



INDICE

1. Quiénes somos?	-----	3
2. Qué ciudad queremos?	-----	5
3. Cómo la conseguimos?	-----	19
4. Un camino inacabado	-----	56



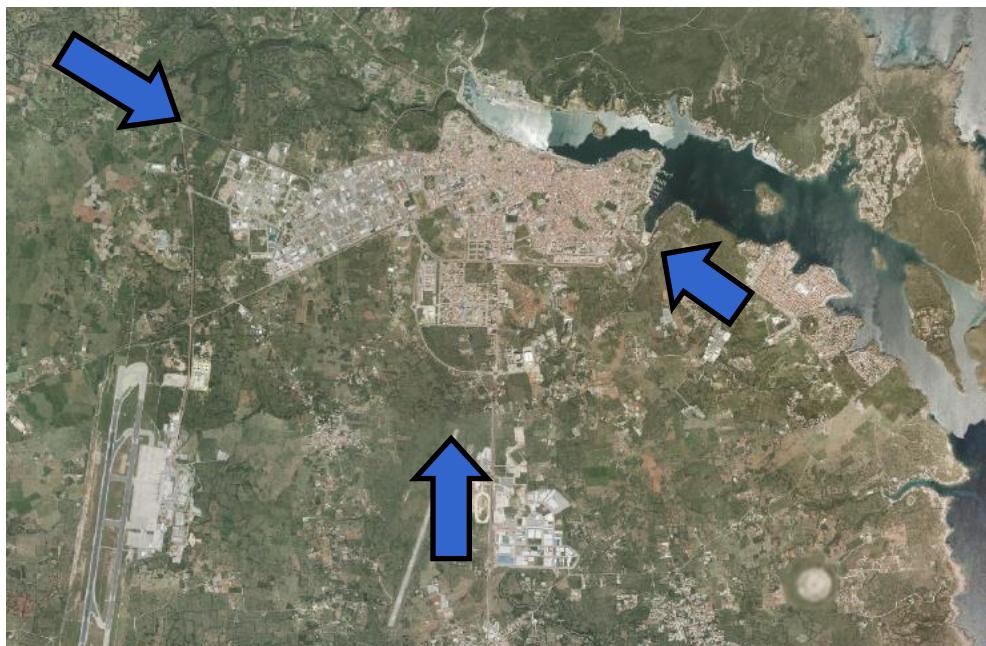
¿QUIÉNES SOMOS?

Mahón se halla localizada sobre un puerto natural del Mediterráneo occidental. Fue fundado por uno de los generales cartagineses hermanos de Aníbal, Magón, que le daba su nombre y, una vez anexado por los romanos, la llamaron Portus Magonis.

En la actualidad, es la capital económica y administrativa de Menorca y cuenta con el Aeropuerto y también el principal puerto de la Isla.

La superficie total de su término municipal es de 117,20km², superficie que engloba el núcleo principal y diversos núcleos diseminados como Es Grau, Sa Mesquida...

Con una población de 28.765 habitantes, actualmente se registran un total de 21.179 vehículos censados de los cuales más de un 70% se estacionan en la vía pública.



Cuando proyectamos alguna intervención en nuestra ciudad debemos pensar no sólo en nuestra población, sino también en la de los **municipios vecinos** ya que, como capital, ofrecemos servicios (educativos, sanitarios...) que generan desplazamientos.

A pesar de ser un núcleo de población relativamente pequeño, el **concepto de movilidad** pasa por todo menos por ser sostenible. Impera la cultura de los desplazamientos en vehículo, a pesar de las cortas distancias, y es en los trayectos cortos donde el planteamiento medioambiental de la movilidad debería cobrar mayor protagonismo. La alternativa al vehículo a motor puede venir de la mano de una política que impulse otro tipo de sistemas de desplazamiento.



¿QUÉ CIUDAD QUEREMOS?

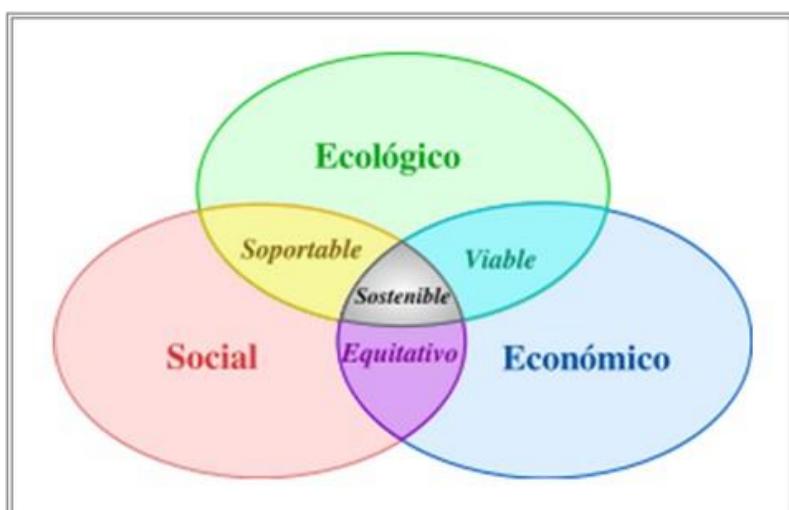
Las ciudades **evolucionan**, como sus habitantes, y es por ello que es necesario planificar los espacios destinados a todos los servicios y usos básicos para la ciudad.

Una parte muy importante, y que a veces entra en conflicto con otros intereses, es la movilidad.

5

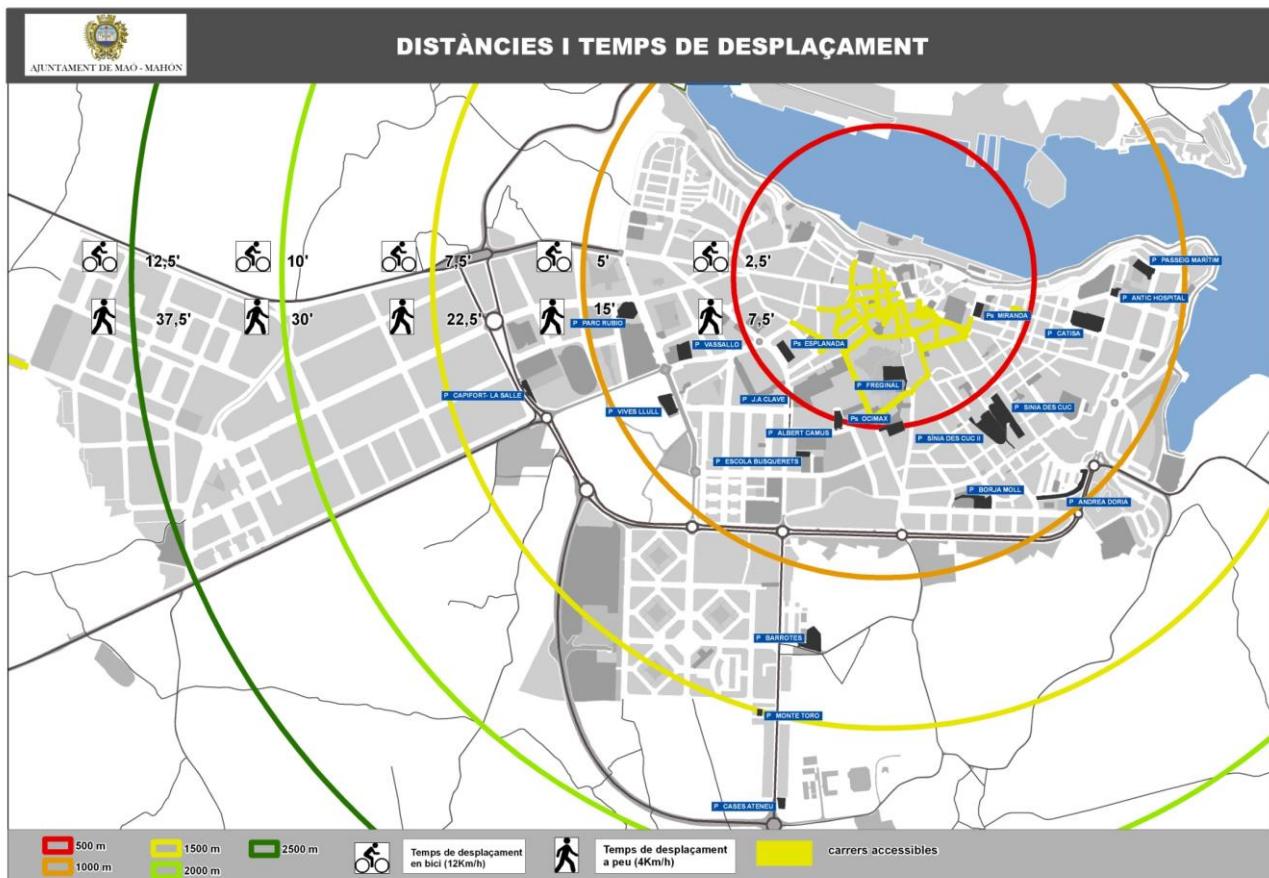
Cambiar el comportamiento en las pautas de movilidad de los ciudadanos, establecer propuestas de actuación cuya implantación promueva modos de desplazamientos más sostenibles desde el punto de vista medioambiental, tales como la movilidad peatonal, en bicicleta y el transporte público, no es incompatible con el crecimiento económico y desarrollo de la ciudad.

La **Línea de trabajo** propuesta pretende marcar acciones concretas y coherentes, impulsar un espacio público para la ciudadanía con acciones que incentiven la rehabilitación del centro de la ciudad, estableciendo un modelo de movilidad más sostenible y facilitando las conexiones entre espacios ya sean de interés comercial o social.



¿Cómo conseguimos una ciudad más accesible y sostenible?

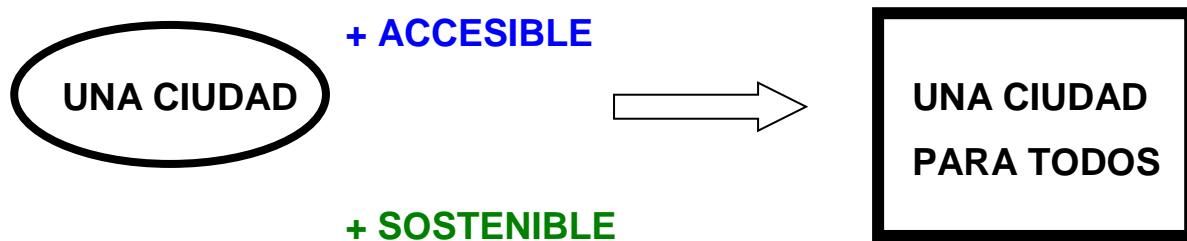
Las actuaciones van encaminadas a **incrementar la accesibilidad en todo el término municipal** mejorando la eficiencia de las infraestructuras. Para que estas medidas se puedan aplicar con éxito es imprescindible tener un **enfoque global de movilidad** que incluye mejoras en la circulación, así como contar con suficientes bolsas de aparcamientos accesibles situadas de forma estratégica.



De modo orientativo se muestra el tiempo de desplazamiento en relación a las distancias



Las estrategias de desarrollo de las ciudades van encaminadas a un modelo de **ciudad sostenible**, en el que se reduce la presión de los vehículos en los centros históricos acompañada de una regulación y control. El objetivo es crear entornos peatonales donde la prioridad sean las personas. Otra acción importante es promover el uso de transportes alternativos como las bicicletas, mejorando y creando nuevas conexiones de carril bici.



Esto se consigue...

... reinventando las prioridades

La eliminación de aparcamientos en las calles, permite destinar más espacio al peatón y mejorar la seguridad a nivel de circulación. Podemos observar que uno de los principales objetivos de esta estrategia de desarrollo de la ciudad, pretende crear una gran **plataforma con prioridad para el peatón** donde la velocidad máxima en las calles que se permite la circulación sea 20 ó 30 km/h.



En amarillo se muestra la zona que se ha proyectado como plataforma de la zona centro



De este modo, pretendemos conseguir un entorno más amable y accesible para el peatón, donde el vehículo se sienta como un extraño. Llevando a cabo rehabilitaciones integrales de calles donde las aceras y calzadas estén a un mismo nivel. Las aceras deberán tener las dimensiones óptimas para garantizar una **correcta accesibilidad** y la calzada un material diferente a una calle ordinaria. Las calzadas se ejecutarán con asfalto impreso en las calles con mayor tráfico y con adoquín transitable, aunque similar al de las aceras, en las zonas centrales de las calles con tráfico reducido o flujo peatonal.



En color naranja se refleja la fase ya ejecutada



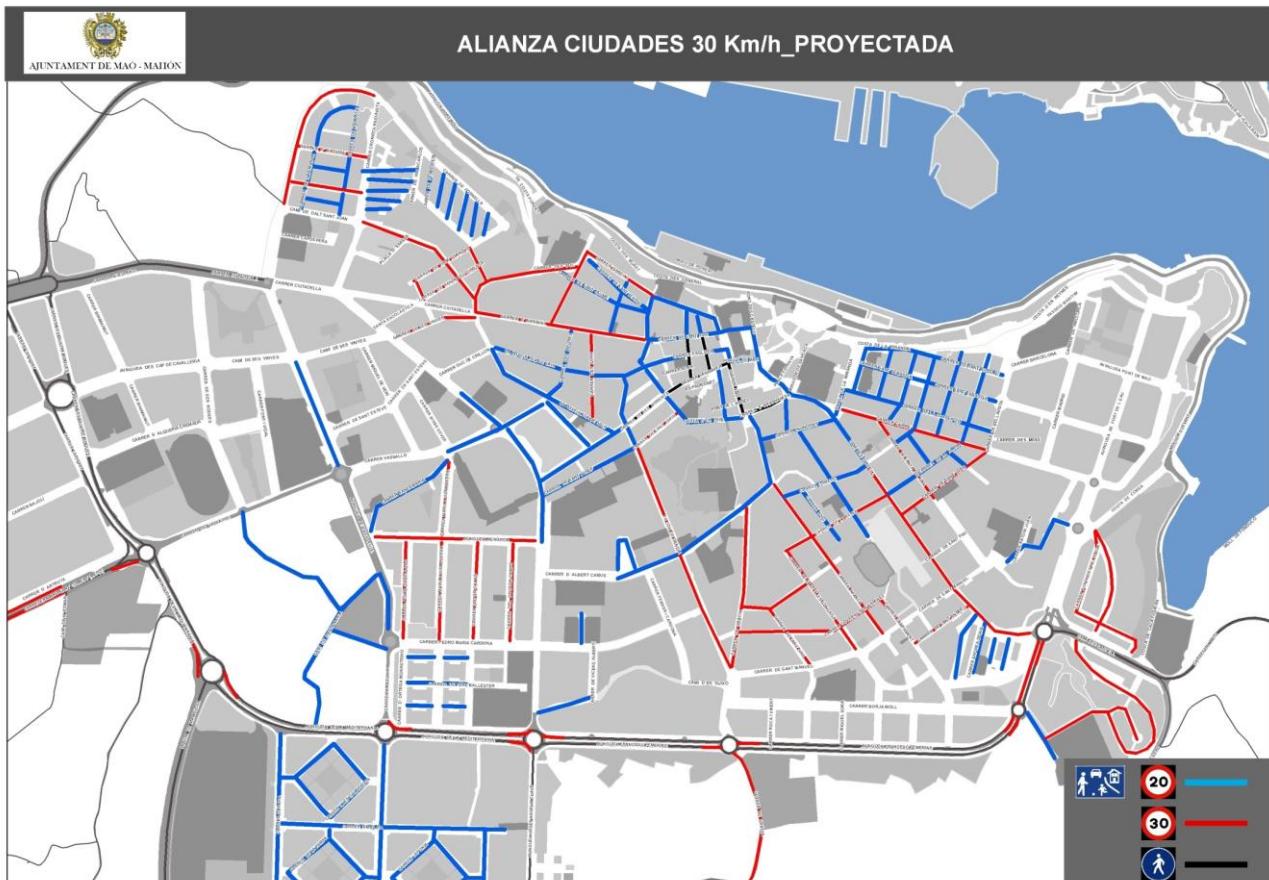
Aún siendo conscientes de que por el número de habitantes no estamos obligados a tener un Plan de Movilidad, apostamos por la creación de un PMUS en el que se refleje el carácter de nuestra ciudad y el futuro que queremos para ella.

Dentro del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible** deberán recogerse también los objetivos propuestos para ganar más espacios para los peatones y orientar la movilidad en las zonas céntricas **a zonas 20 y/o 30**, adaptando con ello la velocidad a las características de las vías.



Situación actual de las vías de nuestro municipio que se encuentran reguladas tanto a 20 como a 30 km/h, así como las zonas peatonales.





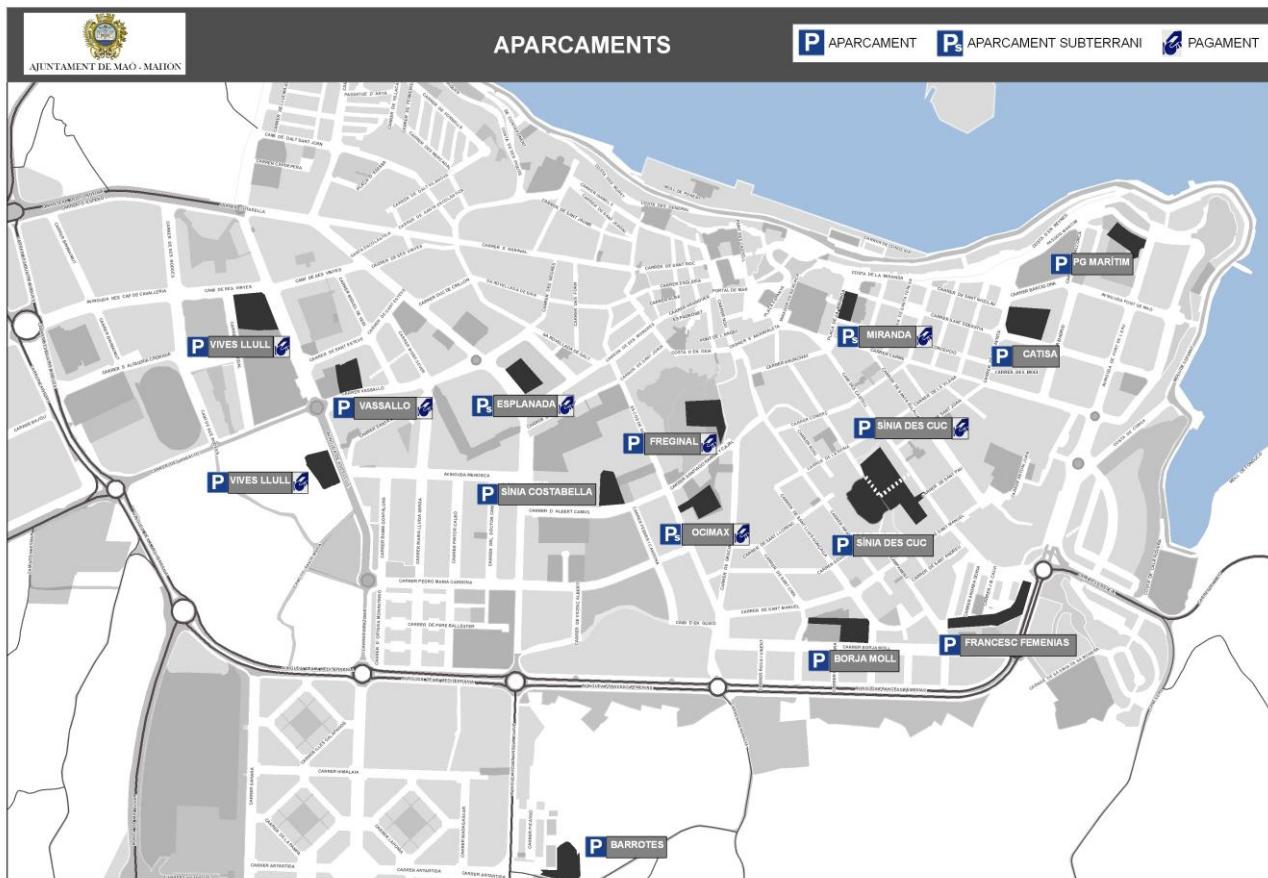
Situación proyectada de las vías de nuestro municipio, a implementar en los próximos 4 años.



¿Qué hacemos con los coches?...

...nueva política de gestión de aparcamientos

En nuestra ciudad disponemos de diferentes tipos de **aparcamientos disuasorios**. La creación de nuevas bolsas, estratégicamente ubicadas, y la mejora y mantenimiento de los estacionamientos ya existentes, permiten desarrollar paulatinamente una política de recuperación de espacios, antes ocupados por los coches, para los peatones. La normativa actual regula los estacionamientos en la vía pública en función de las dimensiones de las calles para garantizar la seguridad tanto de los peatones como de la circulación motorizada. El **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** ayudará a programar todas aquellas mejoras de movilidad que pretendan dar respuesta, en este caso, a nuevas necesidades de zonas de aparcamiento.



Ubicación de los estacionamientos, diferenciando los que se encuentran en superficie, los subterráneos y los que son de pago.



Para favorecer la accesibilidad a las zonas de interés comercial o social, se han establecido diferentes tarifas, tanto en la vía pública como en las bolsas de aparcamientos.

En la vía pública, superficie, se cuenta con tres tarifas diferentes:

- ✓ Tarifa general
- ✓ Tarifa zona A, tarjeta roja, aplicable a residentes que vivan en zonas cuyo régimen de estacionamiento en la vía pública esté regulado por la ORA
- ✓ Tarifa zona B, tarjeta azul, aplicable al resto de residentes



En las bolsas de aparcamiento, donde también son aplicables las tarjetas de residente, las tarifas son reducidas (entre 10 y 20 céntimos la hora), con lo que se pretende reducir el número de estacionamientos en las vías públicas –en superficie-.



Campaña municipal para el fomento del uso de los aparcamientos disuasorios



En el siguiente cuadro comparativo podemos observar la **evolución** que han sufrido los aparcamientos en calle en relación a la creación de nuevas bolsas.

PLAZAS DE APARCAMIENTO SUPRIMIDAS EN LAS CALLES (2011-2014)

ZONA ÁREA	ZONA BLANCA	VARIACIÓN
- 117	-104	- 221

PLAZAS DE APARCAMIENTO CREADAS EN BOLSAS (2011-2014)

ZONA NARANJA	ZONA BLANCA	OTROS (MOTOS, MINUSVÁLIDOS...)	VARIACIÓN
+150 FREGINAL	+150 CATISA	+16 MINUSVÁLIDOS	+ 699 COCHES
+80 VASSALLO	+163 CAP DE CREUS	+64 MOTOS	+64 MOTOS
	+140 SINIA DES CUC II		

PLAZAS DE APARCAMIENTO EXISTENTES/MODIFICADAS (2011-2014)

ZONA NARANJA	ZONA BLANCA	OTROS (MOTOS, MINUSVÁLIDOS.. .)	TOTAL
+72 SES VINYES	+20 SES VINYES	+12 MINUSVÁLIDOS	+ 470 COCHES
+63 MUTUA	+20 MUTUA	+27 MOTOS	+27 MOTOS
+141 SINIA DES CUC I	+142 SINIA DES CUC I		



El transporte alternativo no está exento de necesidades y por ello el incremento de aparcamientos para **motocicletas**, y sobretodo para **bicicletas**, debe continuar siendo una prioridad. En el siguiente cuadro podemos ver la evolución que han sufrido estos aparcamientos en los últimos años y que deben seguir aumentando paulatinamente a medida que se vayan incrementando las infraestructuras necesarias que permitan aumentar los índices de movilidad ciclista, por ejemplo.

APARCAMIENTOS DE MOTOCICLETAS		
2011	2014	VARIACIÓN
713	911	+ 198

APARCAMIENTOS DE BICICLETAS		
2011	2014	VARIACIÓN
65	82	+ 17

El **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** deberá reflejar las previsiones de mejoras de espacios específicos para facilitar la circulación alternativa, en este caso, mejorar la red de carril bici. Por la tipología de ciudad que tenemos y por el clima mediterráneo que disfrutamos, sería interesante que a través del PMUS se pudiera estudiar también la conveniencia y las opciones reales, en cuanto a la temporalidad de los estacionamientos para las motocicletas. En ocasiones, en verano no disponemos de suficiente espacio para aparcar motocicletas y en cambio en invierno nos sobra.



No podemos olvidar...

...la mejora de la accesibilidad peatonal

Los peatones no solamente se mueven por las aceras o calles peatonales.

Otro de los objetivos que se pretende conseguir con esta línea de trabajo, es la mejora de la accesibilidad y con ello también la mejora de los entornos públicos. Garantizar recorridos accesibles no es fácil pero es necesario. No solamente las personas con discapacidad deben tener garantizada su movilidad, también las personas mayores, las familias con cochecitos...



Ejemplo de calle con plataforma

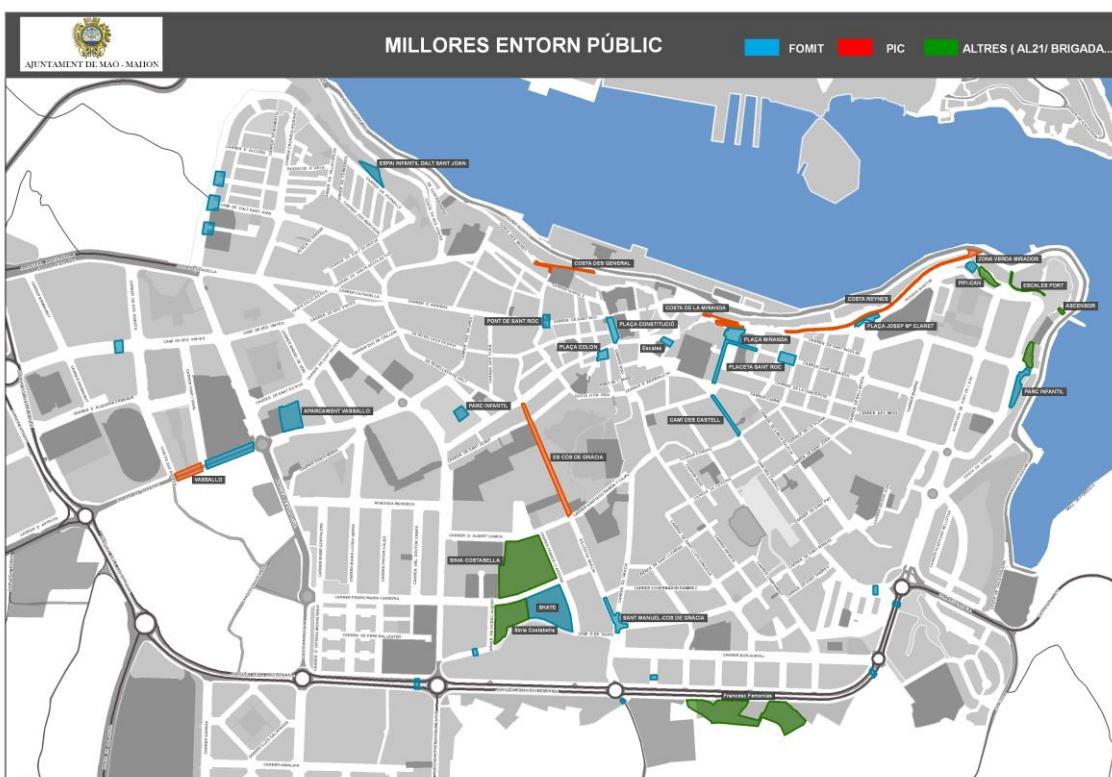


Paso de peatones elevado



A continuación pretendemos reflejar las actuaciones que acompañan a estas mejoras. Eliminación de **barreras arquitectónicas** en cruces de calles con dimensiones insuficientes, mejoras de la accesibilidad en los entornos comerciales, eliminación de barreras arquitectónicas en pasos de peatones, crear **espacios públicos más diáfanos** y liberados de obstáculos...

En este sentido, numerosas son las obras ejecutadas -y también programadas- para conseguir a corto-medio plazo una ciudad más accesible. Las intervenciones en el espacio público previstas deben ir también acompañadas de un **Plan de Accesibilidad** donde poder evaluar el nivel de barreras existente en nuestro municipio, definir las actuaciones necesarias para hacer accesible el entorno y valorar y programar nuevas y futuras actuaciones.



Proyectos de mejoras ejecutados en el espacio público 2011-2014

Hemos conseguido que la gente pueda llegar...

...ahora nos queda que llegue

¿Cómo conseguirlo?

Promoviendo actividades para que el centro de la ciudad sea un punto de encuentro y convivencia, enriqueciendo la vida ciudadana. La recuperación de espacios pasa por:

18

- ✓ Potenciar las actividades culturales y comerciales en la calle
- ✓ Recuperar e integrar el entorno natural con la ciudad
- ✓ Promover la actividad en zonas verdes, como huertos urbanos, parques infantiles...

... en resumen, **recuperar el centro como lugar de vida**.



... si tenemos claro que ciudad queremos ...

¿CÓMO LA CONSEGUIMOS?

UN FUTURO CADA VEZ MÁS CERCANO

19

A continuación, exponemos los proyectos de mejoras llevados a cabo en nuestra ciudad desde el año 2009 hasta la actualidad. Mejoras enmarcadas, en estos últimos cuatro años, en el proyecto de ciudad “Mahón 2020”.

Obras de plataforma: un centro cada vez más peatonal.

- ✓ **Plaza Príncipe**, una de las primeras intervenciones, donde se restó espacio para el tráfico rodado, en beneficio de las personas.



- ✓ **Ses Moreres**, la primera peatonalización en los últimos 30 años, convirtiendo una calle con estacionamiento regulado por la ORA a ambos lados, en un espacio dedicado íntegramente al peatón.



- ✓ **Sa Lluna**, la primera de las rehabilitaciones integrales del último mandato. Aprovechando la necesidad de mejorar los servicios, se diseñó una calle ya integrada en la plataforma zona centro.



- ✓ **Cós de Gràcia**, una gran transformación. Una de las vías principales de la ciudad que ha sido incorporada al entorno peatonal mediante la supresión del estacionamiento y la regulación de la velocidad.



- ✓ **Camí des Castell**, uno de los accesos más emblemáticos de nuestra población, ha sido convertido en una prolongación de la plataforma centro.



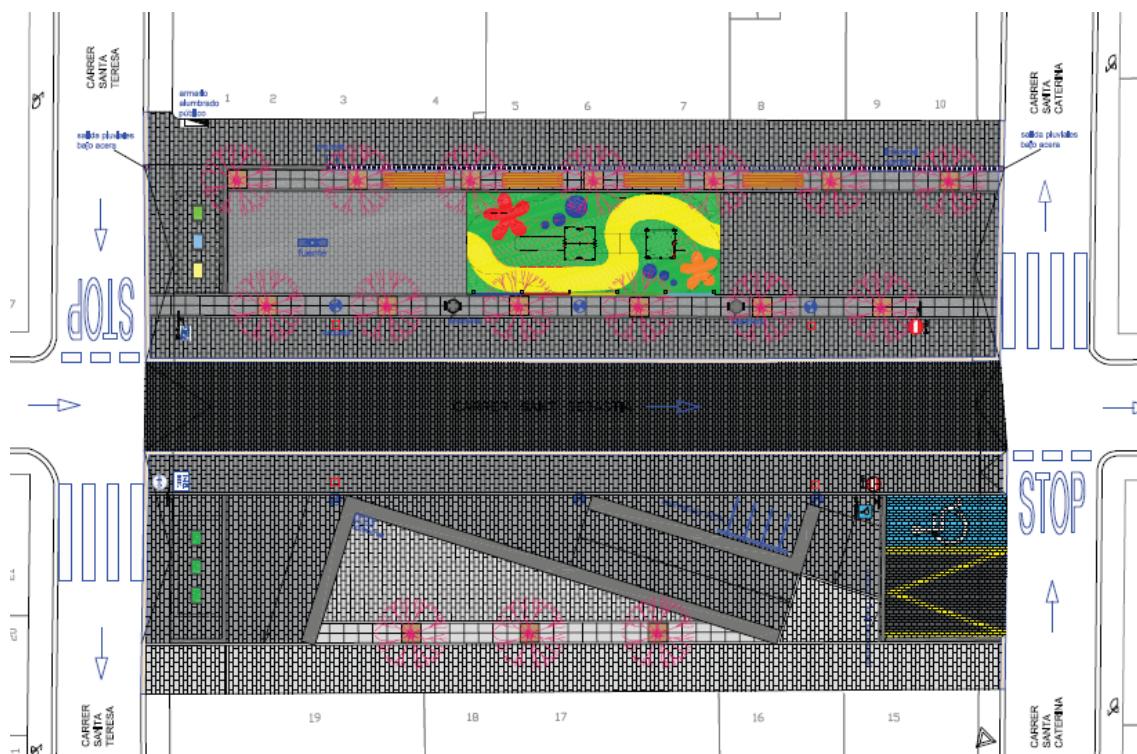
- ✓ **Plaza Colón**, una plaza con difícil accesibilidad y poco utilizada, se ha convertido en un espacio más diáfano y con más vida.



24



- ✓ **Plaza San Roque**, una histórica plazoleta de barrio donde actualmente se está llevando a cabo una reforma transformando todo el espacio, dejándolo a un único nivel.



**Recuperación del espacio público:
un espacio cuidado, un espacio atractivo.**

- ✓ **Plaza Miranda**, uno de los principales miradores de nuestra ciudad, se ha convertido en un entorno más amable, dejando de ser únicamente un mirador, para convertirse en una zona de paseo, descanso y recreo.



26



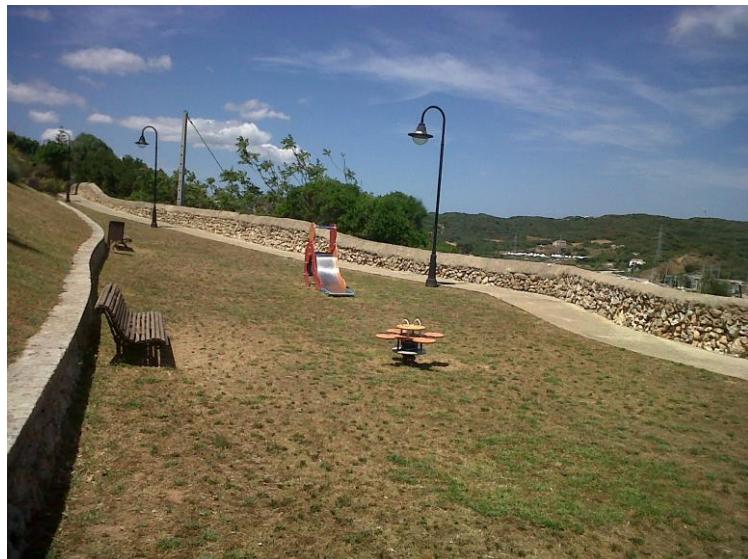


- ✓ **Paseo Marítimo**, el puerto de Mahón se presenta como el principal atractivo natural de nuestra población. Por ello, se debe potenciar su entorno, no únicamente desde el nivel del mar, sino también desde el propio acantilado, cuya altura ofrece una perspectiva inigualable. El proyecto de recuperación pretende mejorar los accesos con el puerto, así como también presentarse como una atractiva ruta de paseo. Tanto es así que, en la actualidad, la zona ya cuenta con un parque infantil, un mirador, un pipican, dos aparcamientos y un ascensor que conecta con el puerto.





- ✓ **Carrer Fornells**, otra zona importante de la cornisa marítima que también se ha transformado en beneficio de su entorno residencial.



30



- ✓ **Sínia Costabella** , un entorno natural urbano recuperado como centro neurálgico de actividades diversas como puede ser: huertos urbanos, pipican, zona de picnic y zona lúdico-deportiva.



31





- ✓ **Skate Park**, enmarcado en la zona de la Sínia Costabella, se ha recuperado un espacio para la actividad de los más jóvenes.



- ✓ **Huertos urbanos**, espacios que antes no tenían utilidad se han puesto a disposición de los vecinos de la zona, optimizando los recursos que se les ofrecen.



- ✓ **Pipican**, destinando zonas especialmente habilitadas para ello, se canaliza una actividad que, de lo contrario, podría ser molesta e insalubre para el resto de ciudadanos.



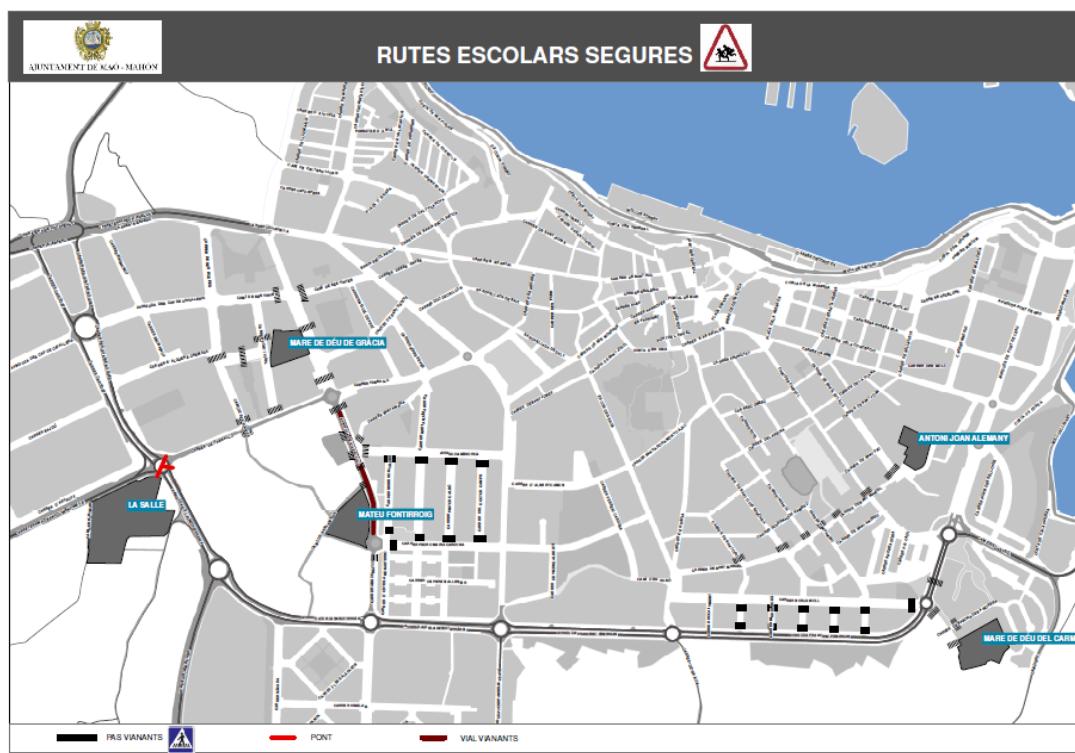
Bolsas de aparcamientos: aproximación pero no ocupación

Generando bolsas de aparcamientos entorno al centro, se consigue que los vehículos no ocupen las calles, y así otorgar más y mejor espacio al peatón.

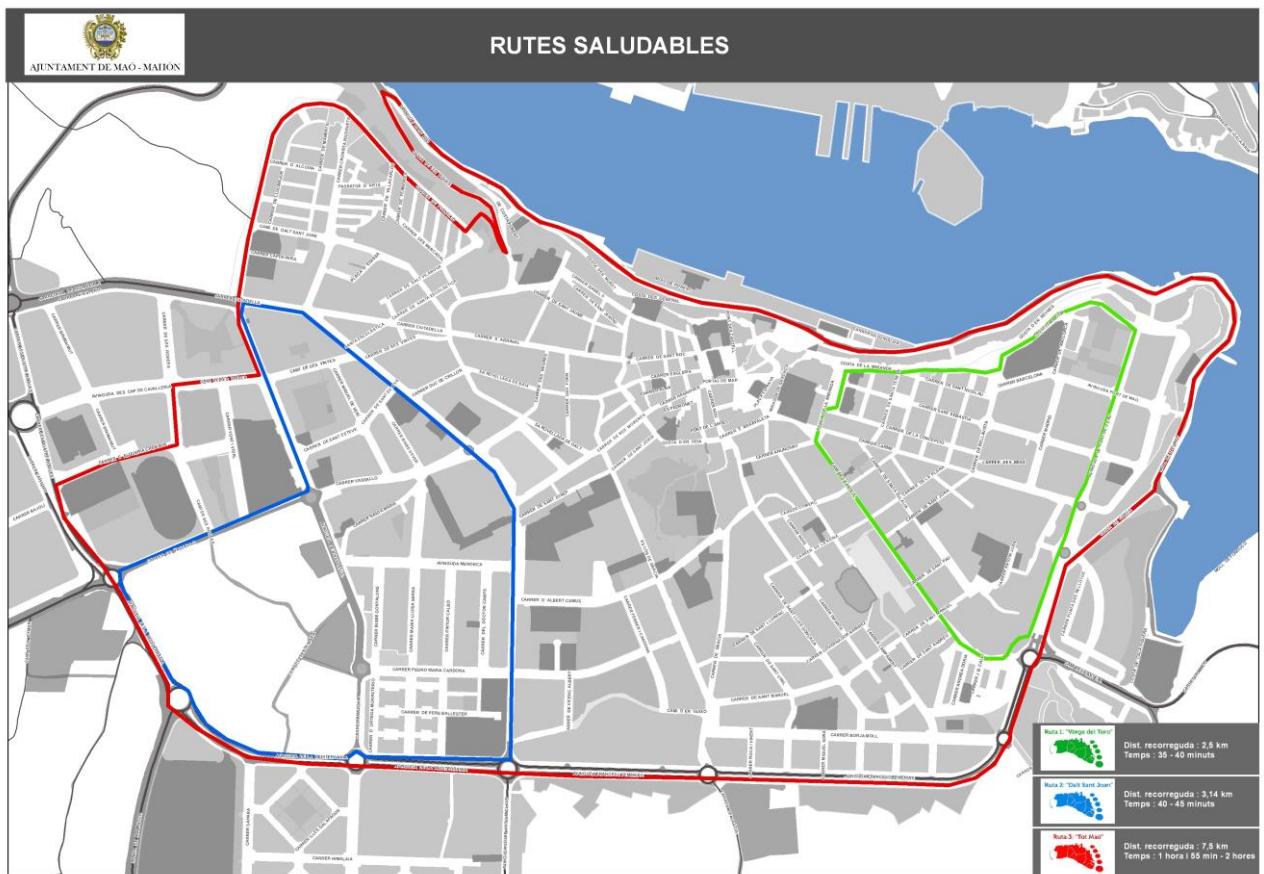


Mejora de las conexiones: la importancia de incentivar los recorridos a pie

- ✓ **Rutas Escolares**, se establecen itinerarios seguros por los que nuestros niños puedan transitar tranquilos de camino a los colegios.



- ✓ **Rutas Saludables**, con el trazado de nuevos recorridos a diferentes grados de dificultad, se trata de incentivar el hábito de caminar en su vertiente más sana y deportiva.





Ruta 2: Verge del Toro

Distància recorreguda: 2,5 km
Altitud: mínima 41 m - màxima 61 m
Temps aproximat: 35 - 40 min

Cat Cast



SEGURETAT

- Utilitzau calçat, mitjons, i roba transpirable adient a la temperatura ambiental.
- Bevi aqua o qualque beguda isotònica temperada abans, durant i després d'haver finalitzat la sessió esportiva.
- Seguiu una dieta saludable, ajustada a les vostres necessitats energètiques i variada quant als aliments.
- No realitzar l'activitat a les hores de més calor (12-18 hores del dia), i en cas, portau capell, ulleres de sol i utilitzau crema solar.
- Si us mareju o sentiu dolor al pit, interrompui la pràctica i consulta un professional de la salut.
- Devant una lesió practicau in situ repos, compressió i elevació del membre.
- Viglau les normes de seguretat de l'activitat realitzada i sobretot les interseccions i els senyals de tràfic.

BENEFICIS DE LA VIDA ACTIVA

- FISIOLÒGICOS:** Disminueix el risc de patir malalties cardiovasculars (hipertensió arterial, displàsia, diabetis, etc.) i cerebrovasculars. Ajuda a controlar el pes i manté o incrementa la força muscular. Millora la mobilitat articular i prevé i retarda l'inici de l'osteoporosi.

Millora la resistència física.

Millora la coordinació, l'equilibri i la flexibilitat.

- PSICOLOGICS:** Millora el benestar, l'humor, les emocions i l'autosíntesi. Disminueix i/o millora els símptomes de l'estres, l'anèstesi o la depressió.

- SOCIALS:** Fomenta les relacions socials i favoreix la integració en la societat. Incrementa el rendiment a la feina o a l'escola.

SEGURIDAD

- Utilice calzado, calcetines y ropa transpirable adecuado a la temperatura ambiente.
- Beba agua o alguna bebida isotónica templada antes, durante y después de haber finalizado la sesión deportiva.
- Seguid una dieta saludable, ajustada a vuestras necesidades energéticas y variada en cuanto a los alimentos.
- No realicé la actividad en las horas de más calor (12-18 horas) y en su caso, llevad un sombrero, gafas de sol y utilizad crema solar.
- Si os mareáis o sentís dolor en el pecho, interrumplid la práctica y consultad a un profesional de la salud.
- Ante una lesión practicad in situ reposo, compresión y elevación del miembro.
- Vigilad las normas de seguridad de la actividad realizada y sobretodo las intersecciones y las señales de tráfico.

BENEFICIOS DE LA VIDA ACTIVA

- FIISIOLÓGICOS:** Disminueix el risc de padecer enfermedades cardiovasculars (hipertensió arterial, displàsia, diabetis, etc.) i cerebrovasculars, ajuda a controlar el pes i manté o incrementa la fuerza muscular, millora la mobilitat articular i prevé la osteoporosi.

Millora la resistència física.

Millora la coordinació, el equilibrio y la flexibilidad.

- PSICOLOGICOS:** Mejora el bienestar, el humor, las emociones, la autoestima. Disminueja y/o mejora los síntomas del estrés, la ansiedad o la depresión.

- SOCIALES:** Fomenta las relaciones sociales y favorece la integración en la sociedad. Incrementa el rendimiento en el trabajo o en el colegio.

39



Ruta 3.1: Dalt Sant Joan

Distància recorreguda: 3,14 km
Altitud: mínima 74 m - màxima 106 m
Temps aproximat: 40 - 45 min

Ruta 3.2: Tot Mahón

Distància recorreguda: 7,57 km
Altitud: mínima 10 m - màxima 78 m
Temps aproximat: 1 h 55 m - 2 h

Cat Cast



- Circuit circular: "Tot Mahón"
- Distància recorreguda: 7,57 quilòmetres
- Altitud: mínima: 10 metres, màxima: 78 metres
- Temps aproximat: 1 hora 55 minuts - 2 hores



Programa de Promoció de l'Activitat Física per a la Salut



- Circuit circular: "Dalt Sant Joan"
- Distància recorreguda: 3,14 quilòmetres
- Altitud: mínima: 74 metres, màxima: 106 metres
- Temps aproximat: 40 - 45 minuts

Recomanacions a l' hora de caminar

- Utiliza calçat esportiu i roba còmoda i adequada.
- Evita caminar en hores de màxima insolació i protegeix-te del sol.
- Bevi aqua abans de tenir set.
- Incrementa la velocitat de caminada fins a una intensitat que encara et sigui possible xerrar.
- Realitza exercicis d'estiraments, sobretot després de caminar.
- Respecta les normes de seguretat vial i estigues atent al trànsit.

- Procura tenir una alimentació equilibrada i mantenir-te ben hidratat.
- Camina al menys 30 minuts diaris (poden ser divents en tranches al menys de 10 minuts) 5 o més dies de la setmana.
- Combinar les caminades (exercici aeròbic) amb exercicis de força, flexibilitat i equilibri (consulta l'oferta esportiva municipal).
- Anima a algun familiar o amic perquè camini amb tu.
- Adopta un estil de vida actiu, camina, puga escales, pràctica activitat física de forma i regular!



- ✓ **Carril bici**, como alternativa al vehículo, no debemos olvidar la importancia de la bicicleta. Si se quiere fomentar su uso y potenciar ésta como medio de transporte, se debe trabajar para ofrecer carrilles especiales que, no únicamente sean agradables, sino también seguros.



- ✓ **Ascensor del puerto**, si bien el puerto es uno de los puntos fuertes de nuestra población, desde el punto de vista de la movilidad, es un handicap que se debe superar. Para ello, con el objetivo de salvar el desnivel del acantilado, el primero de los proyectos ejecutados ha sido la instalación de un ascensor público.



41



© Oskar Pérez Fotografía
www.safabrica.com

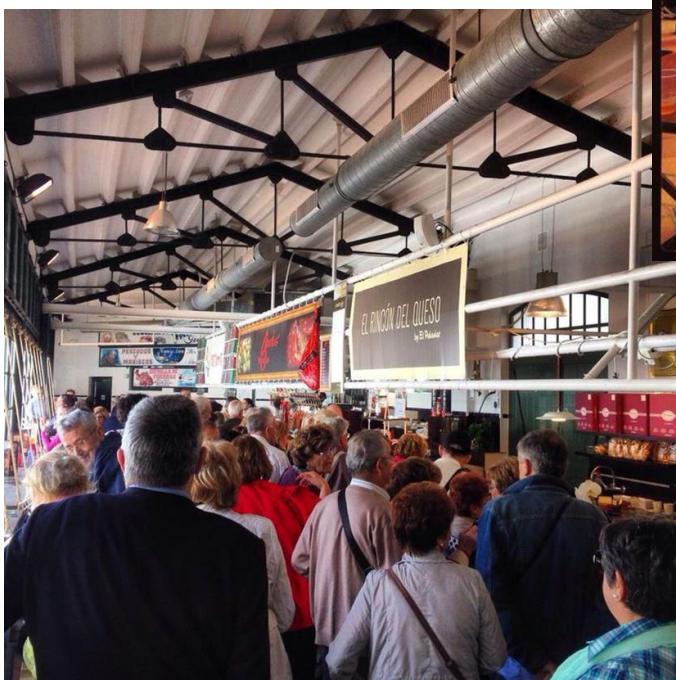


UNA CIUDAD MÁS VIVA

Resulta muy importante habilitar nuevos espacios de ocio y sociales para generar un efecto llamada que revitalice nuestro casco antiguo, superando una etapa de inactividad:

- ✓ **Mercat Femenías**, la transformación del antiguo mercado de pescados en un centro de referencia a nivel de restauración

42



- ✓ **Casal Jove**, un edificio recuperado convertido en un nuevo espacio para los jóvenes en el corazón de nuestra ciudad.



- ✓ **Ca n'Oliver**, un nuevo equipamiento cultural que quedará integrado en la plataforma peatonal del centro.



Ocupamos la calle:

- ✓ Fiestas Patronales
- ✓ Carnaval
- ✓ Fiestas tradicionales - cultura popular
- ✓ Nits de Música al carrer
- ✓ Nits al port
- ✓ Ferias y mercados
- ✓ Terrazas



PROYECTOS EN MARCHA

Ciudad 2020, somos una ciudad:

- ✓ Red española de ciudades saludable
 - Estrategia de promoción de la salud y prevención
- ✓ Municipio amigo de la Red Española de Ciudades Inteligentes
 - Smart City (ciudad inteligente)
 - Smart Destination (destino turístico inteligente)
 - Smart Office (unidad de gestión)
- ✓ Ciudad Ciencia y Ciudad Educadora
 - Divulgación científica del CSIC
 - Obra social La Caixa
- ✓ Ciudad Amiga de la Infancia
 - Programa Unicef sobre los Derechos de los Niños
- ✓ Red Española de Ciudades por el Clima
 - Mejora de la eficiencia energética
 - Información y sensibilización medioambiental
- ✓ Red de Ciudades que Caminan
 - Fomento de la cultura del caminar
 - Mejorar la accesibilidad universal y la seguridad vial
- ✓ Ciudad por el Comercio Justo
 - Promover el comercio justo en las compras públicas
- ✓ European Coalition of Cities Against Racism
 - Plan de acción contra el racismo, de la UNESCO

46



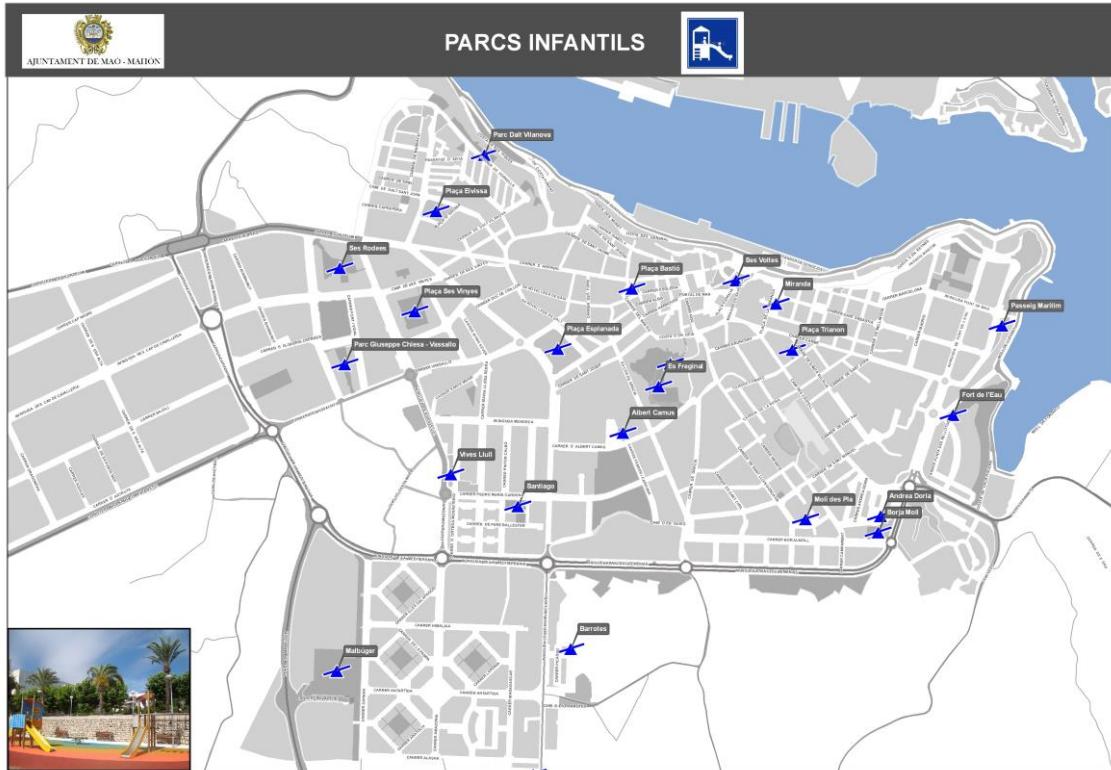
Red de Ciudades que Caminan
Rede de Cidades que Caminham



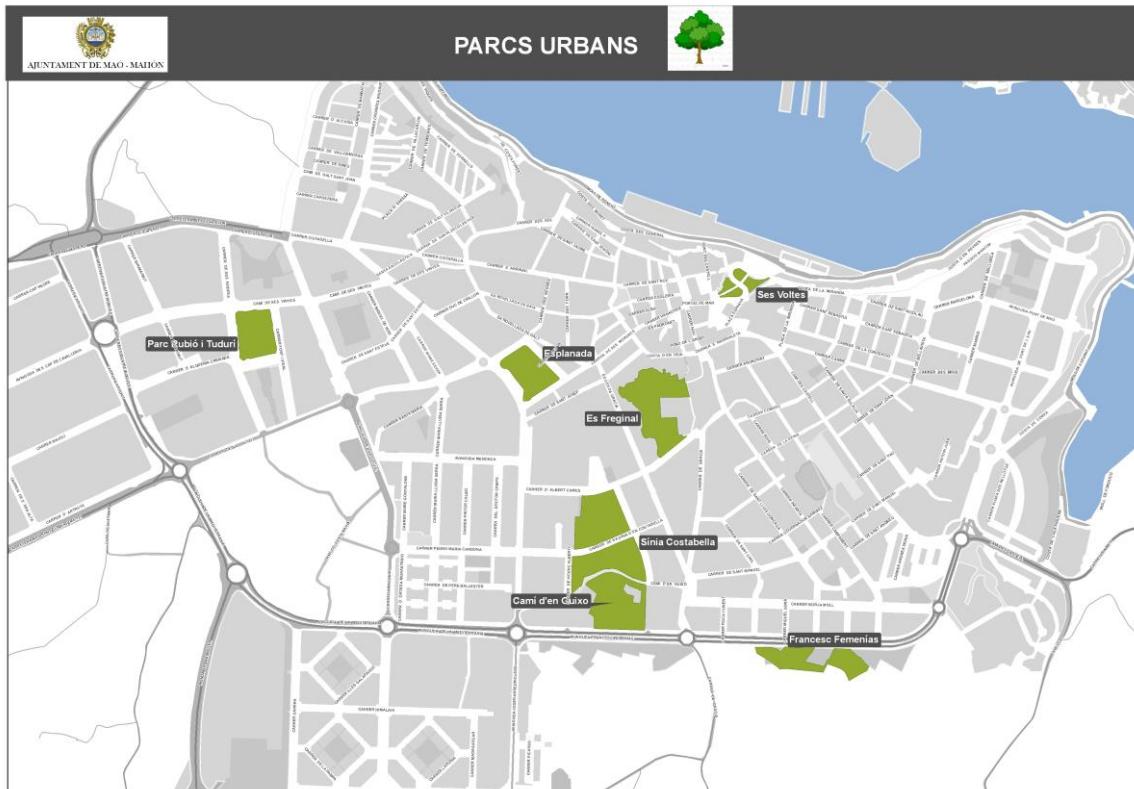
R · E · C · S
Red Española de Ciudades Saludables



Plan de mantenimiento y mejoras de parques infantiles



Plan de mantenimiento y mejoras de parques urbanos



48

PARC URBA : Sínia Costabella



PARC URBA : Recuperació Zona verda Francesc Femenias



Estat actual àmbit Zona Verda Francesc Femenias



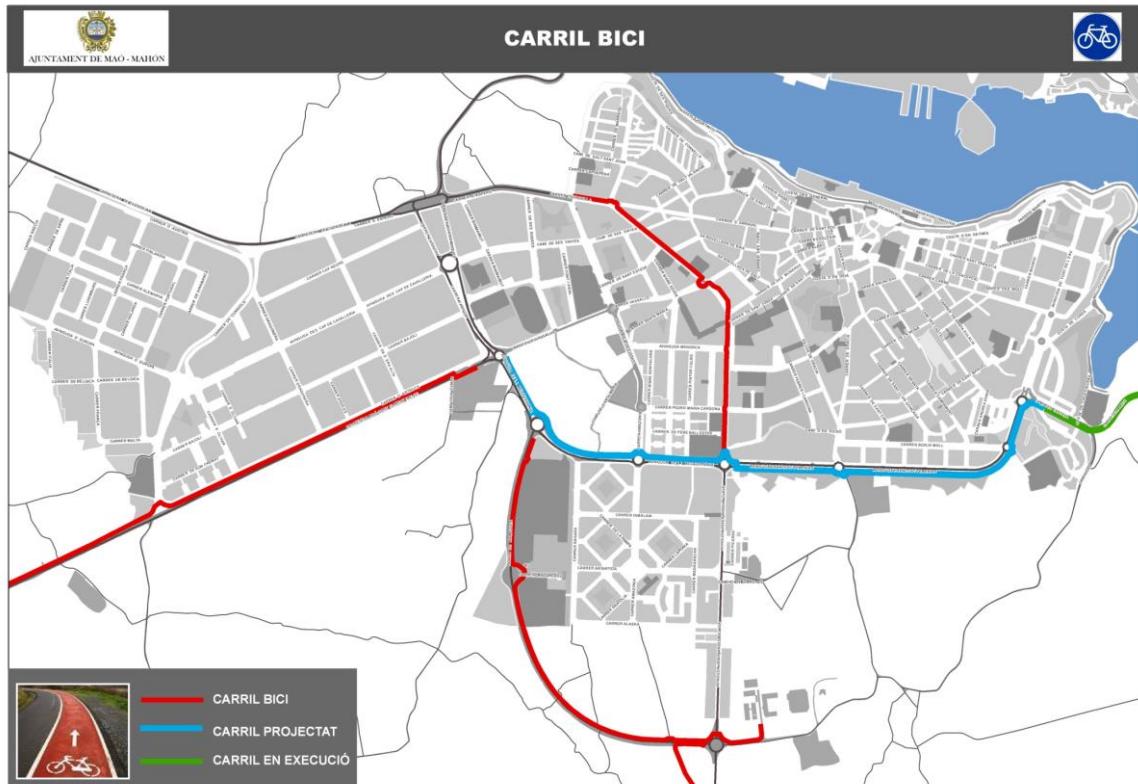
Superficie Total :	22873,93m2
Zona Lúdico Esportiva :	4658 m2
Arbres Fruiteres :	3162 m2
Picnic-Oci :	1230 m2
Horts Urbans :	2512 m2
Skate :	2285 m2
Pipican :	1964 m2

Projecte : Recuperació ambiental i paisatgística de les parcel·les que conformen la zona verda municipal de Francesc Femenias.

Superficie Total :	9836,00m2
Pipi-Can :	1621,39m2
Zona Lúdico esportiva :	3927,39 m2
Zona Árboles fruteros:	3813,00 m2



Carril Bici



Ampliación de la plataforma zona Centro



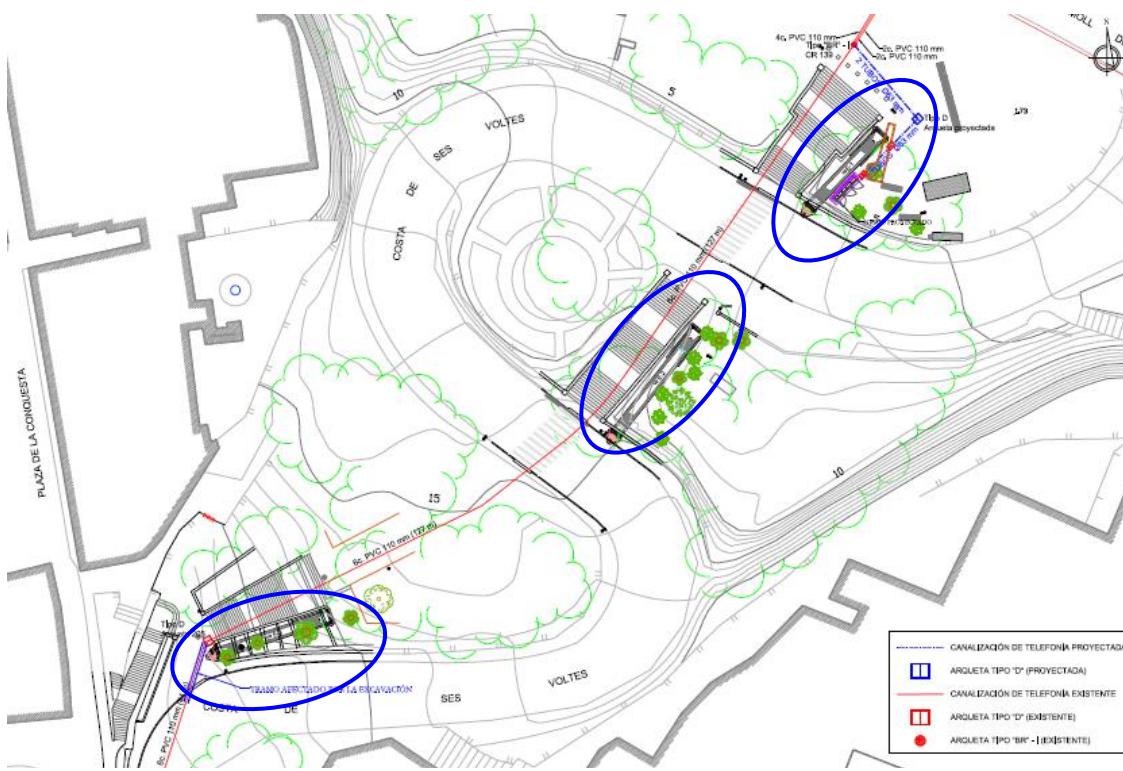
50

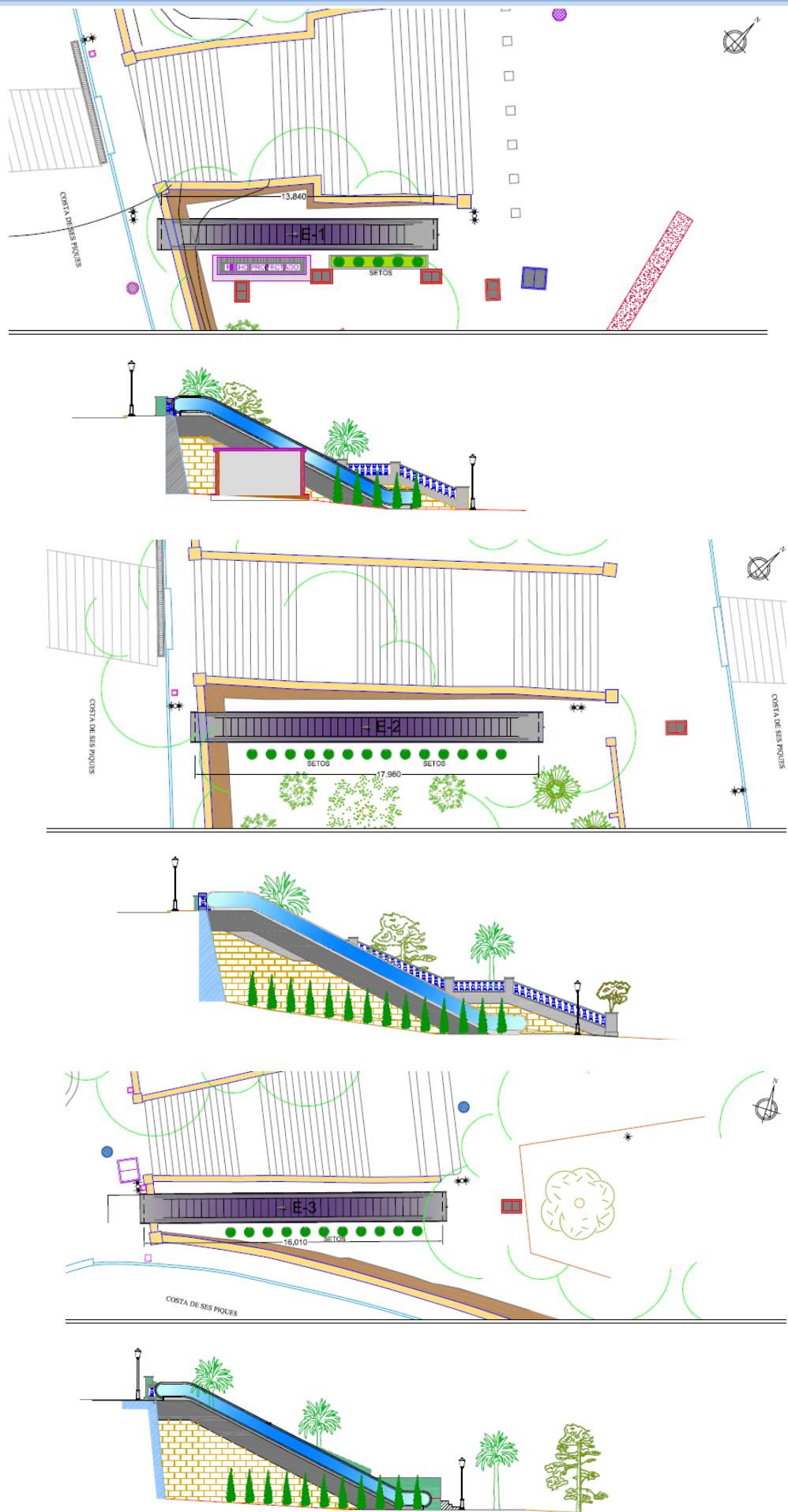


50

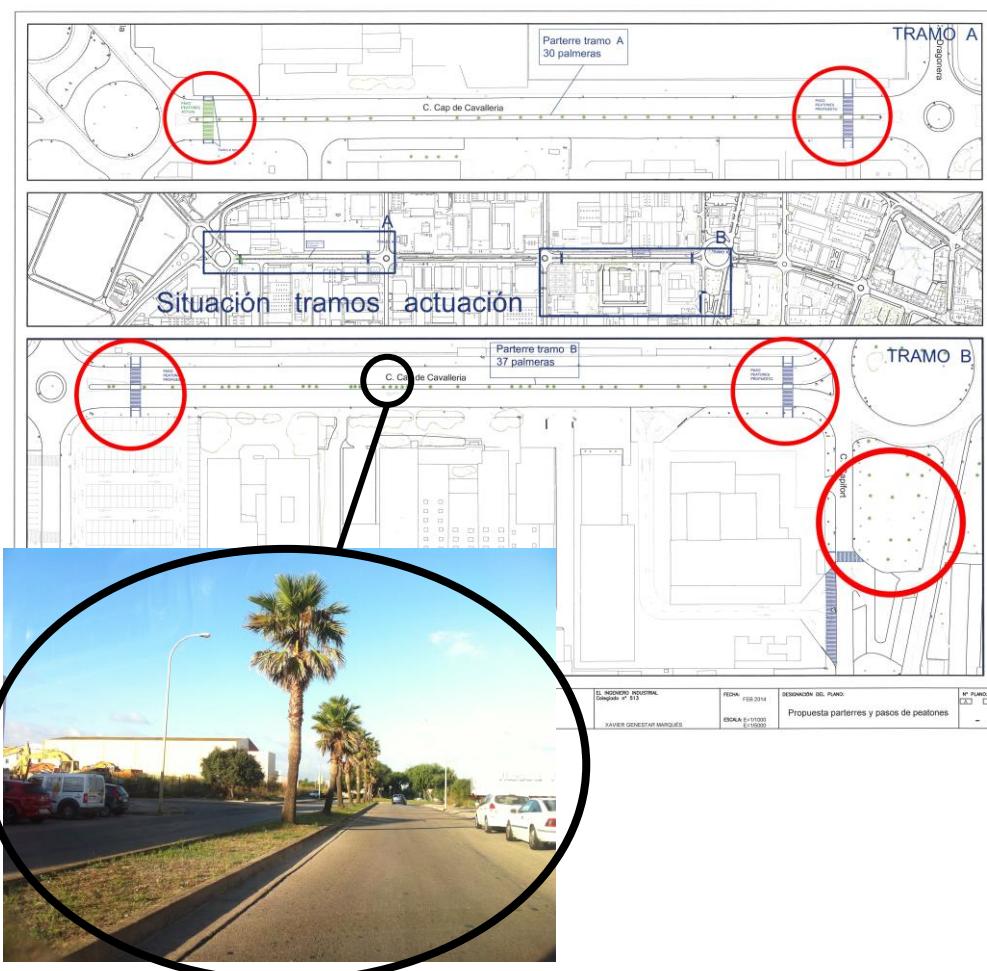
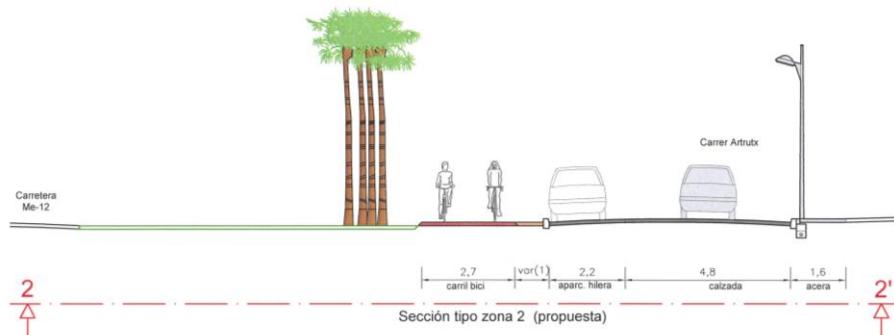
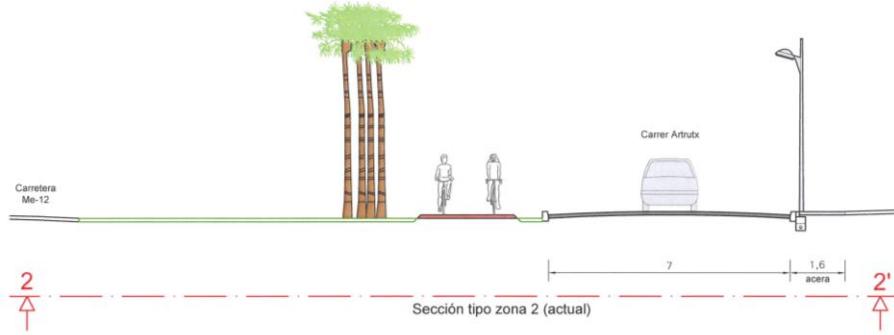


Mejora de accesibilidad peatonal en Costa de Ses Voltes





Mejora conexión peatonal ciudad – Polígono Industrial (POIMA)



ADHESIÓN A CAMPAÑAS

Como impulso a esta inercia de mejora, nuestra ciudad se ha adherido a varias campañas que nos ayuden a plantear y evaluar nuestro progreso de cara a un entorno más sostenible.

- ✓ Mi cole Camina
- ✓ Alianza de ciudades 30
- ✓ La ciudad paseable
- ✓ Participación en Premios Reina Sofía de Accesibilidad 2015
- ✓ Participación en Premios Ciudad que camina 2015



FOROS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Cualquier cambio que quiera ejecutarse en un entorno concreto debe verse beneficiado por el apoyo de las personas que puedan verse afectadas. Gracias a esta sinergia, no únicamente se consigue un proyecto más real y práctico, sino que la aceptación y participación garantiza su éxito. Para canalizar esta participación se han creado diferentes grupos de participación, según la temática a tratar:

- ✓ Consejo Municipal de
 - Comercio y Turismo
 - Puerto
 - Igualdad
 - Infancia y Juventud
 - Servicios Sociales
 - Personas Mayores
- ✓ Comisión de Trabajo de POIMA (Polígono Industrial Mahón)
- ✓ Comisión de Trabajo de comerciantes v vecinos del centro histórico
- ✓ MÔ Ciutat – Agenda Local 21

55

MÔ CIUTAT

AGENDA LOCAL XXI



ECOTECNOLOGÍA
ENERGÍA SALUDABLE
CIENCIA QUÍMICA VIAL
PARTICIPACIÓN
MUNICIPIOS COMERCIO
RACISMO RED
FÍSICA
MAÓ
CAMIÑAN SOLIDARIDAD
AMBIENTE CLIMÁTICO
ACCESIBILIDAD
CIUDADANOS
CAMBIO SEDENTARISMO CIUDAD
PEATONAL EDUCACIÓN **MAHÓN**
COOPERACIÓN SALUD
INFANCIA ACTIVIDAD MEDIO
SEGURIDAD JUSTO



UN CAMINO INACABADO...

Se puede afirmar que Mahón ha sufrido muchos cambios en los últimos años, todos ellos con un claro objetivo: recuperar una ciudad para las personas.

56

Las ciudades evolucionan, sus habitantes también, por lo que las tendencias se van reinventando en función del entorno y de los medios.

Siendo conscientes de que la mejora debe ser continua, debemos conseguir que Mahón siga caminando...

MAHÓN CAMINA

