

PROPUESTA

ACUERDOS PROGRAMÁTICOS

2026



PODEMOSRINCONADA.COM



• DE PARTIDA

La Rinconada ha crecido en población, extensión y complejidad urbana. Sin embargo, el diseño de su movilidad obedece en gran parte a una lógica centrada en el vehículo privado, para trayectos directos y para una población homogénea que, en la práctica, se demuestra mucho más diversa.

Hoy el municipio es diverso en edades, capacidades, horario, necesidades de cuidado, condiciones económicas y formas de desplazamiento. La movilidad no puede entenderse como transporte: es un derecho, una condición para la igualdad real, la autonomía y la vida diaria digna.

Hablar de movilidad es hablar de acceso a la educación, a la salud, al empleo, a la cultura y a una mayor calidad de vida en el espacio público.

Por tanto, las decisiones que se toman hoy en materia de movilidad marcarán la forma de vivir La Rinconada durante la próxima década.

NODOS DE VIDA REAL



Durante décadas, la planificación urbana y la movilidad se han diseñado desde una mirada abstracta: planos, líneas, densidades, flujos teóricos y previsiones de tráfico. Sin embargo, las ciudades —y especialmente los municipios como La Rinconada— no funcionan sobre el papel. Funcionan sobre la vida cotidiana de su gente.

Existen determinados lugares que concentran la mayor parte de la actividad diaria de la población: allí donde se estudia, se trabaja, se cuida, se cura, se compra, se convive y se descansa. A estos puntos los llamamos nodos de vida real, y constituyen el verdadero esqueleto funcional del municipio.

Hablamos de:

- Centros educativos (escuelas, institutos, centros formativos)
- Equipamientos sanitarios (centros de salud, farmacias, espacios sociosanitarios)
- Zonas de empleo (polígonos, comercios, servicios, estaciones)
- Espacios comunitarios (polideportivos, centros culturales, bibliotecas, asociaciones)
- Dependencias administrativas (Ayuntamiento, Tenencia, servicios municipales)

Estos nodos no son solo edificios o espacios físicos: son los escenarios repetidos de la vida cotidiana. Miles de personas pasan diariamente por ellos en horarios muy concretos, con necesidades muy diversas y, en muchos casos, sin alternativas reales de desplazamiento.

Cuando no se tienen en cuenta los nodos reales de vida:

- El transporte público se vuelve inútil o ineficaz
- Los desplazamientos se alargan innecesariamente
- Aumenta la dependencia del coche privado
- Se generan desigualdades entre barrios
- Se invisibilizan a los colectivos más vulnerables

Identificar y priorizar estos nodos no es un capricho político, sino un criterio técnico y social de primer nivel. Significa desplazar el foco desde el vehículo hacia la persona, desde la obra hacia la vida, desde el plano hacia la experiencia humana.

Planificar la movilidad desde los nodos de vida real es, en el fondo, una decisión profundamente democrática. Implica reconocer que no todo el mundo tiene coche, que no todo el mundo se mueve igual, que no todo el mundo vive a la misma distancia de los servicios, y que todas esas diferencias deben ser tenidas en cuenta si se pretende hablar de igualdad real.

Una ciudad moderna no es la que presume de kilómetros asfaltados, sino aquella en la que una persona mayor puede ir sola al centro de salud, una niña puede ir al colegio sin miedo, una trabajadora puede llegar a su empleo sin depender de terceros y una familia puede disfrutar del espacio público sin sentirse expulsada de él.

Por eso, situar los nodos de vida real en el centro de la planificación no es solo una medida de movilidad: es una decisión ética, social y política.

PROPUESTAS

Propuestas basadas en diagnósticos reales,
experiencia diaria y escucha activa de la ciudadanía

Las siguientes propuestas se articulan a partir de diagnósticos ya recogidos en documentos estratégicos municipales, en la normativa vigente en materia de accesibilidad, movilidad y sostenibilidad urbana, y en la escucha directa a la ciudadanía durante la legislatura. No responden a una lógica de acumulación de obra pública ni a intervenciones aisladas, sino a una planificación coherente orientada a la mejora de la calidad de vida, la reducción de desigualdades territoriales y la adaptación de La Rinconada a los retos sociales y climáticos de los próximos años.

Se trata de líneas de actuación viables, asumibles y de impacto directo, que inciden en la movilidad cotidiana, la seguridad peatonal, la accesibilidad universal, la protección frente al calor extremo, la recuperación del espacio público y la participación activa de la ciudadanía en la definición de su entorno. Estas propuestas no sustituyen los planes municipales existentes ni el trabajo técnico en curso, sino que los complementan, los refuerzan y los alinean con una visión de ciudad más justa, habitable y preparada para el futuro.



**Movilidad:
nueva definición**



**Caminos
seguros**



**Carril bici
funcional**



**Accesibilidad
universal**



**Refugios
climáticos**



Participación en movilidad

**Movilidad participada
es movilidad sostenible**

Fortalecer la gobernanza participativa y el gasto público a las necesidades reales de la ciudadanía en un escenario cambiante.

IMPLICACIÓN

Entendemos que los procesos de planificación urbana y de movilidad requieren visión técnica, pero también conocimiento directo de la realidad cotidiana del municipio.

En un contexto de transformación urbana y redefinición de los modelos de movilidad, consideramos imprescindible que los procesos de trabajo integren tanto el conocimiento técnico como la experiencia directa del territorio.

Por ello, manifestamos nuestra disposición a participar de forma continua y activa en las mesas, grupos y espacios de trabajo que se articulen en torno a la movilidad, la accesibilidad y el espacio público, aportando una visión integral, basada en el contacto con la ciudadanía y en el análisis riguroso de las necesidades reales del municipio.

Queremos ser parte activa en la construcción del modelo de ciudad que se está definiendo, con el objetivo de aportar análisis, propuestas y acompañamiento en el proceso de toma de decisiones.



Documentos para trabajar

No buscamos solo el acuerdo, sino una participación activa en los procesos de trabajo, aportando ideas y propuestas, con un enfoque realista y posible en un marco de diálogo.



Trabajo desde el territorio

Las propuestas se construirán a partir de recorridos reales, observación directa y análisis de los espacios cotidianos del municipio.



Coordinación técnica y política

Se promoverá un trabajo conjunto entre perfiles técnicos municipales y representantes sociales y políticos implicados en el proceso.



Intervención gradual y evaluable

Las actuaciones se plantearán de forma progresiva, medible y ajustable, priorizando microintervenciones de alto impacto.



Transparencia y devolución pública

Cada fase del proceso contará con mecanismos de información a la ciudadanía. La comunidad sabrá qué se propone, cómo se ejecuta y qué impacto produce en su entorno.

1. MOVILIDAD

La próxima licitación del servicio de autobús urbano no es un trámite administrativo más, sino una oportunidad histórica para adecuar el transporte público a la vida real de la gente. Durante años, el diseño de líneas y paradas ha respondido a criterios técnicos desconectados de la realidad cotidiana de muchos barrios.

Esta propuesta defiende que el diseño del nuevo servicio debe partir de los nodos donde la vida sucede: colegios, centros de salud, zonas de empleo, espacios deportivos y culturales, y barrios con alta concentración de personas mayores o jóvenes. Reorientar la lógica del transporte público hacia estos puntos no solo optimiza su uso, sino que democratiza el acceso a la ciudad.

Es necesario adaptar el diseño del servicio a las necesidades reales de la ciudadanía previa a la licitación, incorporando criterios de accesibilidad, igualdad y servicio a colectivos vulnerables.

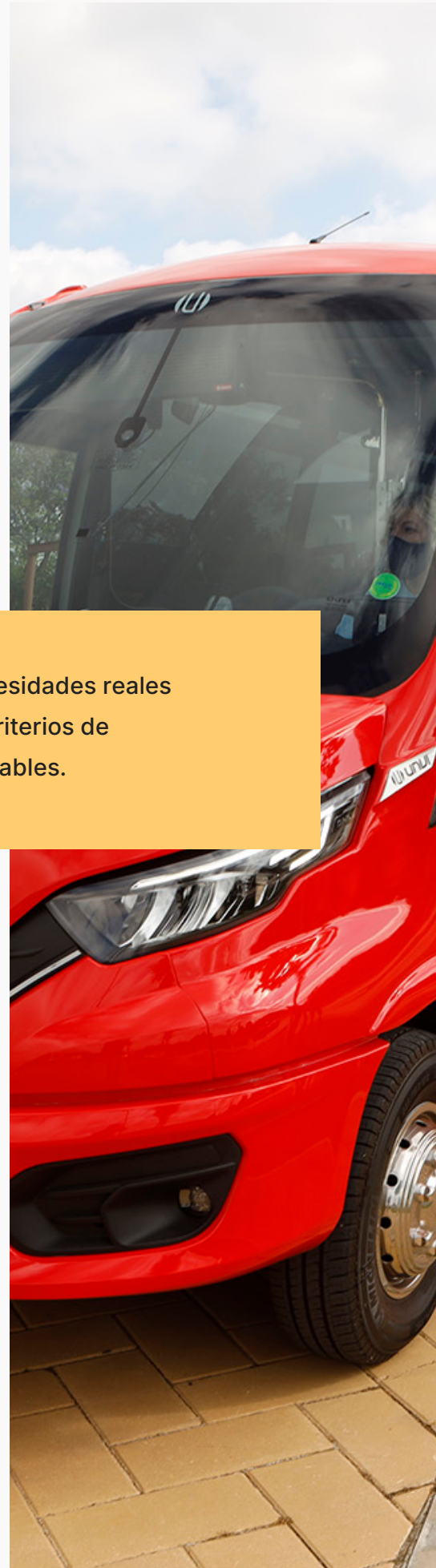
ACCESIBILIDAD EN EL BUS: MÁS ALLÁ DEL ELEVADOR

ELIMINACIÓN

Aceras estrechas
Bordillos sin rebajar o inexistencia de itinerario accesible
Cruces sin semáforo o con poca visibilidad
Zonas climáticamente inseguras

Eliminación de zonas desconectadas

Una zona puede considerarse desconectada del transporte público cuando la distancia hasta la parada más cercana supera los 300–500 metros, el tiempo real de acceso es superior a 8–10 minutos o el recorrido presenta barreras físicas, inseguridad o falta de accesibilidad universal. Asimismo para estos barrios, la baja frecuencia del servicio produce una ausencia de conexión con los principales nodos de actividad cotidiana (educación, salud, empleo y servicios) reforzando la situación de aislamiento funcional.



REVISIÓN DE TRAZADOS Y PARADAS

En una ciudad en expansión, con planificación de nuevas zonas urbanas y servicios añadidos, es necesario realizar un estudio para la revisión del trazado de la línea o líneas para priorizar la conexión con:

- centros educativos
- centros de salud
- equipamientos deportivos y culturales
- zonas de empleo
- barrios con mayor población envejecida o joven
- estaciones o paradas de transporte interurbano

e, igualmente, para la revisión de la ubicación de paradas con criterios:

- accesibilidad universal
- reducción o eliminación de zonas desconectadas
- mejora de la seguridad vial en el entorno inmediato

QUÉ PROPONEMOS

- Participar en el proceso de redacción del pliego de condiciones del servicio de transporte urbano
- Introducir en el diseño del mismo criterios de:
 - accesibilidad universal
 - reducción de distancias excesivas a pie
 - mejora de seguridad en el entorno inmediato
- Adaptación de frecuencias y horarios a:
 - horarios escolares
 - horarios de cercanías e interurbano



FONDO

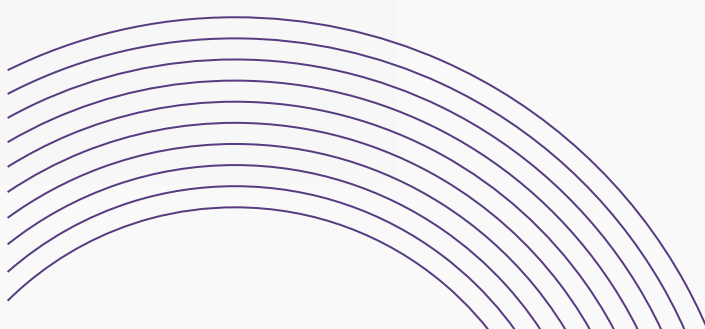
Durante años, el debate público sobre movilidad ha oscilado entre la crítica y la resignación: «Aquí siempre ha sido difícil moverse» — «No hay remedio porque no hay dinero» — «Eso es cosa de técnicos»



Este documento de propuestas plantea un cambio de enfoque basado en la premisa de colaboración de pasar de la protesta a la propuesta y sustituir la improvisación por la planificación.



Esta propuesta se basa en la experiencia del uso del transporte público y la escucha a la gente, con sentido de responsabilidad y prioridad pública.



2. CAMINOS SEGUROS

Plan piloto de creación de
Itinerarios o Caminos Seguros en entornos escolares

Incrementar la seguridad vial y peatonal de colectivos especialmente vulnerables como menores y tercera edad acompañante, reduciendo el riesgo de accidentes y mejorando la autonomía.



Señalización

Señalización vertical y horizontal para indicar el itinerario más seguro y fomentar el transporte activo frente al vehículo privado.



Iluminación puntual

Instalación de señales luminosas que aumenten la visibilidad de los menores en zonas de alto tráfico, como C/ Cultura y la intersección con C/ Madrid.



Pasos peatonales

Mejorar y aumentar los pasos peatonales existentes, conectados a itinerarios seguros, bolsas de aparcamiento e infraestructuras como aparcabicis.



Rebajes y adecuación

Adecuar los Caminos Seguros a itinerarios accesibles en toda su longitud, realizando rebajes de bordillos y adecuación de señales y otros elementos.



Apaciguamiento

Estudiar medidas de apaciguamiento y redirección del tráfico rodado durante las entradas y salidas escolares.



Plan de Movilidad Escolar

Estudios para la realización de un Plan de Movilidad Escolar (o la inclusión dentro del PMUS) con el fin de adoptar estrategias concretas.

Garantizar que una niña o niño pueda ir al colegio sin peligro ni sensación del mismo —estrés urbano, aglomeraciones, congestión del tráfico, vehículos en doble fila y realizando maniobras—, no es una cuestión menor: es una medida básica de justicia social.

Los Caminos Seguros convierten determinadas calles en corredores de cuidado y protección. Son intervenciones mínimas, pero de alto valor simbólico y práctico. No transforman solo el espacio físico: transforman la percepción de seguridad, la autonomía personal y la confianza en la ciudad.



Promover el uso de modos de transporte sostenibles, como caminar, ir en bicicleta o utilizar patinetes, mediante la creación de rutas seguras y la instalación de infraestructuras adecuadas, como carriles bici y pasos de peatones. Esta medida promueve la actividad física, reduce la congestión y crea un entorno escolar saludable.



En conversación con la comunidad educativa de cada centro

Cada centro tiene unas peculiaridades y situación y necesidades diferentes, por lo que la adecuación de los Caminos Seguros deberá hacerse junto con sus comunidades.



Fomentando una movilidad diferente

Implementar Caminos Seguros tiene el doble efecto de fomentar una movilidad sostenible en edades tempranas y generar tracción en los padres y demás usuarios de la vía.



Inclusión de la mirada infantil

Como Ciudad Amiga de la Infancia, se puede incorporar al Consejo de la Juventud y la Infancia en el diseño de los diagnósticos y soluciones para la realización de los Caminos Seguros alrededor de los centros escolares.

3. CARRIL BICI

Conexión funcional de tramos existentes del carril bici perimetral y creación de nuevos ejes ciclabes con carácter estratégico.



Diseño funcional

El actual Plan de Movilidad Urbana Sostenible incorpora determinadas soluciones respecto de los carriles bici. Si bien la segregación total de los carriles bici es una labor compleja, se puede optar por la estrategia, más asumible e inmediata de convertir determinadas calles en ciclovías con semisegregación —carril bici unidireccional, elementos plásticos de protección-balizamiento, reducción de velocidad a 20km/h en dichos tramos—.

Se debe tener en cuenta la eliminación o atenuación de cruces o invasiones con los itinerarios peatonales —a destacar Jardín de las Delicias, Bulevar Almonazar, Avenida 28 de febrero o Jorge Manrique—, con el fin de hacer más cómodo y seguro el uso de estas vías sin perturbar la libertad de desplazamiento del resto de usuarios de la plataforma peatonal, así como de la seguridad de los ciclistas.

Las nuevas inversiones en carril bici han demostrado que este es un modo de transporte personal activo con demanda

Sin embargo, la red ciclable urbana rinconera es, casi por entero, perimetral. No permite el uso de la bicicleta como alternativa personal al vehículo privado o como medio de transporte joven a centros escolares o deportivos, sobre todo en el núcleo urbano de La Rinconada



Propuesta

Se propone avanzar hacia una red básica de movilidad personal alternativa, conectando los tramos existentes de carril bici actualmente ejecutados, mediante la creación de un pequeño eje funcional que enlace, al menos, los siguientes elementos:

Estación de tren

Cabecera centros educativos

Estadio

Centro de salud/Piscina

Parque Dehesa Boyal

4. AUDITORÍA BÁSICA DE ACCESIBILIDAD

Realizar una auditoría básica de accesibilidad universal en itinerarios principales, con el fin de detectar los principales puntos negros para personas con movilidad reducida, mayores y ciudadanía en general.



Barreras arquitectónicas, falta de rampas o rebajes

La ausencia de rampas adecuadas y la falta de rebajes enfrentados en pasos de peatones generan discontinuidades en el itinerario accesible, impidiendo la circulación autónoma de personas en silla de ruedas, con carritos o movilidad reducida.



Aceras impracticables o espacios inseguros para movilidad reducida

Aceras demasiado estrechas, invadidas por mobiliario o sin franjas de paso mínimas crean recorridos impracticables que obligan a invadir la calzada o a renunciar al desplazamiento.



Desniveles peligrosos o impracticables

Desniveles abruptos, resaltes, escalones y cambios de cota sin señalizar constituyen puntos críticos que incrementan el riesgo de caídas y bloquean la movilidad de personas con discapacidad o movilidad reducida, impiden la continuidad del itinerario accesible y vulneran los principios básicos de seguridad y autonomía en el espacio público.



A partir de este diagnóstico, se actuará sobre un número limitado y priorizado de puntos críticos, como fase inicial de un plan de accesibilidad progresivo.

Las barreras arquitectónicas no son un problema menor ni exclusivo de personas con discapacidad. Afectan a personas mayores, familias con carritos, personas con lesiones temporales y, en realidad, a toda la ciudadanía.

Identificar y eliminar los puntos negros de inaccesibilidad es un acto de justicia urbana. Cada bordillo que se rebaja, cada obstáculo que se elimina y cada acera que se ensancha es una puerta que se abre a la autonomía personal.



5. REFUGIOS CLIMÁTICOS

Implementación piloto de refugios climáticos pasivos y zonas de sombra en itinerarios urbanos como medida de adaptación frente a olas de calor. Protección de población vulnerable (infancia y mayores)

Las olas de calor ya no son una excepción, sino una realidad recurrente. Pensar la ciudad sin tener en cuenta este factor es desfavorecer especialmente a las personas mayores, a la infancia y a quienes trabajan o se desplazan peatonalmente.

Crear refugios climáticos, habilitar zonas de sombra y acondicionar determinados ejes peatonales es una adaptación urgente al presente y una inversión en salud pública. La ciudad debe proteger del calor de la misma forma que protege del tráfico.



Durante este mandato se ha avanzado mucho en la protección por calor con la adopción de medidas en época estival. Creemos que deben convertirse en estructurales para una ciudad resiliente.



Definición y señalización pública de al menos dos refugios climáticos (edificios municipales)



Creación de dos zonas piloto de sombra urbana (toldos, pérgolas con vegetación) en zonas peatonales



Identificación de dos ejes de tránsito frecuente susceptibles de mejora climática



Compromiso de análisis de los resultados y estudio de nuevas soluciones de implantación progresiva

6. PARTICIPACIÓN EN MOVILIDAD

Proceso participativo sectorial sobre movilidad y accesibilidad universal urbana



Participación

La movilidad no puede diseñarse exclusivamente desde un despacho. Las personas que recorren diariamente las calles conocen mejor que nadie los puntos peligrosos, las carencias, los tiempos reales y los recorridos verdaderos.

Incorporar la voz de la ciudadanía en el diseño de la movilidad no solo mejora las soluciones técnicas, sino que fortalece la democracia local y el sentimiento de pertenencia. Cuando la gente participa en la construcción de su ciudad, la cuida.

Una movilidad participada es una movilidad sostenible en el tiempo.



Difusión y devolución

Sensibilización y visibilización, apertura de un canal de recogida de aportaciones, implicación de la comunidad en el diseño y planteamiento de las soluciones.



Escucha vecinal

Realización de encuentros vecinales por zonas para recabar la sensibilidad y percepción ciudadana sobre su entorno. Creación de talleres y recogida de datos.



Ciudad abierta

Fortalecer la gobernanza participativa y la adecuación del gasto a las necesidades reales de la ciudadanía en su entorno más inmediato.

