollado en los meses anteriores. La exposición repasó los distintos aspectos del análisis y concluía con una síntesis DAFO y la presentación de la primera versión de la estructura del Plan de actuación, plasmada en su conjunto de Objetivos y estrategias.



### 2.2.13 Taller Imaginando nuestro camino escolar seguro

12 mayo 2022. CEIP PLATERO / CEIP NTA. SEÑORA DEL CARMEN

Luego de procesar la información obtenida en la etapa de diagnóstico de Plan de Movilidad Urbana Sostenible, nos propusimos devolver a los niños y niñas de los Centros Educativos el aporte que realizaron e invitarlos a soñar su entorno escolar más sostenible y amable. Para ello, en mayo de 2022 nos reunimos con los cursos participantes en la primera etapa de diagnóstico pertenecientes a los CEIP Platero y CEIP Nta. Señora Del Carmen y los invitamos a diseñar. En el primer bloque horario de la mañana trabajamos con los cursos de CEIP Nta. Señora Del Carmen y en el segundo bloque con el CEIP Platero.

Se refrescaron los conceptos trabajados en los talleres de diagnóstico, referentes a la sostenibilidad, accesibilidad, confort y medio ambiente. En un primer momento, se pide que con los ojos cerrados se visualicen en el 2030, personalmente, su relación con la familia, amistades, entre otros, y proyecten Isla Cristina al 2030, preguntándoles ¿Cómo imagino Isla Cristina del futuro? Los alumnos escribirán en los papeles de colores la respuesta al cuestionamiento planteado, los que pegarán en el paleógrafo y quienes deseen pueden comentar sus deseos a viva voz.

Posteriormente se da paso a una dinámica de diseño participativo. los participantes fueron instruidos en el juego (tablero y fichas). Cada curso dividido en dos grupos se encargará de diseñar un tramo de las calles

aledañas al Centro Escolar. Los integrantes de cada grupo deberán llegar a un acuerdo de cómo aplicar los criterios de sostenibilidad, accesibilidad, confort y medio ambiente pensando en las necesidades de la comunidad escolar.

Finalmente los grupos exponen las decisiones tomadas en el grupo, los criterios utilizados y sus resultados.



Propuestas resultantes:

- Ampliar la red de carril bici en el entorno escolar Calle Emiliano Cabot y Roque Barcia.
- Estacionamientos de bicicletas dentro de los recintos escolares.
- Incorporar mobiliario urbano, especialmente zonas de juegos y asientos para espera de los Apoderados.
- Reorganizar los aparcamientos (En Calle Emiliano Cabot y Roque Barcia disminuir plazas de aparcamiento en función al carril bici propuesto.
- Considerar el equipamiento aledaño para resolver la movilidad y accesibilidad (Centro día para personas Mayores, Mercado, etc)
- Eliminar el aparcamiento en Avenida el Carnaval, frente al acceso/salida del CEIP Platero (el trazado original no cuenta con la superficie mínima de vereda para tránsito de peatones).
- Calle Vázquez Díaz presenta una de las salidas del colegio por lo que se propone ampliar la vereda poniente para dar mayor espacio al peatón. Fijar áreas para los contenedores que no interfieran con el desplazamiento de peatones. Incorporar vegetación para dar sombra.



### 2.2.14 Consejo local de la Infancia

18 mayo 2022

El Consejo Local de la Infancia y Adolescencia de Isla Cristina como órgano de representación y participación trabajó desde noviembre de 2021 elaborando propuestas para la ciudad recogidas por el equipo redactor de la Agenda Urbana en el pleno desarrollado en mayo de 2022, las que han sido vinculadas a los 10 objetivos de la AU española para incorporarlas en el proceso de diagnóstico y propuestas. No pocas de ellas guardaban relación con la temática de movilidad:

- Mi propuesta es arreglar las aceras, que están muy mal, los jóvenes y las personas mayores se pueden caer. Gracias por escuchar.
- Poner bancos o sillas de hierro o cemento en la Calle España o desde el Paseo de las Palmeras hasta el Paseo de las Flores, para que las personas se sienten cuando estén cansados.
- Deberían de poner zonas de sombras en los colegios, parques...
- Más pasos de peatones por el Pozo del Camino, porque apenas hay por allí y les hace falta a todas las personas, porque de un momento a otro, alguien puede tener un accidente.



### 2.2.15 PMUS: Presentación y debate de propuestas. Sesión abierta en el curso de Agenda Urbana

19 mayo 2022

Luego de la presentación de propuestas del PMUS se abrió el debate, que giró especialmente en torno al modelo de supermanzanas como una de las propuestas para reducir, organizar y calmar el tráfico motorizado dentro del casco urbano. Se pudo atender recoger las posturas del personal técnico de las áreas de urbanismo, policía local, medio ambiente o educación, entre otros. Las dudas y aportes del debate permitieron incorporar mejoras a la propuesta, entre ellas procurar un acceso ágil al centro de salud, atender al escenario de la movilidad estival o considerar la compatibilidad con el mercadillo. También se presentó y debatió el modelo de movilidad a demanda, como alternativa a estudiar para la escala territorial.



### 2.2.16 Presentación del modelo de movilidad a demanda a responsables municipales del ámbito

19 mayo 2022

Se organizó una sesión en la que se convocó a representantes no solo del gobierno local sino también de los municipios colindantes con los que se comparte problemática y dinámica territorial en materia de

movilidad, para presentar y debatir las posibilidades de aplicación, a escala comarcal, de los sistemas de transporte a demanda, como alternativa o complemento de las líneas regulares de transporte público.

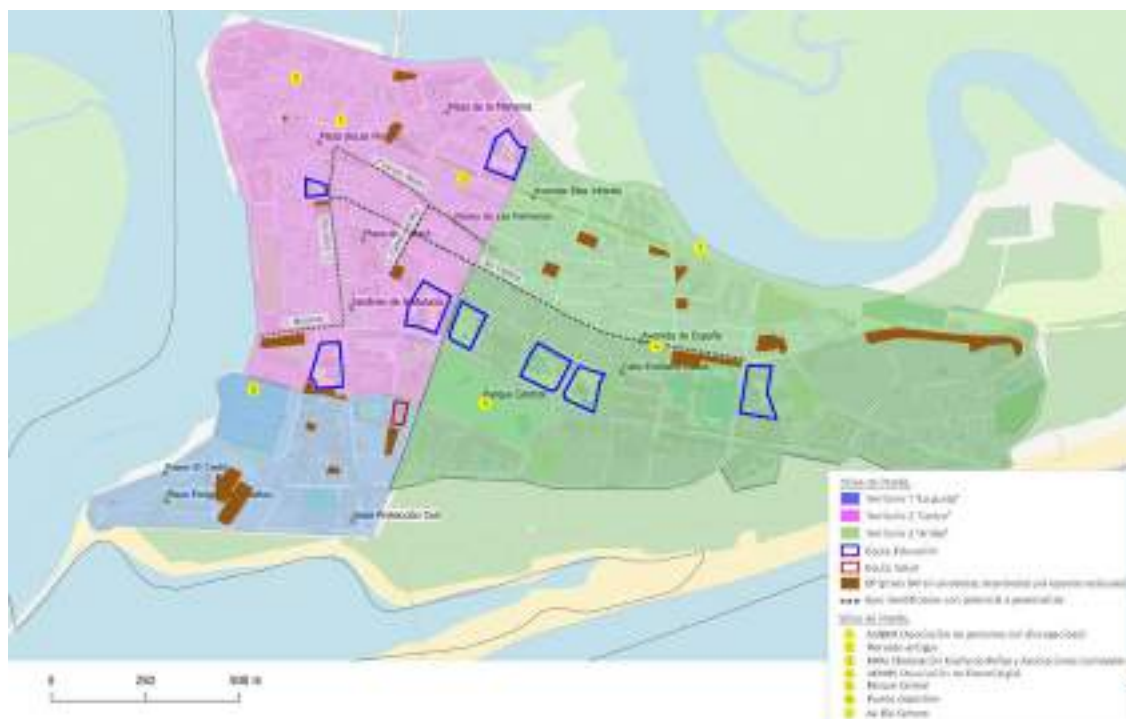


### 2.2.17 Paseos urbanos movilidad de los cuidados

4 mayo + 18, 25 y 26 mayo 2022

En primer lugar se mantiene una sesión de trabajo con un grupo motor de mujeres que servirá para reconocer distintos ámbitos del núcleo urbano -La Punta, Centro y Arriba- y señalar una serie de enclaves de interés para la movilidad de los cuidados. Sobre esa base se diseñaron tres itinerarios por dichas zonas que se llevarán a cabo los días 18, 25 y 26 de mayo para analizar y diagnosticar aspectos relacionados con la caminabilidad, la movilidad en general y la calidad del espacio público, enfocadas desde la perspectiva de género.

Fueron sesiones muy productivas y sugerentes, cuyo contenido se recoge en el Plan de Acción Local Isla Cristina 2030, y que por espacio y nivel de detalle no tiene sentido reproducir aquí. Las propuestas nutrieron y reforzaron las estrategias del PMUS orientadas a mejorar y facilitar la movilidad de los cuidados y los modos activos, así como criterios para un espacio público inclusivo. Aportaron asimismo algunas claves que ayudaron a tomar decisiones sobre el nuevo modelo de bucles de tráfico, tratando de pacificar algunos itinerarios y limitar el paso de vehículos a motor.



División del territorio y sitios de interés. Fuente: Plan de Acción Local Isla Cristina 2030. Basado en reunión grupo motor mujeres 22 mayo 2022. Elaboración propia.

### 2.2.18 Jornada taller de diagnóstico y planificación

26 mayo 2022

En este espacio de reflexión ciudadana fue posible debatir en torno a las principales problemáticas del municipio, territorio y comunidades para proponer estrategias de intervención a partir del dialogo entre los diferentes actores locales.

El trabajo fue dividido en dos espacios de trabajo, a saber: primero dedicado a contextualizar a los asistentes en el proceso de trabajo que se ha impulsado como Ayuntamiento con la presencia del alcalde y el equipo redactor en una breve exposición para pasar al trabajo en tres mesas de trabajo temáticas asociadas a los retos impuestos desde un inicio 1. Reto democrático y cultural 2. Reto social y demográfico 3. Reto climático económico, en las que participaron actores afines a las temáticas. En la pausa, los participantes debían leer el resultado de todas las mesas y calificar las consideradas como prioritarias o transversales, las que fueron recogidas en un cuadro resumen y llevadas al trabajo en la siguiente etapa, ya de emisión de propuestas.

Problemas	Oportunidades	Propuestas
Comunicaciones deficientes Condiciones del Esp. público mejorables para la movilidad sostenible (andando, bicicleta y transporte público) Falta transporte público en La Redondela. Carencia de Infraestructura que conecte Isla Cristina con otros pueblos para lograr una visión comarcal. Necesidad de movilidad sostenible (pie, bicicleta, transporte público).	Mejorar la red de carril bici. Aumentar plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida. Gestionar una aglomeración urbana polinuclear.	Ejecución de las infraestructuras previstas: acceso norte y puente.

### 2.2.19 Sesiones del Plan Municipal frente al Cambio Climático

20 abr y 8 jun 2022

En ese contexto del proceso de participación para el Plan municipal frente al cambio climático, parte del cual se incorporó en las sesiones de la Formación a Técnicos del Ayuntamiento de Isla Cristina, se trabajo la temática de forma transversal, de manera que la movilidad aparecía como uno de sus ejes.

Áreas de actuación	Efectos	Actuaciones
Recursos hídricos	Consumo excesivo, mal uso y encarecimiento.	Consumo sostenible y ahorro.
Prevención inundaciones	Infraestructura, líneas innecesarias- almacenamiento y saneamiento.	Limpieza vial y saneamiento. Reconstrucción ciudad, redes deportivas.
Litoral	Reducción de la zona turística y menos turismo.	Planes de protección.
Agricultura, ganadería, pesca	Mercado materias primas y mano de obra.	Realización zonas agrícolas y adaptación de cultivos. Combustibles alternativos.
Biodiversidad y servicios ecosistémicos	Saturación vegetación (perdida y adaptación). Cambio de especies.	Regulaciones legales.
Energía	Coste económico. Pobreza energética.	Facilitar cosas alternativas energéticas y mejorar la regulación de los mismos. Bancos sociales. Fomentar la ciudad para fomentar la movilidad sostenible.
Urbanismo y ordenación del territorio	Cambio de modelo urbanístico. Reducción de tiempos por zonas inundables en superficie e en tiempo.	Tratado o adaptar los núcleos urbanos a zonas más seguras. Iniciativa para adaptación.
<b>Movilidad</b>	Pérdida de la infraestructura de transporte.	Adaptación de los horarios y horario de los buses. Fomento del transporte público de CO2.
Edificación y vivienda	Reducción de suelo. Obligación de cambiar los sistemas construcciones. Tenir en cuenta energía renovables. Pérdida e población por envejecimiento, migraciones y jóvenes con falta de oportunidades.	Medidas que favorezcan el uso de energías renovables individualizadas. Favorecer el acceso a la vivienda.



En una primera sesión se evaluaron en primera instancia los efectos que sobre la movilidad podría tener el cambio climático y qué actuaciones cabría plantearse tanto en términos de mitigación como de adaptación.

En una siguiente sesión se trabajó sobre objetivos y actuaciones, resultando en materia de Movilidad las propuestas de:

- Peatonalización Paseo Los Reyes, Paseo del Chocolate.
- Ordenanzas urbanismo. Revisión y aplicación de las normas ya existentes.

## 2.2.20 Mancomunidad de Islantilla

27 mayo 2022



En Islantilla se planteó igualmente un debate en torno a sus problemas específicos dentro del municipio. Surgió una Idea interesante en términos de oportunidad, en relación a cómo el diseño urbano invita a moverse de un modo o de otro.

Propuestas relativas a movilidad:

- Mejorar movilidad y comunicaciones. Peatonal y bicicleta.
- Vincular la conexión con una motivación. Ejemplo: auto-organización para compartir vehículos para venir a los cursos.
- Resolver la movilidad peatonal de la zona alta (golf, playa, centro comercial...)
- Limitar el uso del vehículo privado.
- Mejorar conectividad hacia los aeropuertos.

### 2.2.21 Sesión de participación con adolescentes y jóvenes

10 jun 2022

En esta sesión los jóvenes señalaron entre los problemas de Isla Cristina la contaminación por los vehículos y el uso excesivo del coche privado. Entre las posibles soluciones apuntaron la utilización de otros medios de transporte menos contaminantes, como caminar o los vehículos eléctricos. También se propuso habilitar aparcamientos de bicicletas dentro de los colegios y edificios públicos (robo de bicicletas en los espacios públicos).



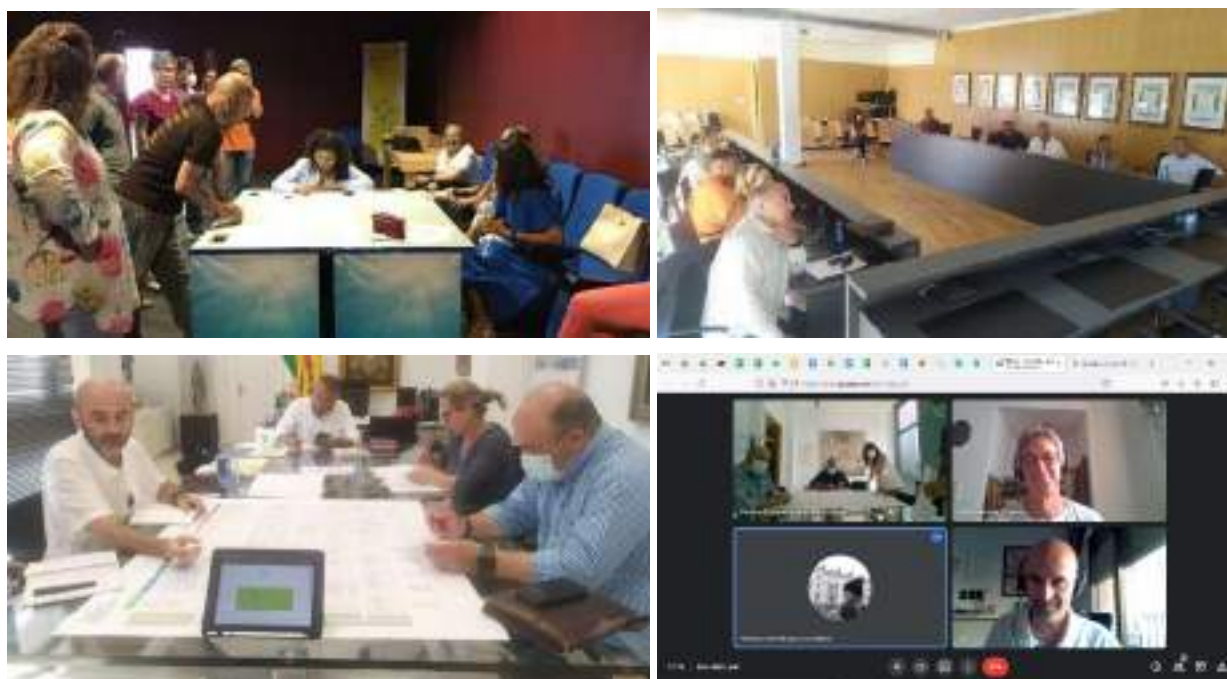
### 2.2.22 Sesiones de devolución del Plan de Acción

22 y 24 jun 2022

Elaborado el borrador completo del Plan de Acción local, se realizaron devoluciones en una sesión técnica y en dos sesiones políticas, una con toda la Corporación y otra con el equipo de gobierno, en las que se introdujo ajustes y se abordó un ejercicio de priorización de acciones.

La devolución técnica tuvo lugar en el contexto del curso de formación. A través de una encuesta formato digital, dirigida a los técnicos del ayuntamiento de Isla Cristina, se solicitó valorar las propuestas profundizando y orientar el punto de partida que permita ordenarlas en un horizonte de tiempo de acuerdo a las necesidades y viabilidad de las mismas. Posteriormente, se desarrolló un taller que constaba de visualizar las opciones priorizadas gracias a la encuesta, para de acuerdo a los retos de la AU, calificarlas de acuerdo a su viabilidad e impacto considerando factores económicos, tiempo, recursos humanos, voluntades técnicas, políticas y ciudadanas para la toma de decisiones conjuntas y la posible respuesta de la ciudadanía frente a acciones piloto. Con ello se pretendía familiarizarlos con los conceptos como actores claves en la ejecución del Plan, ahondamos en el detalle de las ideas y sus aportaciones sirvieron para ajustar y consolidar las propuestas.

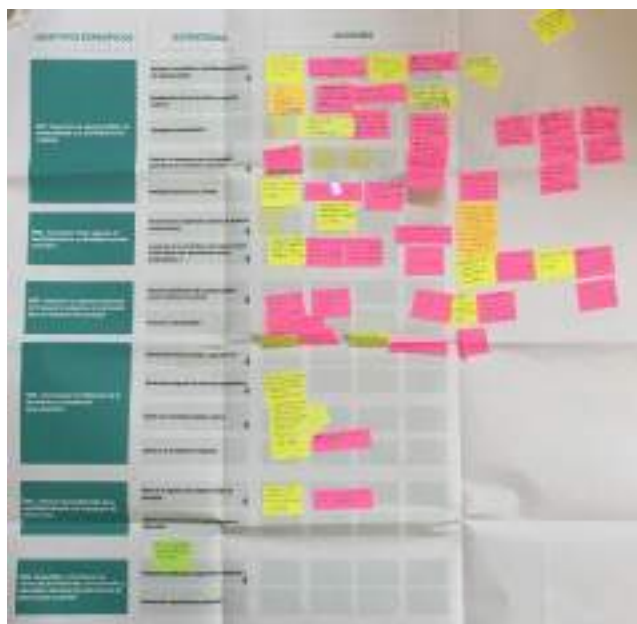
Las acciones priorizadas a nivel técnico en materia de movilidad fueron: la finalización y aplicación del PMUS, las infraestructuras de apoyo a la movilidad ciclista y vmp con aparcamientos seguros en dotaciones públicas, los caminos escolares seguros, y la profundización en el estudio del sistema comarcal de movilidad a demanda y transporte público.



### 2.2.23 Plan de acción. Sesión técnica 1: Urbanismo y Proyectos estratégicos

Jun 2022

En paralelo al curso de la Agenda Urbana se pusieron en marcha sesiones de trabajo específicas sobre el PMUS en las que se avanzaba con el personal del Ayuntamiento en la organización y detalle del Plan de Actuación. En una primera sesión virtual, precedida del envío de un borrador, se recogieron sugerencias en cuanto al conjunto de actuaciones a emprender. Contribuyó también, asimismo a consolidar la propia estructura de Objetivos específicos y Estrategia del Plan.



#### 2.2.24 Modelo supermanzanas. Sesión técnica: Urbanismo, Proyectos estratégicos y policía local

5 jul 2022

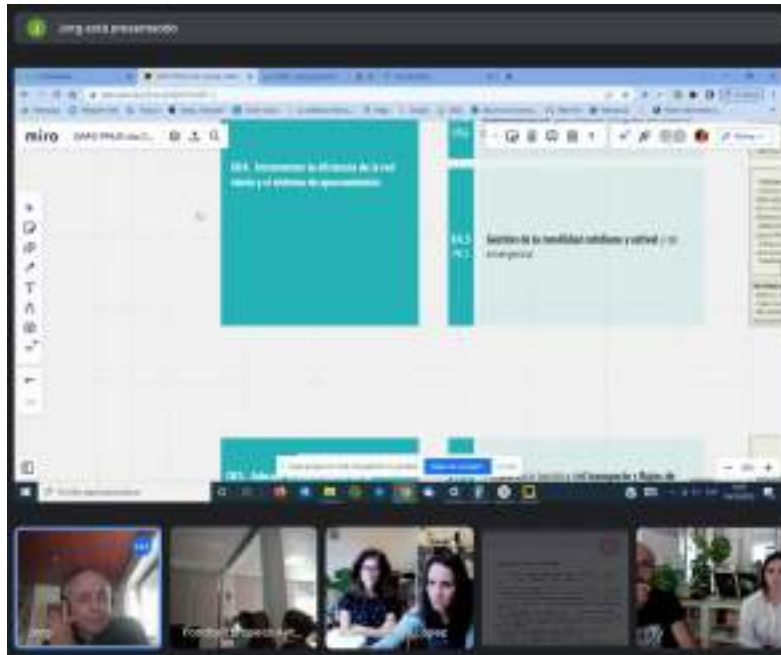
Tras la presentación en el curso de formación de la primera propuesta de cambio de sentidos de tráfico basada en el modelo de bucles o supermanzanas (si bien no responde literalmente al modelo así denominado y aplicado en Barcelona), se mantuvo una reunión online con las personas del cuerpo técnico municipal más directamente relacionadas con el tema: Urbanismo, Policía local y Proyectos estratégicos. En esta reunión se trabajó sobre las dudas que generaba la propuesta y se acordaron las soluciones que se entendieron idóneas o más viables, resultando una propuesta mejorada que no alteraba la estructura general del modelo, que se demostró viable y permitió afianzarlo a nivel técnico.



#### 2.2.25 Plan de acción. Sesión técnica 2: Urbanismo y Proyectos estratégicos

18 oct 2022

Una posterior sesión de trabajo colectiva de perfil técnico sobre el Plan de Actuación permitió terminar de contrastar y ajustar el conjunto articulado de Objetivos, Estrategias y Acciones que conforma el Plan. A partir de ahí se pudo dar paso a la confección de las fichas de cada una de ellas. En las semanas siguientes se mantuvieron nuevos contactos para terminar de pulir aspectos concretos.





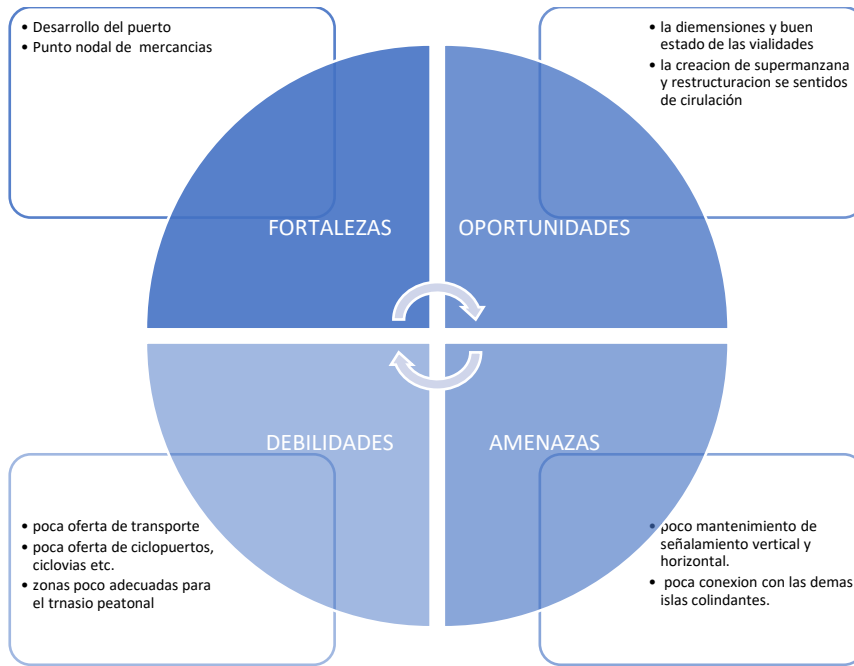


Ilustración 1. DAFO de la movilidad interna