



**PLAN DE MOVILIDAD URBANA  
SOSTENIBLE DE VILLAR DEL ARZOBISPO**

**E1. Análisis de la situación actual y  
diagnóstico de la movilidad**

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA  
David Llopis Castelló  
Ana María Pérez Zuriaga  
María Rosa Arroyo López



## Contenido

5.	Análisis y diagnóstico de la situación actual.....	6
5.1	Análisis socioeconómico, territorial y ambiental .....	6
5.1.1	Análisis socioeconómico .....	6
5.1.2	Análisis territorial .....	10
5.1.3	Análisis ambiental .....	19
5.2	Análisis y diagnóstico de la movilidad.....	29
5.2.1	Estado de la red urbana .....	29
5.2.2	Seguridad vial urbana.....	34
5.2.3	Oferta de transporte .....	46
5.2.4	Demanda de transporte .....	52
ANEXOS	.....	73
A1.	Encuestas .....	73
E1.	Encuesta de movilidad actual.....	73



## Índice de figuras

Figura 4. Localización del municipio en la Comunitat Valenciana. ....	6
Figura 5. Localización del municipio en la Comarca de la Serranía.....	6
Figura 6. Plano general del municipio. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana. 7	
Figura 7. Evolución del número de habitantes. Fuente: INE.....	8
Figura 8. Pirámide de población. Fuente: INE.....	8
Figura 9. Evolución del número de empresas en el municipio por sectores económicos. Fuente: INE. ....	9
Figura 10. Distribución del parque de vehículos. Fuente: DGT.....	10
Figura 11. Red de carreteras de acceso al municipio. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana. ....	11
Figura 12. Usos del suelo en el término municipal. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana. ....	13
Figura 13. Usos del suelo en entorno urbano. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana. ....	14
Figura 14. Desarrollos urbanísticos más recientes. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana. ....	14
Figura 15. Clasificación del suelo según NNSS de Villar del Arzobispo. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana. ....	15
Figura 16. Ordenación estructural según el PGOU previsto para Villar del Arzobispo. Fuente: Ayto. de Villar del Arzobispo. ....	16
Figura 17. Poblado Ibérico “La Seña”: (a) Localización. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana; (b) Fotografía del poblado. Fuente: Ayto. de Villar del Arzobispo. ....	17
Figura 18. Riesgo de inundación. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana. ....	18
Figura 19. Proximidad de los centros educativos a las canteras.....	20
Figura 20. Ficha de la estación 46258001-Villar del Arzobispo.....	21
Figura 21. Localización de la estación de medida de calidad del aire 46258001-Villar del Arzobispo.....	22
Figura 22. Niveles de concentración del dióxido de azufre (SO <sub>2</sub> ) en Villar del Arzobispo. ....	22
Figura 23. Niveles de concentración del NO en Villar del Arzobispo. ....	23
Figura 24. Niveles de concentración del NO <sub>2</sub> en Villar del Arzobispo. ....	24
Figura 25 Niveles de concentración del NOx en Villar del Arzobispo. ....	24
Figura 26. Niveles de concentración de PM10 en Villar del Arzobispo.....	25
Figura 27. Niveles de concentración de PM2.5 en Villar del Arzobispo.....	26
Figura 28. Niveles de concentración de PM1 en Villar del Arzobispo.....	27
Figura 29. Nube de polvo sobre el municipio debido a la actividad de las minas a cielo abierto. ....	28
Figura 30. Niveles de concentración de O <sub>3</sub> en Villar del Arzobispo. ....	28
Figura 31. Itinerario de la toma de datos. Fuente: Google Earth.....	29
Figura 32. Escala de valoración de la condición del pavimento.....	30
Figura 33. Estado del pavimento de la red vial. ....	31
Figura 34. Estado de las aceras de la red vial.....	32
Figura 35. Ancho de las aceras de la red vial. ....	32
Figura 36. Cruce de peatones en acera de ancho menor que 1,5 metros. ....	33
Figura 37. Ubicación de vados en el municipio.....	34
Figura 38. Distribución de accidentes con víctimas en el núcleo urbano del municipio. ....	35



Figura 39. Intersecciones potencialmente peligrosas.....	36
Figura 40. Intersección Potencialmente Peligrosa I.....	36
Figura 41. Visibilidad del acceso desde Avenida de la Serranía a Calle de la Música.....	37
Figura 42. Visibilidad de cruce necesaria para la realización de giros a izquierda en la IPP1.....	38
Figura 43. Visibilidad disponible en la IPP1.....	39
Figura 44. Elemento de drenaje situado transversalmente a la vía secundaria en la IPP1.....	39
Figura 45. Intersección Potencialmente Peligrosa II.....	40
Figura 46. Plaza en la Intersección Potencialmente Peligrosa II.....	40
Figura 47. Visibilidad necesaria para giro a izquierdas en IPP2.....	41
Figura 48. Visibilidad existente en la IPP2.....	41
Figura 49. Intersección potencialmente peligrosa III.....	42
Figura 50. Terraza de un bar en la intersección IPP3.....	43
Figura 51. Peatones circulando por la zona delimitada por vallas de obra.....	43
Figura 52. Peatones circulando por el interior de la IPP3.....	44
Figura 53. Intersección potencialmente peligrosa IV.....	44
Figura 54. Árbol ubicado en la intersección IPP4.....	45
Figura 55. Visibilidad necesaria en IPP4.....	45
Figura 56. Itinerario Hispano Chelvana Valencia-Higueruelas (fuente: <a href="http://www.hispanochelvana.com/">http://www.hispanochelvana.com/</a> ).....	46
Figura 57. Parada de autobús en Villar del Arzobispo.....	46
Figura 58. Escenario futuro Línea 4. Villar del Arzobispo según el Proyecto CV-101, La Serranía – València.....	48
Figura 59. Ubicación de los puntos de recarga eléctrica.....	49
Figura 60. Vías con aparcamiento señalizado y/o delimitado.....	50
Figura 61. Plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida.....	50
Figura 62. Disponibilidad de aparcamiento.....	51
Figura 63. Ejemplo de estacionamiento habitual que entorpece la circulación en “El Barrio”..	52
Figura 64. Ejemplo de estacionamiento en casco antiguo dificultando la movilidad peatonal..	52
Figura 65. Captura de pantalla de la encuesta.....	53
Figura 66. Distribución de la muestra por sexo y edad.....	54
Figura 67. Distribución de la muestra por ocupación.....	55
Figura 68. Número de personas que viven en el mismo domicilio.....	55
Figura 69. Vehículos en propiedad.....	56
Figura 70. Número de coches disponibles en el domicilio.....	56
Figura 71. Lugar de estacionamiento frecuente.....	57
Figura 72. Disponibilidad de vado en el domicilio.....	57
Figura 73. Frecuencia de recepción de pedidos a domicilio.....	58
Figura 74. Primer y segundo modos de transporte más utilizados en desplazamientos internos.....	59
Figura 75. Frecuencia de uso del coche en desplazamientos internos.....	59
Figura 76. Motivos de uso del coche desplazamientos internos.....	60
Figura 77. Reparto modal para distintos motivos de viaje en desplazamientos internos.....	61
Figura 78. Número de viajes medio en día laborable y fin de semana en desplazamientos internos.....	62
Figura 79. Duración de los viajes típicos más corto y más largo internos.....	62
Figura 80. Dificultad de aparcamiento percibida en el municipio.....	63
Figura 81. Zonas habituales de paseo en el casco urbano.....	63



Figura 82. Zonificación de zonas de paseo en el casco urbano. ....	64
Figura 83. Zonas habituales de paseo en ámbito rural. ....	64
Figura 84. Zonificación de zonas de paseo en ámbito rural.....	65
Figura 85. Destinos más frecuentes de los viajes realizados fuera de Villar del Arzobispo.....	66
Figura 86. Modo habitual de transporte en desplazamientos externos.....	66
Figura 87. Número de viajes externos según día laborable o festivo. ....	67
Figura 88. Reparto modal por motivo de viaje en desplazamientos fuera del municipio. ....	67
Figura 89. Tiempo medio diario destinado a viajar total fuera del municipio.....	68
Figura 90. Motivos de uso del coche en viajes fuera del municipio. ....	69
Figura 91. Predisposición a aumentar el uso del transporte público si mejora alguna característica. ....	69
Figura 92. Principales problemas de movilidad percibidos en el municipio. ....	70
Figura 93. Grado de acuerdo con distintas propuestas. ....	71

BORRADOR



## Índice de tablas

Tabla 1. Indicadores de la actividad económica. Fuente: GVA. ....	9
Tabla 2. Aforos de la red de carreteras de acceso a Villar del Arzobispo. Fuente: Generalitat Valencia y Diputación de Valencia. ....	12
Tabla 3 Valores umbrales para contaminantes según el Real Decreto 102/2011 de 28 de enero .....	21
Tabla 4. Días al año que se supera el umbral de PM10 marcado por el Real Decreto 102/2011. .....	26
Tabla 5. Concentración promedio anual de PM2.5 en Villar del Arzobispo. ....	26
Tabla 6. Días al año que se supera el umbral de PM2.5 recomendado por la OMS. ....	27
Tabla 7. Distribución de accidentes por año y localización.....	34
Tabla 8. Horarios invierno autobús Villar del Arzobispo – Valencia. ....	47
Tabla 9. Horarios invierno autobús Valencia- Villar del Arzobispo. ....	47
Tabla 10. Horarios verano autobús Villar del Arzobispo – Valencia. ....	47
Tabla 11. Horarios verano autobús Valencia- Villar del Arzobispo. ....	47

## 5. Análisis y diagnóstico de la situación actual

### 5.1 Análisis socioeconómico, territorial y ambiental

#### 5.1.1 Análisis socioeconómico

Villar del Arzobispo es un municipio situado en el interior de la provincia de Valencia (Figura 1), perteneciente a la comarca de La Serranía (Figura 2). Concretamente, el municipio se sitúa a 50 km aproximadamente de Valencia, siendo la principal vía que conecta ambas poblaciones la Autovía de Ademuz (CV-35). Asimismo, la población se encuentra a 63 km de la localidad de Requena, que conecta con Villar del Arzobispo mediante la carretera CV-395. El término municipal limita con los términos de las poblaciones de Andilla, Casillos, Chullilla, Domeño, Higuieruelas, Liria y Losa del Obispo, todas ellas pertenecientes a la provincia de Valencia (Figura 2).



Figura 1. Localización del municipio en la Comunitat Valenciana.

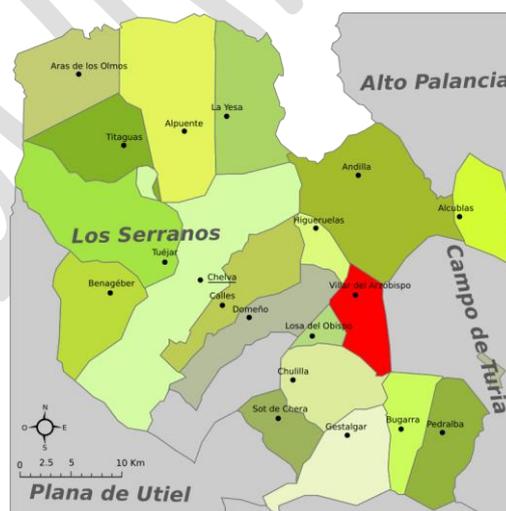


Figura 2. Localización del municipio en la Comarca de la Serranía.

El municipio está situado a una altura de 520 metros sobre el nivel de mar, en la cuenca izquierda del río Turia y en el extremo norte de un llano ondulado, sobre el borde de un estrato calcáreo.

En cuanto a la distribución urbana del municipio, se puede observar un área central predominante con calles irregulares y de menor anchura alrededor de la iglesia, que corresponde al centro histórico, y varias zonas construidas en distintas fases del desarrollo urbanístico del municipio en la que las calles son más amplias y forman una malla ortogonal (Figura 3).



Figura 3. Plano general del municipio. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana.

En cuanto a su geografía cabe destacar que el municipio presenta a su alrededor elevados cerros –Cerro Castelar y Cerro las Cabras– y una gran llanura en su parte más baja, favoreciendo la agricultura. Estas características hacen del municipio un lugar ideal para practicar deportes de naturaleza y aventura –p.ej., trail running, bicicleta de montaña (BTT), parapente y escalada–.

Según los últimos datos actualizados del Instituto Nacional de Estadística (INE), el número de habitantes de Villar del Arzobispo en el año 2020 era de 3.536, siendo el 49,3% de mujeres y el 50,7% de hombres (Figura 4). A partir del año 2004 el municipio experimentó durante seis años un crecimiento demográfico importante, alcanzando casi los 3.900 habitantes en 2009, pero la crisis frenó este crecimiento volviendo a cifras ligeramente superiores al periodo 2000-2003. No obstante, Villar del Arzobispo no está catalogado actualmente como municipio en riesgo de despoblación según el Comité Económico y Social de la Generalitat Valenciana.

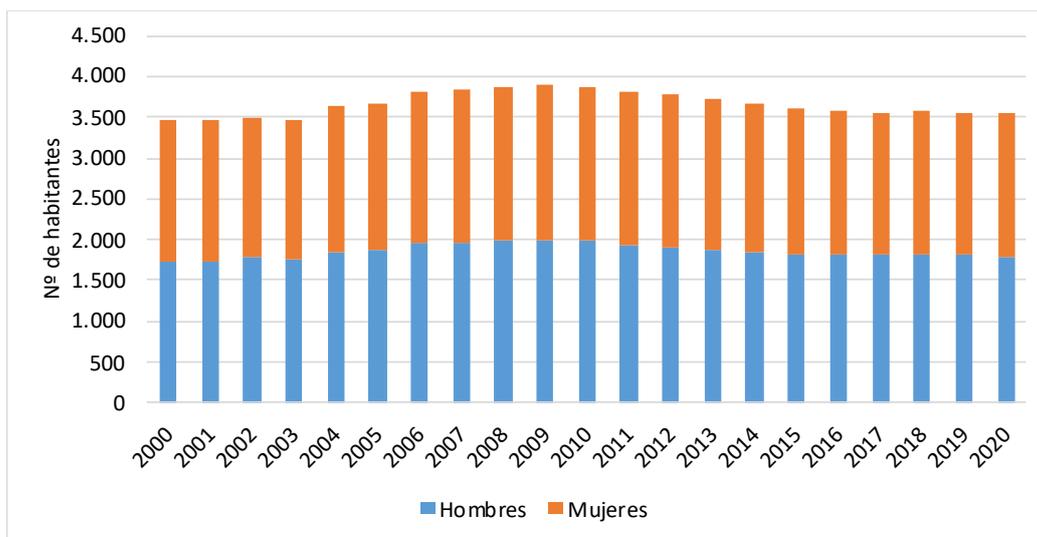


Figura 4. Evolución del número de habitantes. Fuente: INE.

La Figura 5 presenta, a fecha de 1 de enero de 2020, la pirámide de población del municipio en barras de color verde, mientras que la línea roja muestra la pirámide de población nacional. Como se puede observar, Villar del Arzobispo presenta una importante diferencia con la distribución de edades nacional. La población en edad avanzada –grupos de más de 70 años– tiene una mayor representación que la media nacional, mientras que para los grupos de edad entre 25 y 40 años se observa el fenómeno contrario. Esto puede explicarse a partir de la alta tasa de emigración hacia las ciudades de aquellas personas jóvenes en búsqueda de empleo provocada principalmente por la crisis sufrida entre los años 2008 y 2012. A este respecto, el plan presentado en este documento trata de fomentar una movilidad más sostenible con el fin de evitar una emigración masiva de los grupos jóvenes, al mismo tiempo que fomenta una mayor actividad económica del municipio.

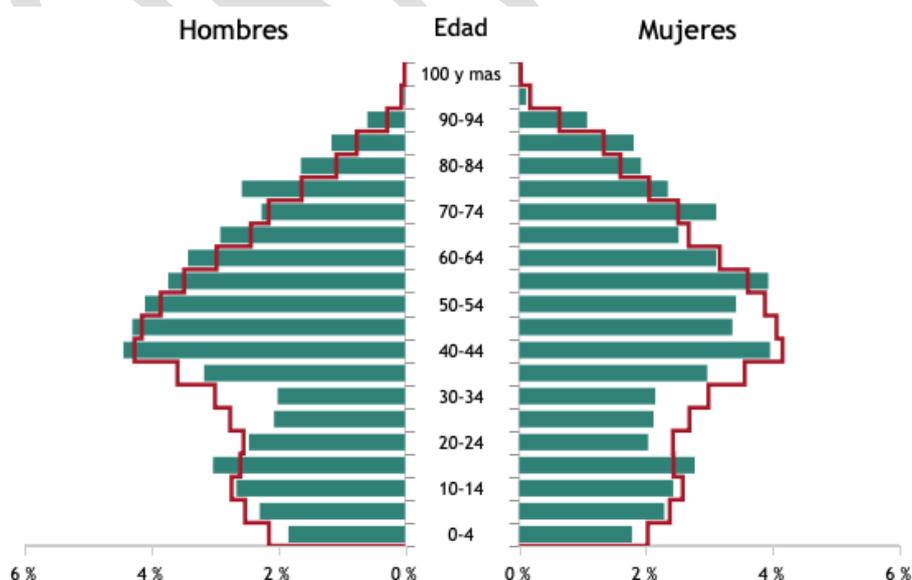


Figura 5. Pirámide de población. Fuente: INE.

En cuanto a la economía del municipio, cabe destacar que en el período 2016-2020 ha descendido el número de empresas en 21 empresas, existiendo en el año 2020 un total de 227

empresas (Figura 6). Entre estas, la gran parte de las mismas –42,73%– pertenecen al sector Comercio, transporte y hostelería. El siguiente sector con mayor importancia en cuanto a número de empresas es el sector Servicios, mientras que el sector Industria apenas recoge al 13,22% de empresas. No obstante, el peso de este último sector, comparándolo con las cifras de la Comarca (5,44%) y la Comunitat (6,66%), es bastante importante en el municipio. El caso contrario se observa para el sector Servicios, que a nivel comarcal y autonómico recoge a más del 80% de las empresas y a nivel municipal se sitúa en el 70,93% (INE).

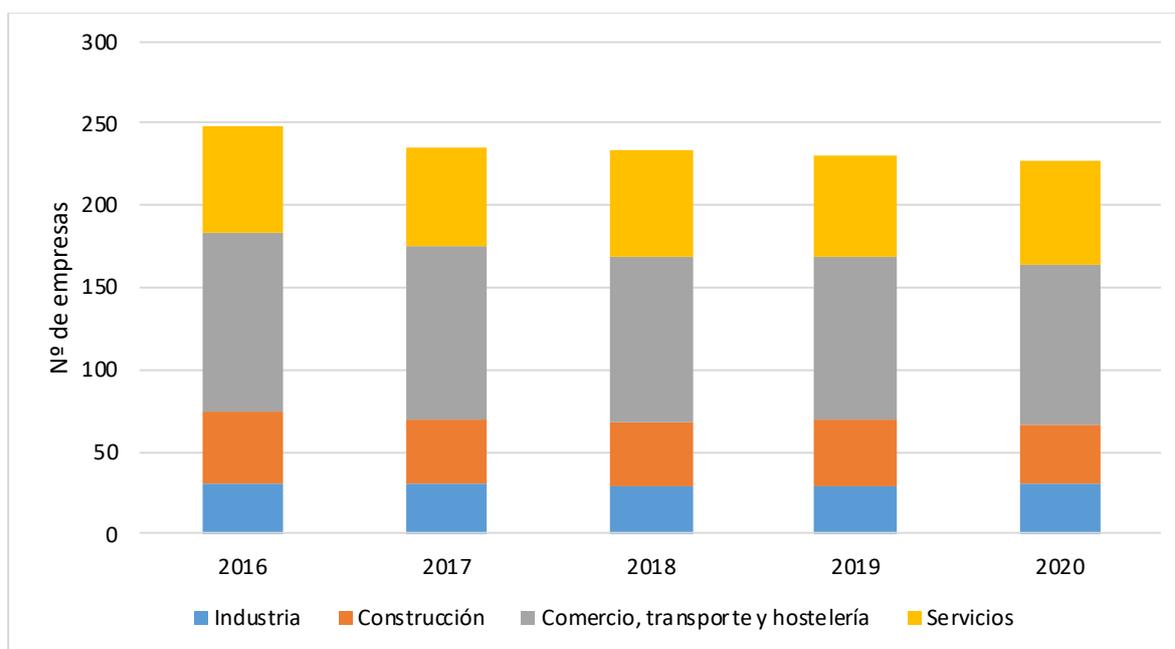


Figura 6. Evolución del número de empresas en el municipio por sectores económicos. Fuente: INE.

Finalmente, se muestran los principales indicadores de la actividad económica del municipio acompañados de las cifras a nivel comarcal, provincial y autonómico (Tabla 1). Cabe destacar que el presupuesto medio por habitante del municipio es significativamente inferior al resto de niveles mencionados, siendo además el gasto medio por habitante bastante superior a dicho presupuesto. Por otro lado, la deuda del municipio también se sitúa por encima de los valores observados a nivel comarcal, provincial y autonómico. Destaca también el alto valor catastral medio en comparación con la propia comarca, pero no sorprende debido a que Villar del Arzobispo es el pueblo más cercano a Valencia de la comarca y el que actúa de prestador de servicios a muchos de los pueblos vecinos, sobre todo de la misma comarca (p.ej., Higuieruelas, La Yesa, Losa del Obispo o Chulilla).

El número de vehículos por cada 100 habitantes que presenta el municipio está al mismo nivel que en la propia comarca, la provincia y la Comunitat. Según cifras de la DGT en febrero de 2021, el 60,07% del parque de vehículos corresponde a turismos, mientras que los vehículos pesados –camiones y autobuses– representan el 11,38%. Por su parte, los vehículos a dos ruedas –ciclomotores y motocicletas– representan el 12,48% de los vehículos y las furgonetas un 7,68%. En total, en el municipio están registrados 3.268 vehículos (Figura 7). Por último, es importante destacar que la antigüedad media del parque de vehículos se situaba, en 2015, en 11,6 años, siendo las furgonetas el tipo de vehículo con una mayor media de edad –14,9%–.

Tabla 1. Indicadores de la actividad económica. Fuente: GVA.

	Municipio	Comarca	Provincia	Comunidad
Presupuesto medio por habitante - 2020 (euros/habitante)	743,45	1.121,09	978,97	995,24
Gasto medio por habitante (Liquidación Presupuesto) - 2019 (euros/habitante)	1.390,20	1.879,20	1.023,34	1.006,59
Deuda Viva del municipio - 2019 (euros/habitante)	735,7	278,67	407,55	296,41
Líneas telefónicas - 2012 (nº líneas telefónicas x 100 hab)	25,5	30,85	41,3	39,56
Vehículos turismos - 2019 (nº vehículos turismos x 100 hab)	54,81	56,13	49,82	52,35
Entidades financieras - 2013 (nº entidades financieras x 1000 hab)	1,32	1,36	0,84	0,79
Valor catastral medio - 2020 (euros)	43.866,14	25.845,06	51.960,95	49.205,00

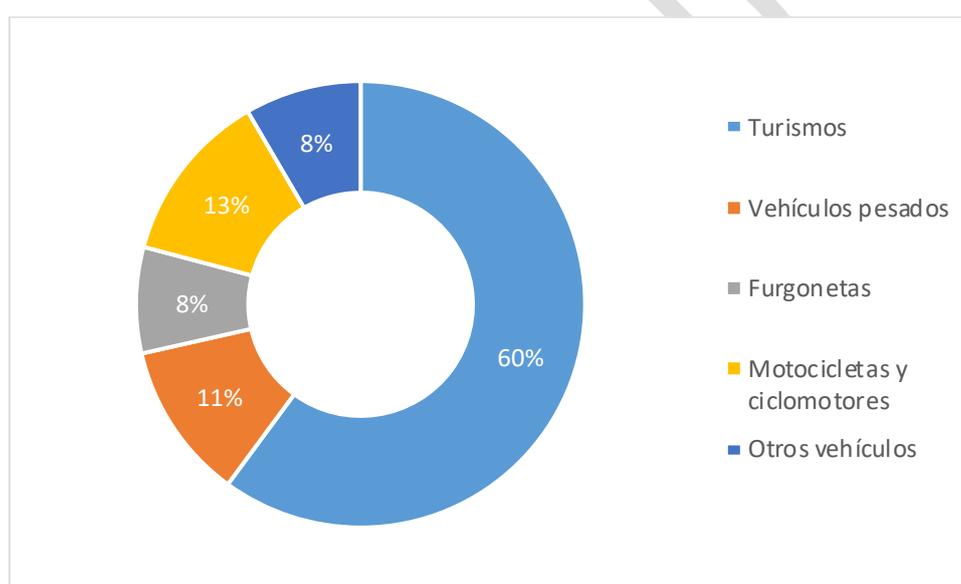


Figura 7. Distribución del parque de vehículos. Fuente: DGT.

Un problema para el paisaje urbano y la calidad de vida lo constituye el **aparcamiento** sin limitaciones en buena parte de la red viaria. Especialmente en el caso de los camiones, por el elevado número de éstos por la actividad minera. Destaca como una de las actuaciones más importantes en este sentido la Ordenanza sobre el Aparcamiento de camiones, autobuses y demás vehículos de más de 10 tn, tramitada en 2007, limitando su aparcamiento en el casco urbano a 3 horas, al mediodía, para comer; y el aparcamiento municipal habilitado para ellos en el Polígono Industrial “La Loma”, con aproximadamente 40 plazas. Para evitar este aparcamiento de camiones a mediodía, en este Plan se propone habilitar un acceso peatonal entre el aparcamiento municipal en el polígono y el casco urbano.

### 5.1.2 Análisis territorial

Las **principales vías de acceso** al municipio de Villar del Arzobispo son las carreteras CV-345, CV-347 y CV-395, conectando todas con la Autovía de Ademuz (CV-35) (Figura 8). Mientras que el acceso situado al este recoge el tráfico proveniente principalmente de Valencia tanto de la CV-345 como la de la CV-395, el acceso sur es comúnmente utilizado por vecinos de los pueblos de la Comarca de La Serranía situados al oeste de la provincia –Losa del Obispo, Calles, Chelva, Tuéjar o Titaguas–. Por el norte, la carretera que da acceso al municipio es la CV-345, que es la

vía de acceso desde poblaciones como Higuieruelas o La Yesa. Cabe destacar que el tráfico de paso entre el acceso norte y el acceso este se produce, actualmente, mediante una variante que da acceso al Polígono Industrial “La Loma”. Antiguamente, la carretera CV-345 pasaba en forma de travesía por el interior de la población.

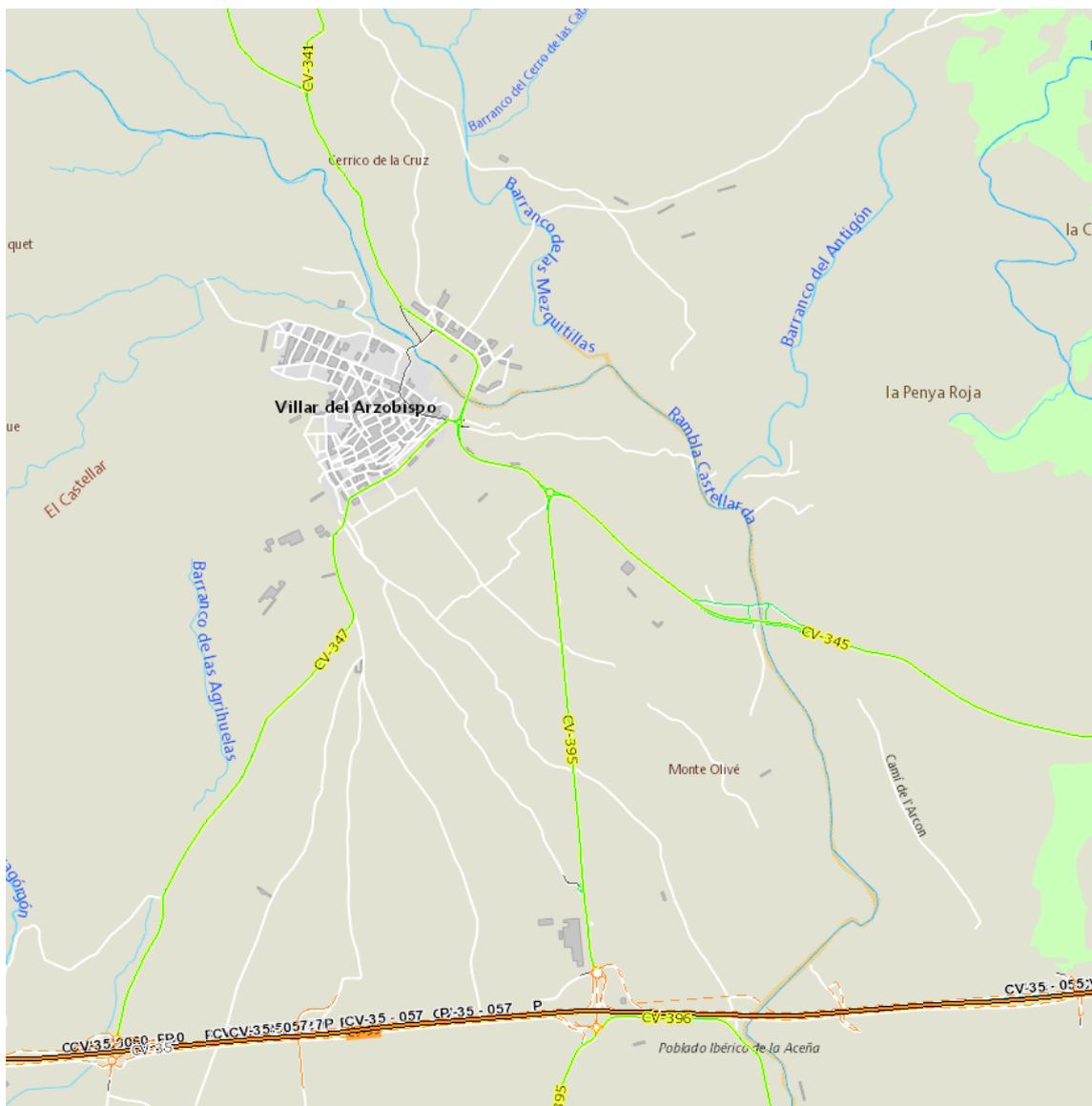


Figura 8. Red de carreteras de acceso al municipio. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana.

La Tabla 2 recoge los datos de aforos en el periodo 2017-2019 de estas carreteras junto a su titularidad. Cabe destacar que se espera un aumento del tráfico en el acceso este mediante la CV-395 debido a la reciente ampliación de la autovía de Ademuz hasta la población de Losa del Obispo. Como consecuencia, se espera una disminución considerable de tráfico en la CV-345 considerable. Adicionalmente, también se ha tenido en cuenta la carretera CV-341 que da acceso principalmente a los municipios de Andilla y sus alrededores. A la vista de los datos recogidos, se observa un elevado porcentaje de vehículos pesados en todas las carreteras de acceso, que está en consonancia con la gran actividad minera del municipio y también de los pueblos de alrededor.



Tabla 2. Aforos de la red de carreteras de acceso a Villar del Arzobispo. Fuente: Generalitat Valencia y Diputación de Valencia.

Carretera	Titularidad	IMD <sub>2017</sub>	%p <sub>2017</sub>	IMD <sub>2018</sub>	%p <sub>2018</sub>	IMD <sub>2019</sub>	%p <sub>2019</sub>
<b>CV-35</b>	Conselleria	6.554	11,0%	5.876	11,9%	5.941	11,9%
<b>CV-345 Este</b>	Diputación	1.799	25,68%	1.851	24,41%	1.974	28,01%
<b>CV-345 Norte</b>	Diputación	1.229	11,55%	1.203	12,05%	1.155	18,18%
<b>CV-341</b>	Diputación	592	46,46%	568	47,84%	480	42,93%
<b>CV-395</b>	Diputación	2.343	18,03%	2.224	17,96%	2.271	19,48%
<b>CV-347</b>	Diputación	867	8,26%	815	8,63%	843	10,14%

A continuación, se analiza el **uso del suelo** del término municipal considerando los datos proporcionados por el Proyecto CORINE Land Cover 2018 (CLC2018) (Figura 9). El municipio cuenta actualmente con aproximadamente 68 ha de tejido urbano y con tres áreas puramente industriales (polígonos verdes opacos en Figura 9): (i) Polígono Industrial “La Loma”, situado al norte con una superficie de 17 ha; (ii) Polígono Industrial “La Balsilla”, ubicado junto a la CV-35 con una superficie de 30 ha; y (iii) Polígono Industrial “San Vicente”, ubicado muy cercano al límite suroeste del tejido urbano del municipio con una superficie de 6 ha. Además, el municipio apenas cuenta con área catalogada como vegetación, bosque o matorral, siendo la gran parte de su superficie (en color amarillo y marrón) destinado a cultivo tanto de secano –p.ej., almendro– como de frutales –p.ej., vid–.

En las inmediaciones del municipio, concretamente al norte y oeste del mismo se encuentran grandes explotaciones mineras y un relieve muy accidentado, lo que impide el desarrollo urbano del municipio (Figura 10). Al noreste se encuentra el Polígono Industrial “La Loma”, separado del municipio por la “Rambla Castellarda”. Precisamente, esta rambla actúa de barrera natural al crecimiento del municipio por esa parte. Por su parte, la parte sureste adyacente al municipio es ocupada por “La Hoya”, una superficie destinada históricamente a la huerta y que se sitúa en la parte más baja del municipio (Figura 10). Finalmente, el poco crecimiento urbano que ha experimentado el municipio en los últimos años lo ha hecho en las inmediaciones de la parte suroeste. En esta zona se está desarrollando la Unidad de Ejecución número 4 y, todavía más al sur, se ha proyectado suelo para uso industrial y uso de interés comunitario (Figura 11). Particularmente, en esta última zona de suelo Declarado de Interés Comunitario se está desarrollando en este momento la ampliación de la Residencia “Las Suertes” y el Centro de día “La Encina”, pertenecientes a la “Coordinadora de Disminuidos Físicos y Psíquicos de Villar y Comarca”.

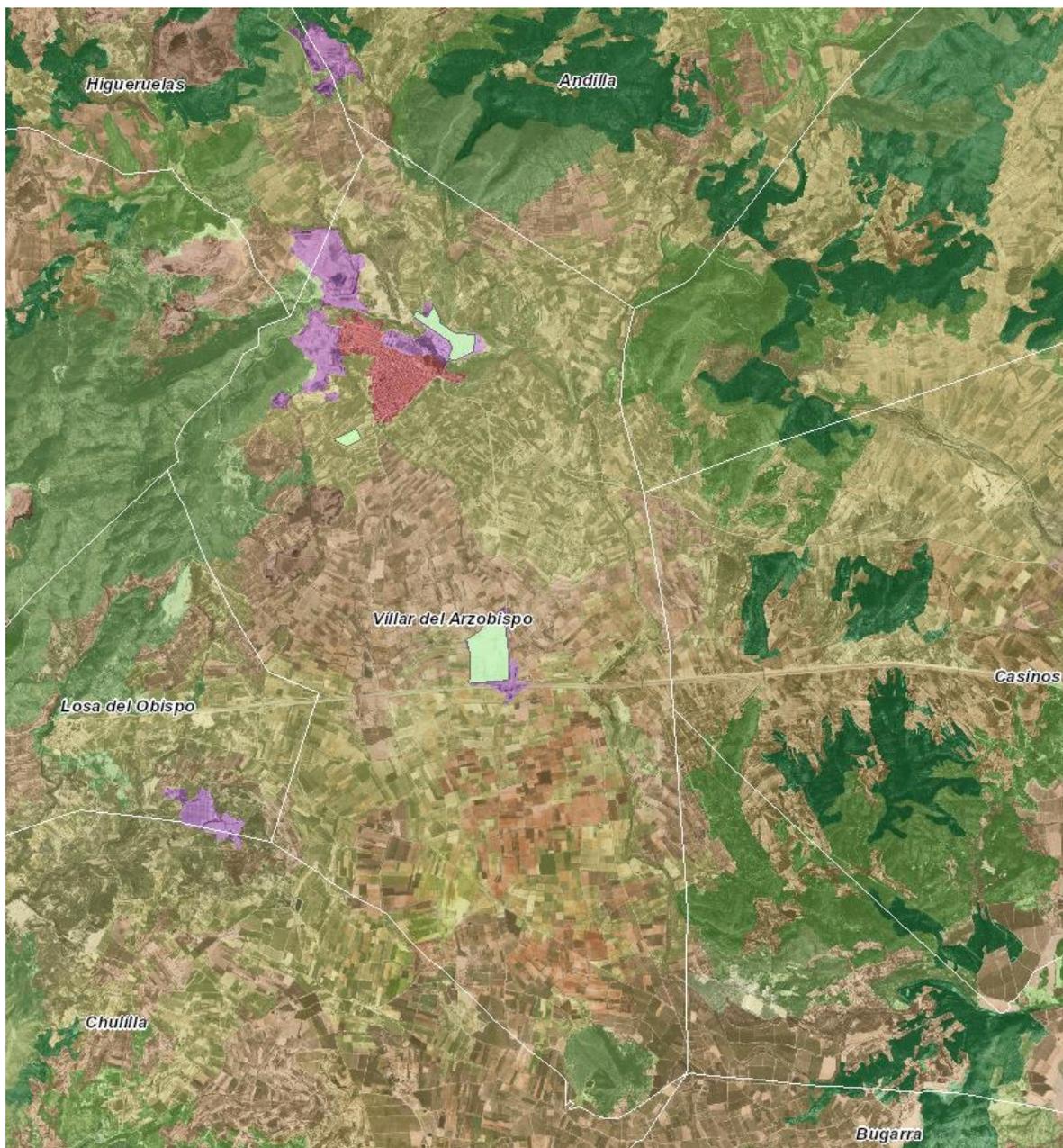


Figura 9. Usos del suelo en el término municipal. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana.

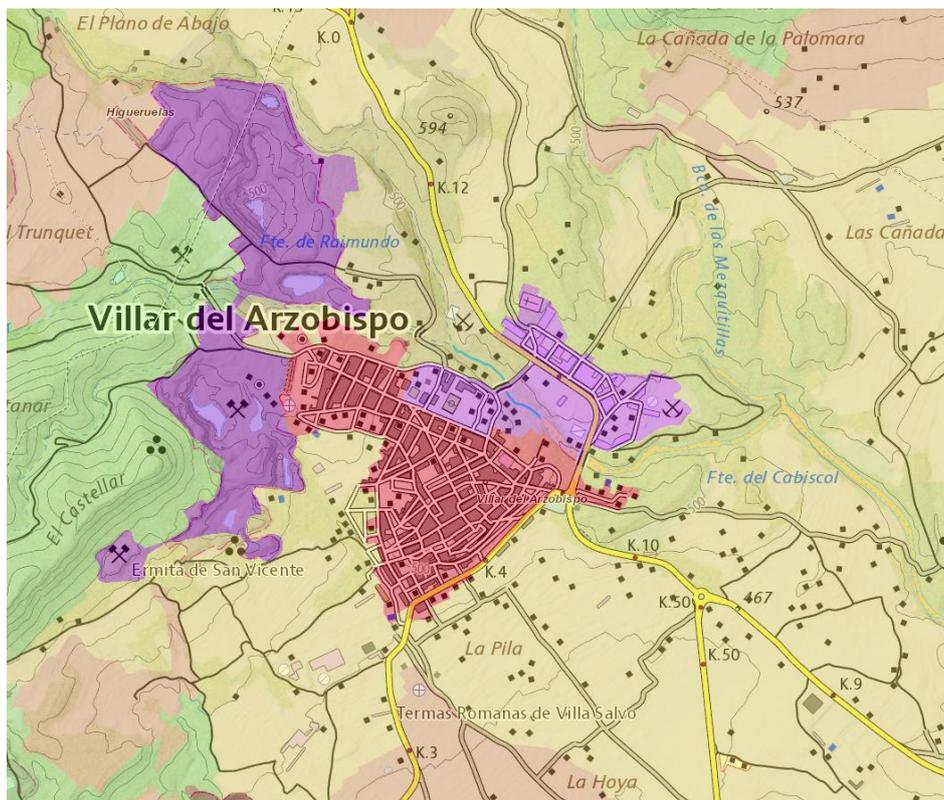


Figura 10. Usos del suelo en entorno urbano. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana.

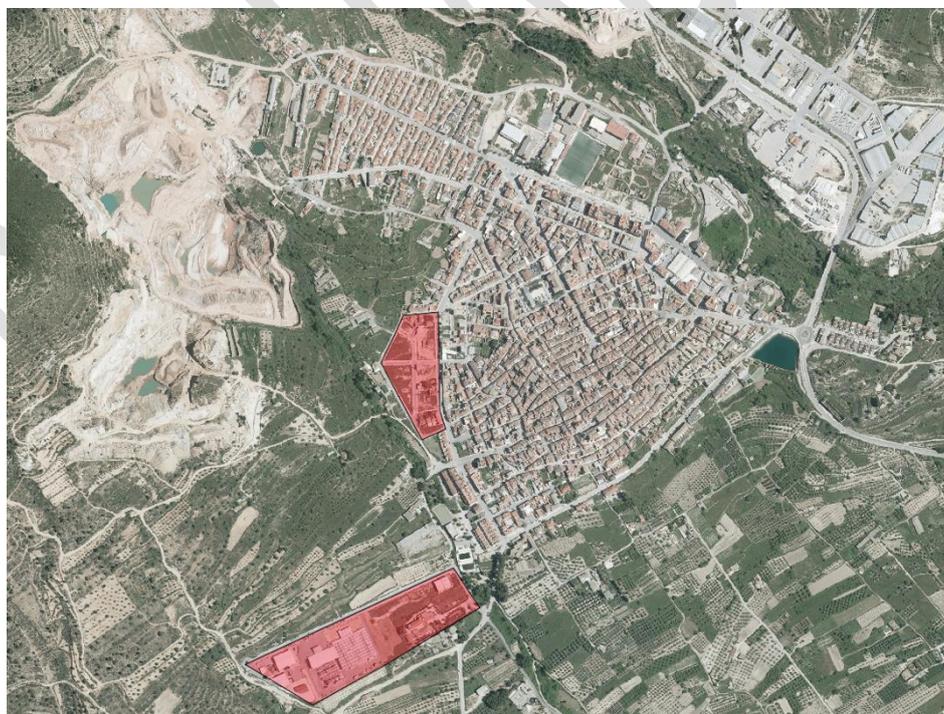


Figura 11. Desarrollos urbanísticos más recientes. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana.

Las **Normas Subsidiarias (NNSS)** de Villar del Arzobispo, aprobadas en 1997, junto a sus recientes modificaciones puntuales intentan responder a los condicionantes mencionados anteriormente. La Figura 12 representa la clasificación del suelo actual del municipio. Como se puede anticipar, la superficie roja representa el suelo clasificado como “suelo urbano”. El crecimiento urbanístico del municipio estuvo previsto sobre la parte conocida comúnmente como “San Vicente”, situada al suroeste del núcleo urbano (color amarillo). Sin embargo, esta superficie ya no está considerada como suelo urbanizable. Por otra parte, las zonas de huerta de “La Pila” y “La Hoya” están clasificadas como “suelo no urbanizable protegido”.

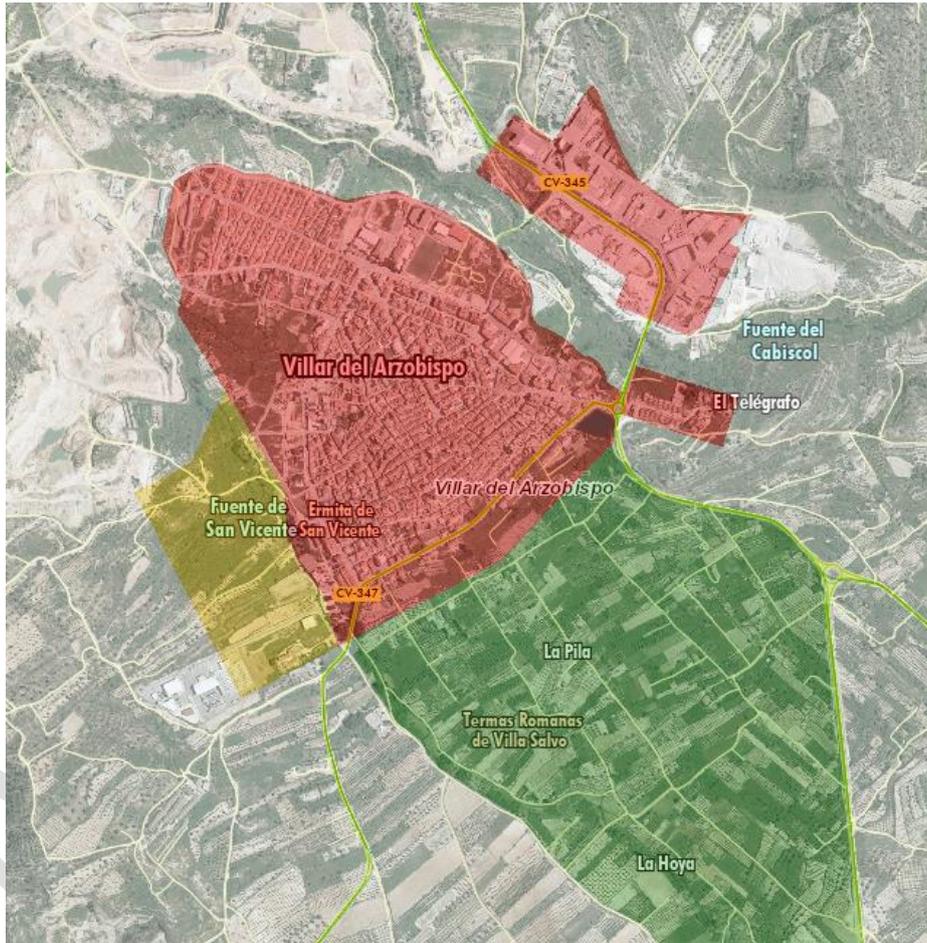


Figura 12. Clasificación del suelo según NNSS de Villar del Arzobispo. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana.

No obstante, cabe destacar que a pesar de que el nuevo **Plan General de Ordenación Urbana (PGOU)** del municipio se encuentra en estado de suspensión, se espera que sea aprobado en los próximos años. Por tanto, el borrador de este Plan se tendrá en cuenta a la hora de redactar el presente PMUS debido a la interacción que tendrán ambos planes. En este se establecen las siguientes zonas de ordenación estructural (Figura 13):

- Núcleo Histórico (ZUR-NH): Comprende el núcleo primitivo de la población de Villar del Arzobispo, que conserva su trama urbana y tipologías tradicionales, y las manzanas que configuran su entorno más inmediato.
- Residencial (ZUR-RE): Corresponde a las áreas residenciales del casco urbano en torno a la zona anterior, de origen más reciente, mayoritariamente urbanizadas y edificadas.

Destinada principalmente a uso residencial, aunque con actividades comerciales en algunas plantas bajas.

- Industrial (ZUR-IN): Corresponde a las áreas destinadas a actividades industriales, parcialmente edificadas y urbanizadas. En esta zona se integran los Polígonos Industriales “La Loma”, “Las Suertes” y “La Balsilla”.
- Terciaria (ZUR-TR): Corresponde al área destinada a usos dotacionales o terciarios religiosos.

En cuanto a las Zonas de Nuevo Desarrollo, se establecen las siguientes zonas:

- Residencial (ZND-RE): Corresponde a las zonas de borde del casco, en áreas anteriormente clasificadas como urbanas y no desarrolladas.
- Terciaria (ZND-TR): Corresponde a la Residencia "Las Suertes" y su ampliación.

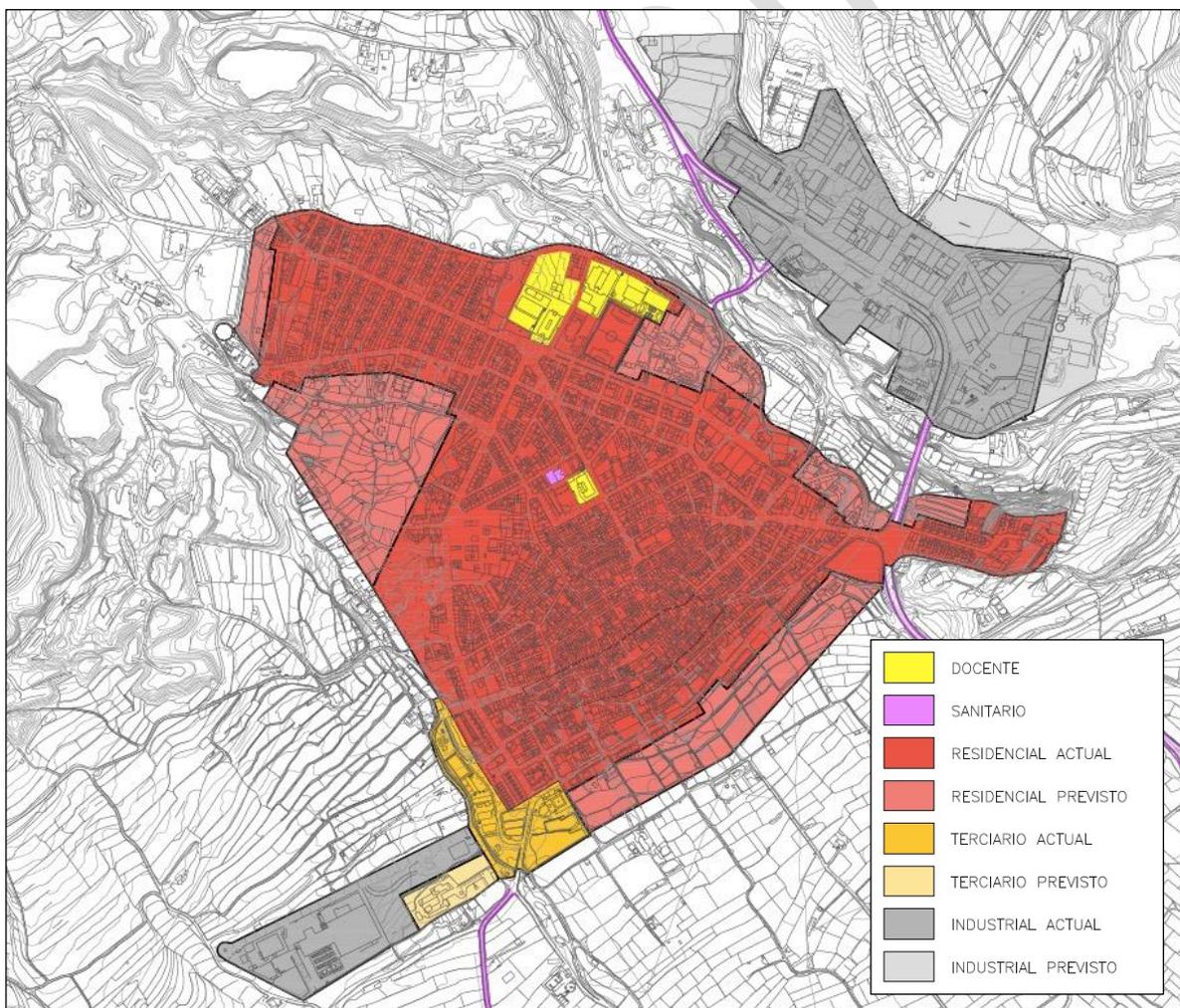


Figura 13. Ordenación estructural según el PGOU previsto para Villar del Arzobispo. Fuente: Ayto. de Villar del Arzobispo.

En el municipio se encuentran distintos **recursos paisajísticos** (Figura 14). En ámbito urbano destaca la Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de la Paz, la Ermita de San Vicente Ferrer y el Monasterio de San Juan de la Cruz. Adicionalmente, en ámbito rural se encuentra el Poblado Ibérico Amurallado de “La Seña”, situado en la parte suroeste del término municipal. Se trata de un yacimiento ibérico construido en llano con dos niveles superpuestos: (i) Ibérico Antiguo,

datado entre el 525 y el 450-425 a.C.; y (ii) Ibérico Pleno, datado entre el 425 y el 150 a.C. Otros recursos paisajísticos y culturales son el Refugio de Solanas y Casica Roger, el Yacimiento Puntal de Cambrapalacio Prelacial, el Museo Arqueológico, Casa Cinteros, Ruta del Hombre y Ruta de la Guerra Civil.

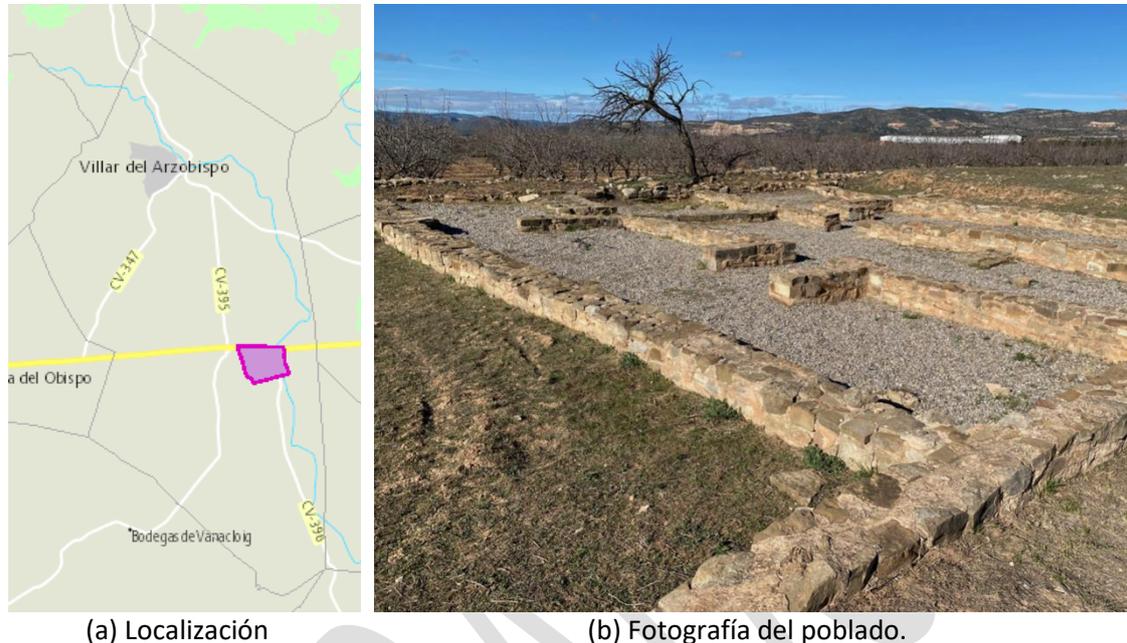


Figura 14. Poblado Ibérico “La Señá”: (a) Localización. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana; (b) Fotografía del poblado. Fuente: Ayto. de Villar del Arzobispo.

En cuanto al **riesgo de inundación**, definido por el Plan de Acción Territorial de carácter sectorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA) como el riesgo que resulta de la combinación de la peligrosidad por inundación y de la vulnerabilidad del uso del suelo, pueden identificarse varias áreas dentro del municipio (Figura 15). La más importante para el desarrollo de este Plan es la situada en las inmediaciones del municipio, coincidente con la comúnmente conocida “Rambla de San Vicente”. No obstante, la mayor superficie con riesgo de inundación se encuentra en el sureste del término municipal sobre suelo agrícola.

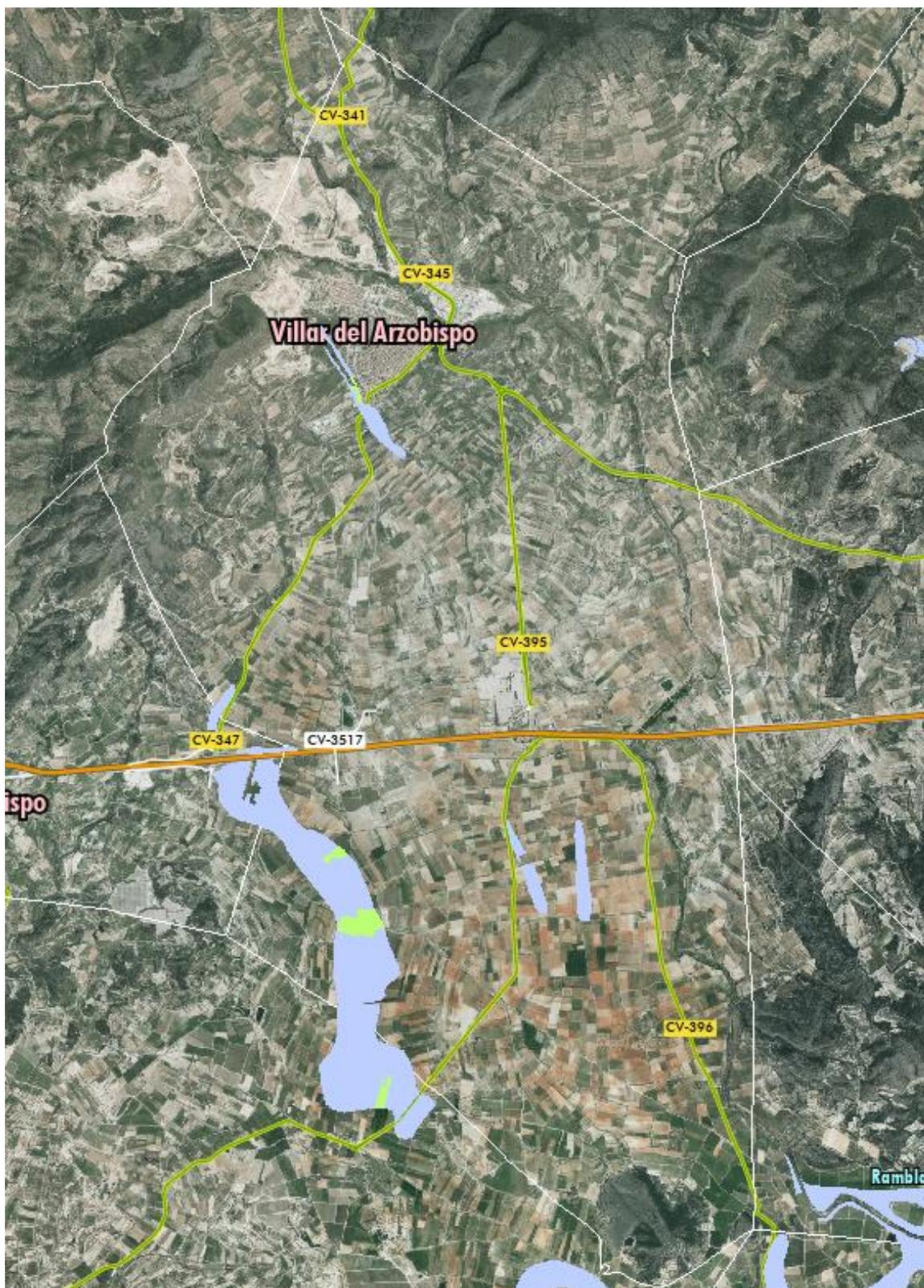


Figura 15. Riesgo de inundación. Fuente: Visor cartográfico de la Generalitat Valenciana.

Finalmente, cabe destacar que Villar del Arzobispo se encuentra incluido en el Decreto 86/2018, de 22 de junio, del Consell, por el que se designa municipios como zonas vulnerables a la contaminación de las aguas por nitratos procedentes de fuentes agrarias. Por otra parte, al este



del término municipal, pero no en su interior, se encuentra la Zona Especial de Protección para las Aves (ZEPA) “Alto Turia y Sierra del Negrete”.

### 5.1.3 Análisis ambiental

La movilidad contribuye de forma significativa en el aumento de la contaminación en las zonas urbanas, no solo en cuanto a contaminación del aire, sino también en cuanto a contaminación acústica.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha clasificado el **ruido producido por el tráfico** – incluyendo tráfico por carretera, ferroviario y aéreo– como la segunda causa más importante de enfermedades en Europa Occidental, solo detrás de la contaminación del aire causada por las partículas muy finas.

La exposición prolongada al ruido ambiental puede producir afecciones cardiovasculares y metabólicas, así como un rendimiento cognitivo reducido en los niños y graves molestias y alteraciones del sueño. De hecho, se estima que la exposición prolongada al ruido ambiental causa 12.000 muertes prematuras y contribuye a 48.000 nuevos casos de cardiopatía isquémica al año en el territorio europeo.

El Ayuntamiento de Villar del Arzobispo es consciente de estos efectos y ya cuenta con una **Ordenanza Municipal sobre Prevención de la Contaminación Acústica** aprobada en el pleno de 28 de marzo de 1994, cuyo objetivo es alcanzar una mejor calidad de vida de los ciudadanos. Esta ordenanza cuenta con cinco ámbitos de protección específica:

- Condiciones acústicas en los edificios
- Condiciones de instalación y apertura de establecimientos
- De los vehículos
- De las actividades en la vía pública que produzcan ruidos
- Del comportamiento ciudadano en la vía pública y convivencia diaria

En cuanto a la sección tercera referida a los vehículos, que es la más relacionada con la movilidad en el municipio, la ordenanza marca una serie de requisitos que deben cumplir los vehículos motorizados para no elevar en exceso el nivel de ruido producido por la circulación de los mismos. Sin embargo, no se incluye ni el correspondiente mapa de ruido ni posibles restricciones o actuaciones relacionadas con la movilidad, más allá de las condiciones técnicas de los vehículos.

Por ello, es necesario considerar a la hora de redactar el PMUS del municipio la contaminación acústica que puede derivarse de la movilidad. En este sentido, la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, incorpora como uno de sus principios generales que las administraciones públicas deben orientar el crecimiento de la movilidad de manera que se satisfaga el objetivo de disminuir los niveles de ruido en el municipio. Asimismo, es su artículo 10 indica la necesidad de que los PMUS incluyan la definición de indicadores que permitan monitorizar el volumen total de desplazamientos y su reparto modal y los niveles asociados de ruido, entre otros parámetros.

En el caso de Villar del Arzobispo, el principal foco de ruido es el tráfico producido por los vehículos pesados con origen o destino las minas a cielo abierto que se encuentran en el entorno del municipio, así como la maquinaria que en ellas opera. Esta afección es especialmente

importante al estar estas canteras ubicadas próximas a la zona en la que se sitúan las principales instalaciones educativas del municipio (Figura 16).

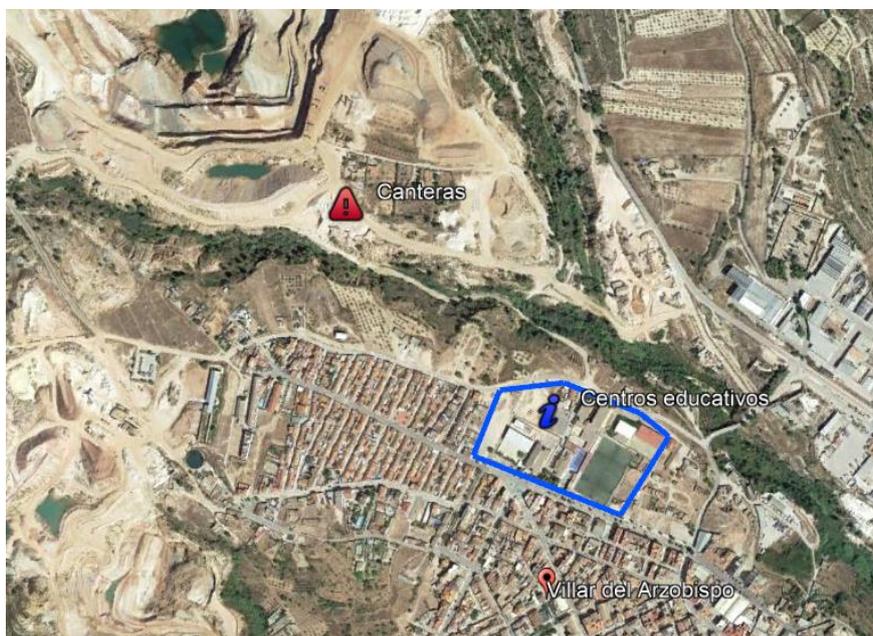


Figura 16. Proximidad de los centros educativos a las canteras.

Al estar tan próximas las instalaciones educativas de las canteras y sus accesos, es importante tomar medidas para que el nivel de ruido en ellas no sea elevado, ya que el ruido puede afectar a la capacidad de concentración de los estudiantes y provocar un bajo rendimiento, afectando también a la memoria, por ejemplo, a la hora de estudiar.

Por su parte, la **contaminación atmosférica** en entorno urbano es uno de los principales problemas de la sociedad actual. De hecho, la Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA) ha publicado el informe “La calidad del aire en Europa – Informe 2020 sobre la calidad del aire” y en él indica que, aunque la calidad del aire en las ciudades ha mejorado, todavía se registran más de 400.000 muertes prematuras anuales por esta causa, 31.600 de ellas en España.

Los principales contaminantes que afectan a la calidad del aire y a la salud de los ciudadanos son:

- Dióxido de azufre ( $\text{SO}_2$ )
- Óxidos de nitrógeno ( $\text{NO}_x$ ). El  $\text{NO}_2$  es el que más se emite en las ciudades. De hecho, el transporte terrestre aporta un 39% de estos gases a la atmósfera.
- Las partículas en suspensión ( $\text{PM}_{10}$  y  $\text{PM}_{2.5}$ ). Partículas en suspensión de tamaño inferior a  $10 \mu\text{m}$  y a  $2.5 \mu\text{m}$
- Ozono troposférico ( $\text{O}_3$ ). El ozono se forma por la reacción del  $\text{NO}_2$  con otros gases.
- BaP. Benzo(a)pireno
- Otros

El Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire marca en su anexo II los objetivos de calidad del aire para los distintos contaminantes, que se corresponden con los marcados en la directiva de la Unión Europea (Tabla 3).

Tabla 3 Valores umbrales para contaminantes según el Real Decreto 102/2011 de 28 de enero

Contaminante	Periodo de promedio	Valor
SO <sub>2</sub>	1 hora	Valor límite: 350 µg/m <sup>3</sup> Umbral de alerta: 500 µg/m <sup>3</sup>
	1 día	Valor límite: 125 µg/m <sup>3</sup>
NO <sub>2</sub>	1 hora	Valor límite: 200 µg/m <sup>3</sup> Umbral de alerta: 400 µg/m <sup>3</sup>
	1 año	Valor límite: 40 µg/m <sup>3</sup>
PM10	1 día	Valor límite: 50 µg/m <sup>3</sup>
	1 año	Valor límite: 40 µg/m <sup>3</sup>
PM2.5	1 año	Valor límite: 20 µg/m <sup>3</sup>
O <sub>3</sub>	Máxima diaria de las medias móviles octohorarias	Valor límite: 120 µg/m <sup>3</sup> Umbral de alerta: 240 µg/m <sup>3</sup>
Arsénico (As)	1 año	Valor límite: 6 ng/m <sup>3</sup>
Cadmio (Cd)	1 año	Valor límite: 5 ng/m <sup>3</sup>
Níquel (Ni)	1 año	Valor límite: 20 ng/m <sup>3</sup>
Benzo(a)pireno (B(a)P)	1 año	Valor límite: 1 ng/m <sup>3</sup>
Plomo (Pb)	1 año	Valor límite: 0.5 µg/m <sup>3</sup>
Benceno	1 año	Valor límite: 5 µg/m <sup>3</sup>

Para el control de la evolución de estos contaminantes, en la Comunidad Valenciana, se dispone de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica, que cuenta con 64 estaciones o puntos de control distribuidos por todo el territorio de la Comunitat Valenciana. Una de ellas se encuentra en el municipio Villar del Arzobispo (Figura 17).

## 46258001 - Villar del Arzobispo



Direcció de l'estació			
Província	València	Municipi	Villar del Arzobispo
Codi	46258001	Direcció	Parcela junto canal de riego principal de Benageber, juntobombeo de lcanal (aguas potables) parcela 248 poligono 3
Latitud (en graus decimals DD)	39.70801051	Longitud (en graus decimals DD)	-0.83204256
Altitud	415 m	Estat	Activa
Zona	Residencial		

Figura 17. Ficha de la estación 46258001-Villar del Arzobispo.

En esta estación, ubicada al sur del término municipal de Villar del Arzobispo (Figura 18), se miden los siguientes contaminantes: dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, monóxido de carbono, monóxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno totales, ozono, partículas en suspensión (< 1 µm), partículas en suspensión (< 10 µm) y partículas en suspensión (< 2.5 µm). Asimismo, se toman datos de dirección del viento, humedad relativa, precipitación, presión barométrica, radiación solar, temperatura media y velocidad de viento.

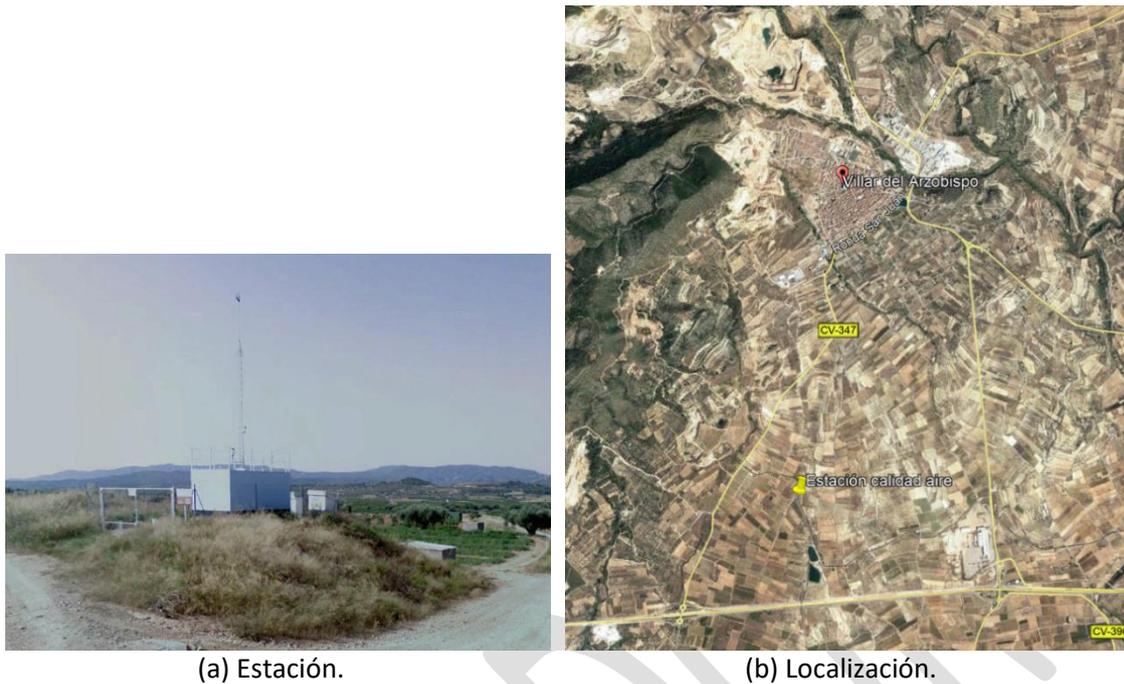


Figura 18. Localización de la estación de medida de calidad del aire 46258001-Villar del Arzobispo.

Gracias a los datos disponibles en la página web de la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la **Contaminación Atmosférica**, se ha llevado a cabo un análisis de los datos registrados desde 2012. Como se ha comentado anteriormente, el valor límite diario de **concentración dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>)** es 125 µg/m<sup>3</sup>. Este valor no debe superarse en más de 3 días al año. En el caso de la estación situada en el municipio de Villar del Arzobispo, los datos diarios de SO<sub>2</sub> recogidos desde 2012 se muestran en la Figura 19, en la que puede comprobarse que en ningún caso se supera este valor umbral.

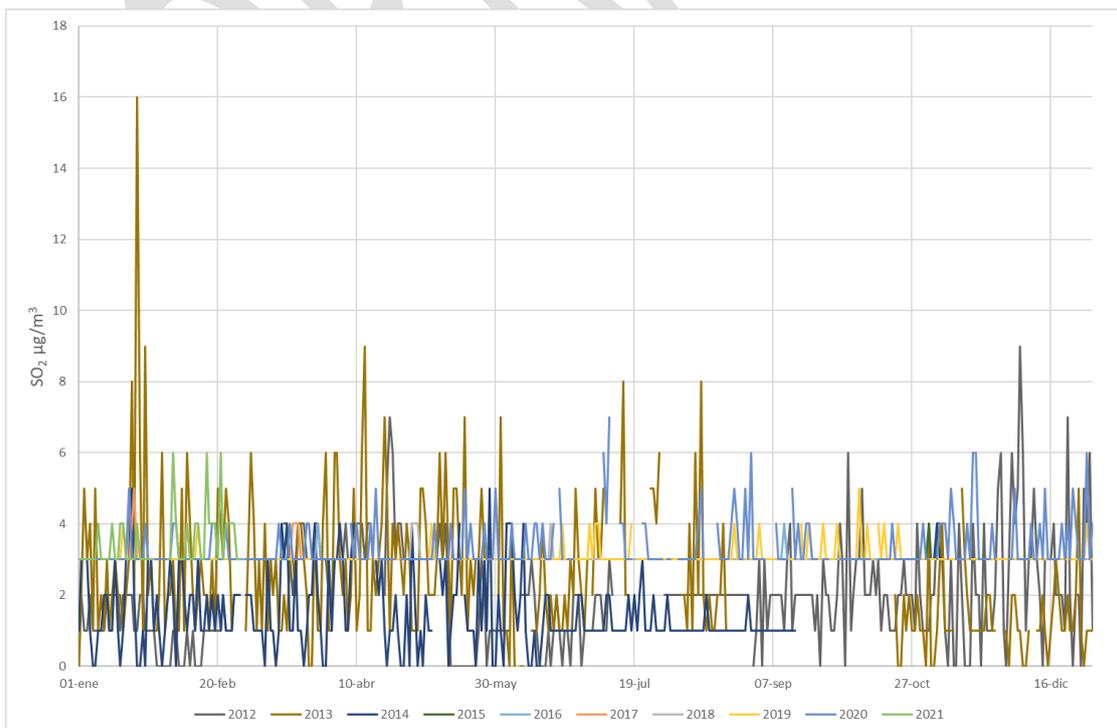


Figura 19. Niveles de concentración del dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>) en Villar del Arzobispo.



El Real Decreto 102/2011 establece como límites horarios de los **niveles de concentración del dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) y óxidos de nitrógeno (NOx)** 200 µg/m<sup>3</sup>, valor que no debe superarse en más de 18 ocasiones por año civil, y un límite anual de 40 µg/m<sup>3</sup>. Los datos referidos a este contaminante en la estación ubicada en el término municipal de Villar del Arzobispo se muestran en las Figuras Figura 20, Figura 21 y Figura 22, donde puede comprobarse que en ningún caso se supera el citado umbral.

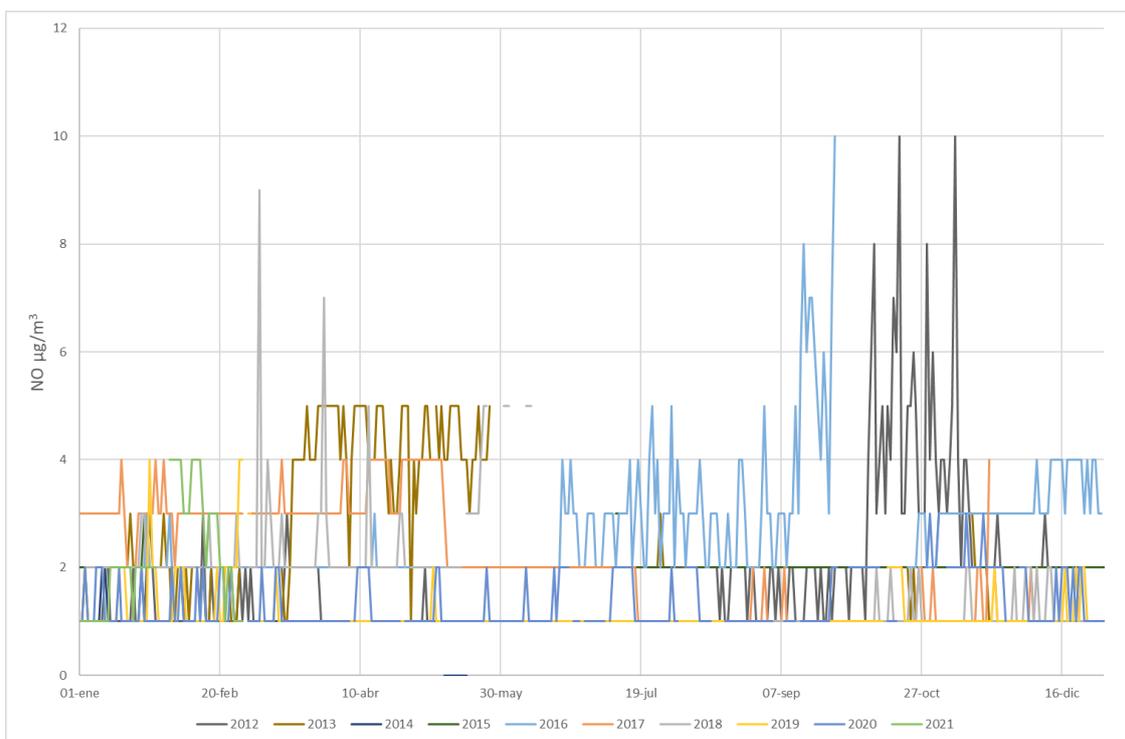


Figura 20. Niveles de concentración del NO en Villar del Arzobispo.

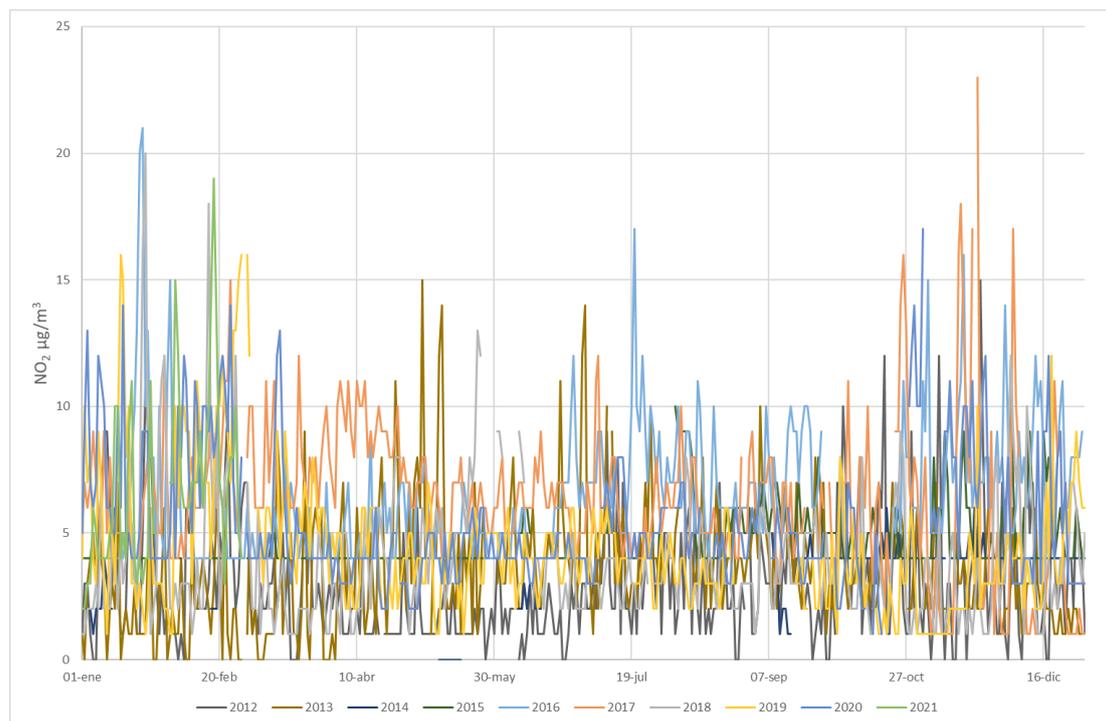


Figura 21. Niveles de concentración del NO<sub>2</sub> en Villar del Arzobispo.

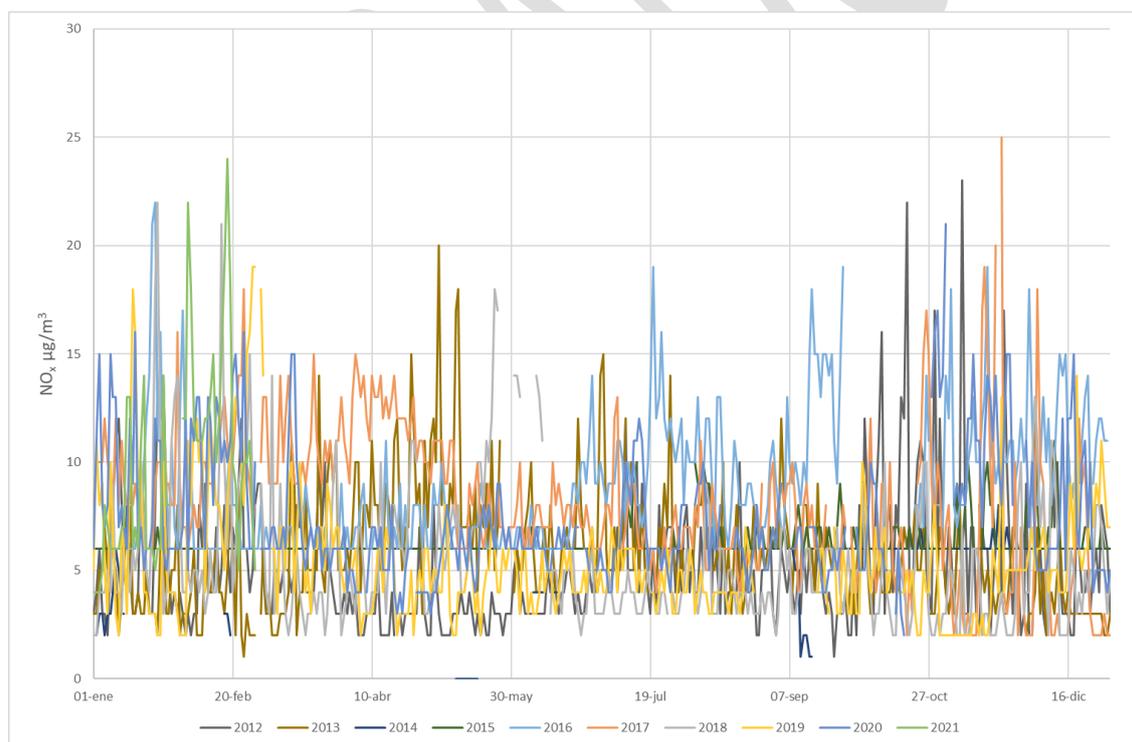


Figura 22 Niveles de concentración del NO<sub>x</sub> en Villar del Arzobispo.

En cuanto a los niveles de concentración de partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 micras (PM10) y diámetro inferior a 2.5 micras (PM2.5), el Real Decreto relativo a la mejora de la calidad del aire establece como valores límite para la protección de la salud los siguientes:

- PM10: límite diario 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , valor que no podrá superarse en más de 35 ocasiones por año.
- PM2.5: límite anual 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Estos valores son ligeramente superiores a los que recomienda la Organización Mundial de la Salud (OMS):

- PM10: límite diario 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , valor que no podrá superarse 3 ocasiones por año.
- PM2.5: límite diario 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , valor que no podrá superarse 3 ocasiones por año.

Estos son dos de los indicadores que se registran en la estación de medición de calidad del aire situada en el término municipal de Villar del Arzobispo. En las Figuras Figura 23 y Figura 24 se muestra la distribución de los datos desde 2012.

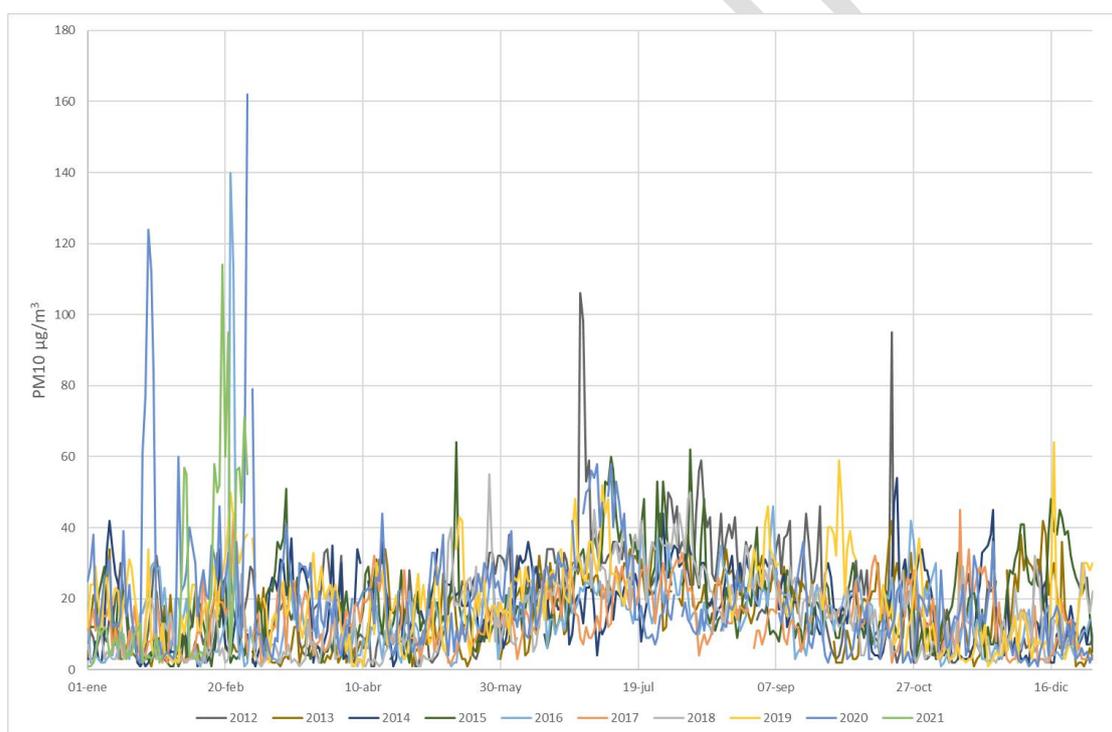


Figura 23. Niveles de concentración de PM10 en Villar del Arzobispo.

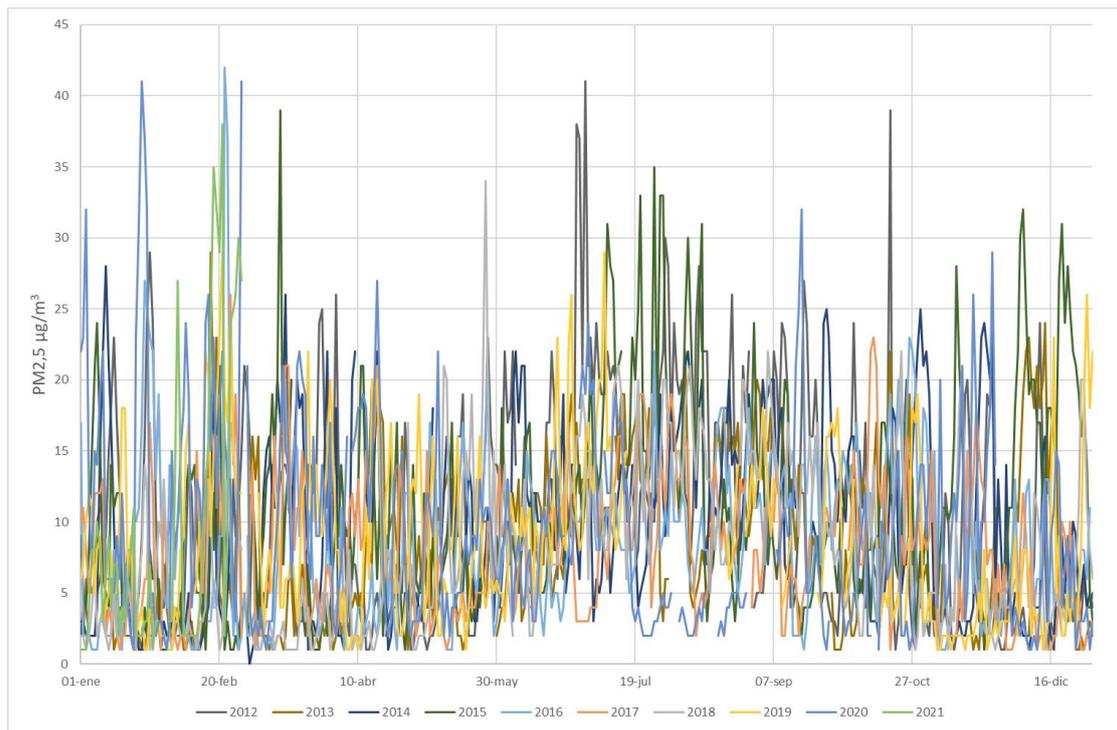


Figura 24. Niveles de concentración de PM2.5 en Villar del Arzobispo.

Como puede observarse en la Figura 23, el valor umbral de PM10 se supera en varias ocasiones, por lo que se ha llevado a cabo un análisis para evaluar cuántos días al año se ha superado el límite marcado por el Real Decreto 102/2011 y recomendado por la Organización Mundial de la Salud (Tabla 4). Como podemos ver, según el Real Decreto no se consideraría un aire con mala calidad ya que como máximo se supera el umbral 14 días al año. Sin embargo, según la OMS sí que debería considerarse una calidad de aire baja pues no recomienda que el umbral se supere más de 3 días al año. En el caso de la estación de Villar del Arzobispo, el umbral se ha superado incluso 14 días el año 2020 y en 2021 sólo hasta el 28 de febrero ya se ha superado 11 días.

Tabla 4. Días al año que se supera el umbral de PM10 marcado por el Real Decreto 102/2011.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (hasta 28 febrero)
<b>Días superado el límite</b>	7	0	1	9	2	0	1	3	14	11

En el caso de las partículas PM2.5, se ha calculado el valor promedio anual para la comparación con el umbral marcado por el Ministerio, obteniendo los datos de la Tabla 5. Ningún año se ha superado el umbral establecido.

Tabla 5. Concentración promedio anual de PM2.5 en Villar del Arzobispo.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (hasta 28 febrero)
<b>Concentración anual PM2.5</b>	10.62	8.31	9.51	10.75	8.51	7.94	8.17	8.61	9.50	9.93

Para completar el análisis relacionado con las PM2.5, se ha evaluado el número de días que se supera el valor umbral marcado por la OMS para las PM2.5 (Tabla 6). Este umbral se superó más de 3 días en 2012, 2015, 2019, 2020 y hasta el 28 de febrero ya se ha superado 8 días.

Tabla 6. Días al año que se supera el umbral de PM2.5 recomendado por la OMS.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (hasta 28 febrero)
<b>Días superado el límite</b>	11	1	2	16	3	1	1	4	11	8

Adicionalmente, se dispone de datos diarios de las partículas PM1, es decir de la concentración de partículas de tamaño inferior a 1 µm, cuya representación se muestra en la Figura 25. Estas partículas son las consideradas más dañinas ya que, al inhalarse, las partículas PM1 alcanzan las zonas más profundas de los pulmones. En el caso del Villar del Arzobispo, un número considerable de días al año se supera una concentración de estas partículas de 20 µg/m<sup>3</sup>.

Estos niveles pueden considerarse inicialmente altos pero hay que considerar que la estación de calidad del aire está situada a más de 3,5 km de las minas a cielo abierto situadas en la zona norte del municipio. Posiblemente, si la estación estuviera situada más al norte los niveles de PM aumentarían considerablemente. La Figura 26 muestra la nube de polvo sobre Villar del Arzobispo debido a la actividad de las minas a cielo abierto.

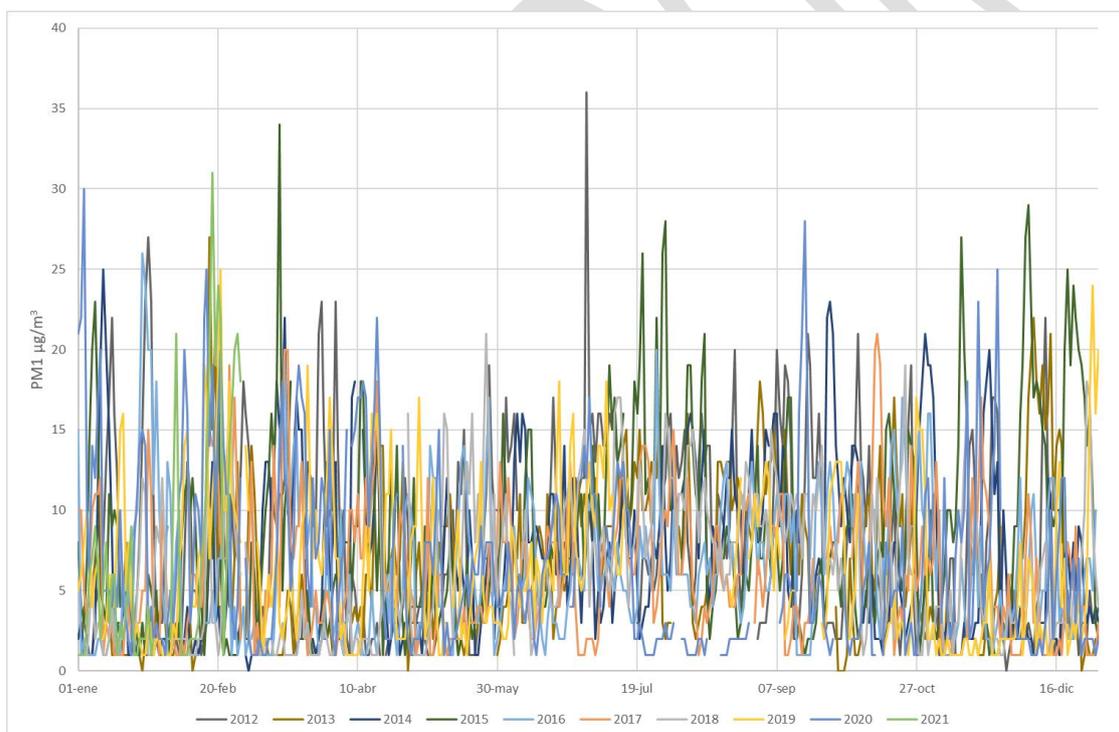


Figura 25. Niveles de concentración de PM1 en Villar del Arzobispo.



Figura 26. Nube de polvo sobre el municipio debido a la actividad de las minas a cielo abierto.

Respecto al **ozono troposférico (O<sub>3</sub>)**, el Real Decreto 102/2011 marca como límite, considerando la máxima diaria de las medias móviles octohorarias, 120 µg/m<sup>3</sup>, que no deberá superarse en más de 25 días por cada año civil de promedio en período de 3 años. En el caso de estación ubicada en Villar del Arzobispo, únicamente se dispone de los datos diarios, que se muestran en la Figura 27. Aún presentando, en algunos casos valores altos, ningún día de los datos analizados se supera el umbral marcado por el Real Decreto.

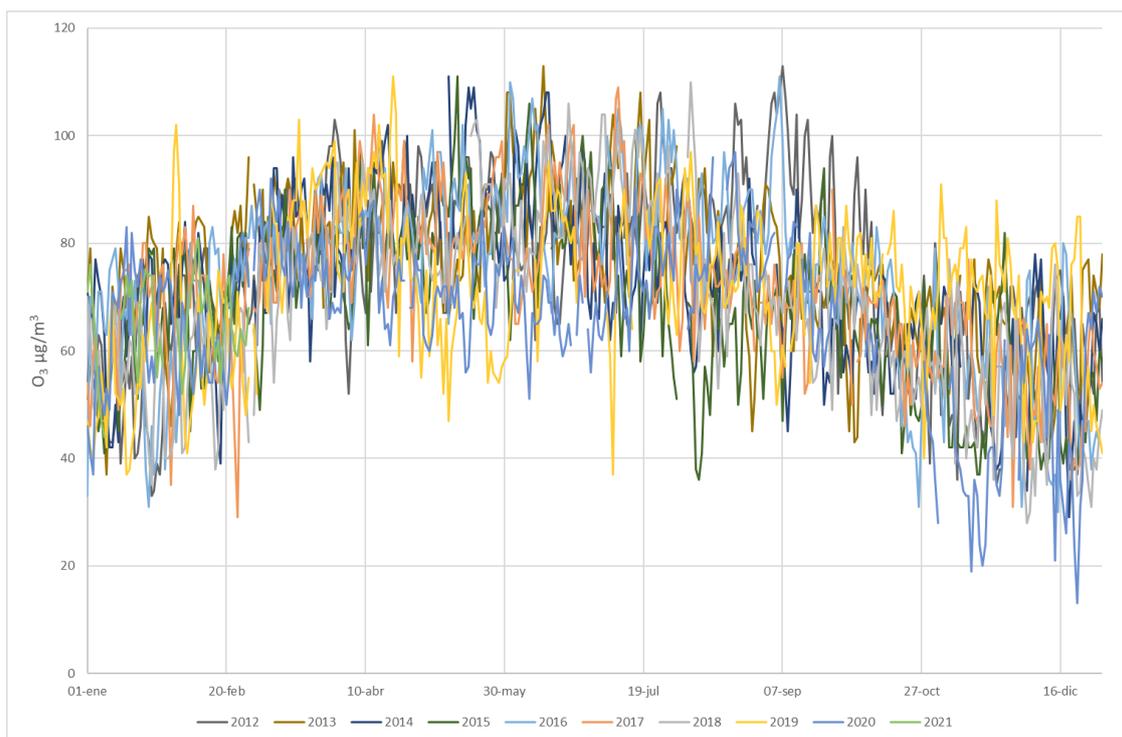


Figura 27. Niveles de concentración de O<sub>3</sub> en Villar del Arzobispo.

## 5.2 Análisis y diagnóstico de la movilidad

### 5.2.1 Estado de la red urbana

Para analizar la red urbana se procedió a la grabación de todo el municipio con un coche instrumentado con una cámara de vídeo VIRB Elite que incorpora un GPS de 1 Hz y permite estudiar posteriormente los datos de manera georreferenciada. Concretamente, la toma de datos se llevó a cabo el día 19 de mayo de 2021, bajo condiciones meteorológicas favorables, desde las 11:30h hasta las 14h. La Figura 28 muestra el itinerario seguido durante la toma de datos.

A partir de las grabaciones obtenidas se ha cuantificado el estado de la red urbana a partir, fundamentalmente, de las siguientes variables:

- **Estado del pavimento.** Se ha calificado la condición del pavimento en una escala de 1 – muy pobre, rehabilitación urgente– y 5 –pavimento en perfecto estado–. La Figura 29 muestra ejemplos de cada valor de la condición del pavimento.
- **Estado de las aceras.** Se ha evaluado el estado de conservación de las aceras en una escala de 1 –deficiente– a 3 –óptimo–. Adicionalmente, la ausencia de acera se ha calificado con el valor 0.
- **Ancho de las aceras.** Para evaluar el ancho se han considerado tres situaciones: (1) ancho menor que 1,5 m; (2) ancho mayor a 1,5 m; (3) calle peatonal –acera a nivel de calzada–. En este sentido, cabe resaltar que la *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados* establece que cualquier itinerario peatonal accesible – definido como itinerario que garantiza el uso y la circulación de forma segura, cómoda, autónoma y continua de todas las personas– debe poseer al menos 1,80 m.

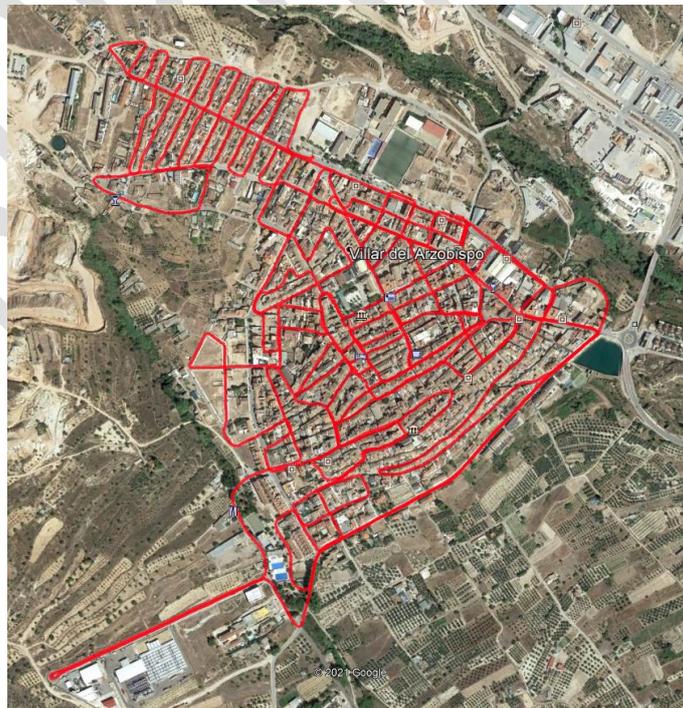


Figura 28. Itinerario de la toma de datos. Fuente: Google Earth.



(5) Muy bueno



(4) Bueno



(3) Aceptable



(2) Pobre



(1) Muy pobre

Figura 29. Escala de valoración de la condición del pavimento.

En cuanto al estado del pavimento, cabe resaltar que aproximadamente un 38% de la red vial se ha calificado como muy pobre o, lo que es lo mismo, requiere de rehabilitación urgente con el fin de aumentar el confort y la seguridad de los ciudadanos. Por otro lado, el 39% de la red vial se considera en estado adecuado, bueno o muy bueno. El resto de la red vial –23%– ha sido calificado como pobre (Figura 30).

Concretamente, el casco antiguo es la zona del municipio en la que mejor se conserva el pavimento, fruto de las operaciones de rehabilitación y mantenimiento de los últimos años en las que las aceras se han puesto a nivel de la calzada y se ha repavimentado todas las calles. El elevado tanto por ciento relativo a una condición “muy pobre” del pavimento se debe al estado del pavimento de algunas de las vías más largas del municipio, como son la Ronda San Juan, la Avenida de la Hermandad, Calle Ingeniero Tamarit, Calle Jorge de Austria y parte de la Ronda de la Baronía. En este sentido, cabe resaltar que la Ronda San Juan es titularidad de la Diputación de Valencia y está previsto su reacondicionamiento para el presente año. Además, también está programada para 2021 la rehabilitación tanto de la Calle Jorge de Austria como la Calle Ingeniero Tamarit, que siendo de titularidad municipal, la Diputación se ha comprometido a su reacondicionamiento como parte de la donación que esta administración ha hecho al municipio.

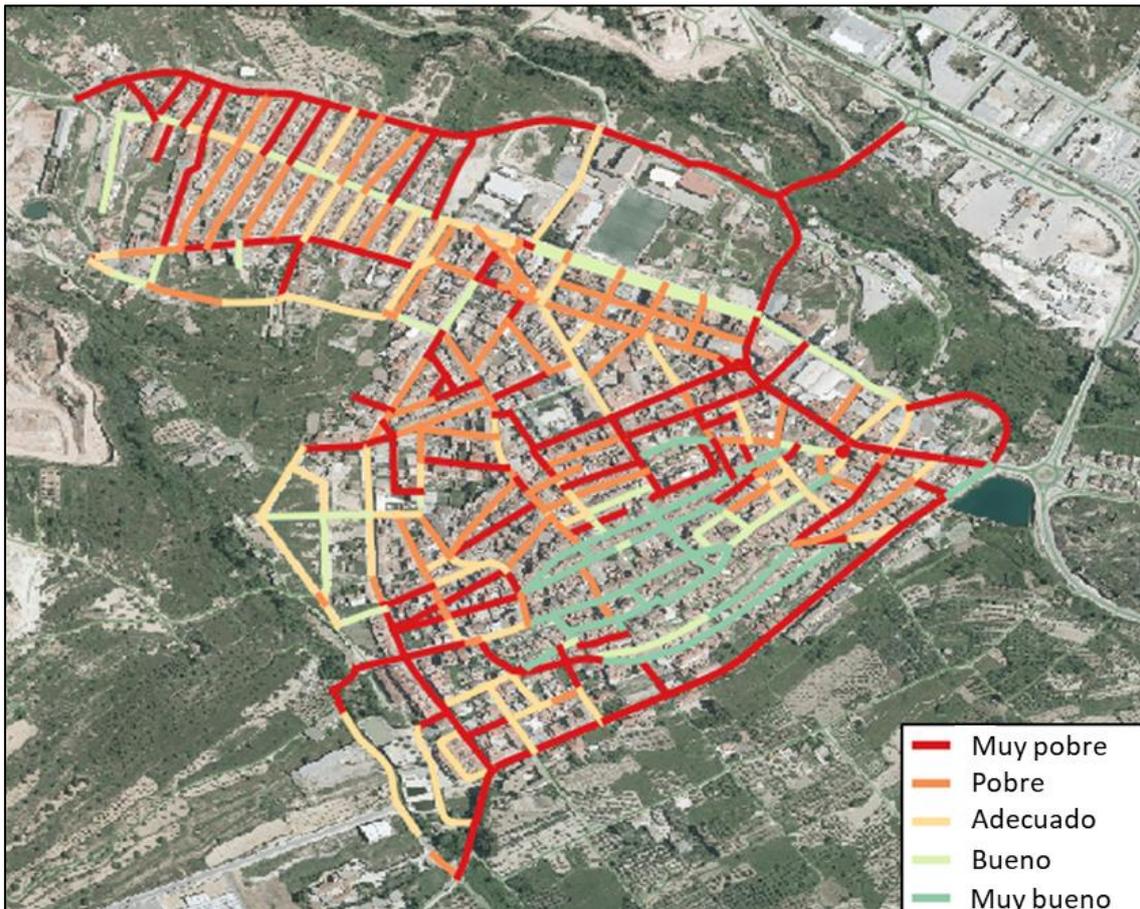


Figura 30. Estado del pavimento de la red vial.

En cuanto al estado de las aceras, cabe destacar que casi el 80% de las mismas presentan un estado adecuado u óptimo -casco antiguo y Avenida Aragón-, mientras que apenas el 9% poseen un estado deficiente y que deberían ser reacondicionadas con urgencia. Esta rehabilitación urgente se presenta en calles muy concretas del municipio, entre las que cabe destacar la Calle Alicante y parte de la Ronda San Juan. Adicionalmente, se ha identificado que un 12% de la red vial no presenta aceras (Figura 31).

A pesar de que el estado de las aceras es correcto, solamente un tercio de estas posee una anchura suficiente –mayor que 1,5 metros– que asegure una movilidad cómoda y segura (Figura 32). Más de la mitad de las aceras del municipio no permiten el cruce entre dos personas y, además, dificultan la accesibilidad de personas de movilidad reducida (Figura 33). En este contexto, cabe resaltar que la gran parte del casco antiguo, tras su reacondicionamiento, permite una movilidad cómoda y segura para los ciudadanos, incrementando la accesibilidad de todo tipo de usuarios. Otras zonas que presentan un estado adecuado u óptimo de la acera con ancho mayor que 1,5 m son la Avenida Aragón, la Ronda de la Baronía y la nueva zona urbana ubicada al oeste del municipio –Calle Olivar y Calle Camino de la Huerta–.

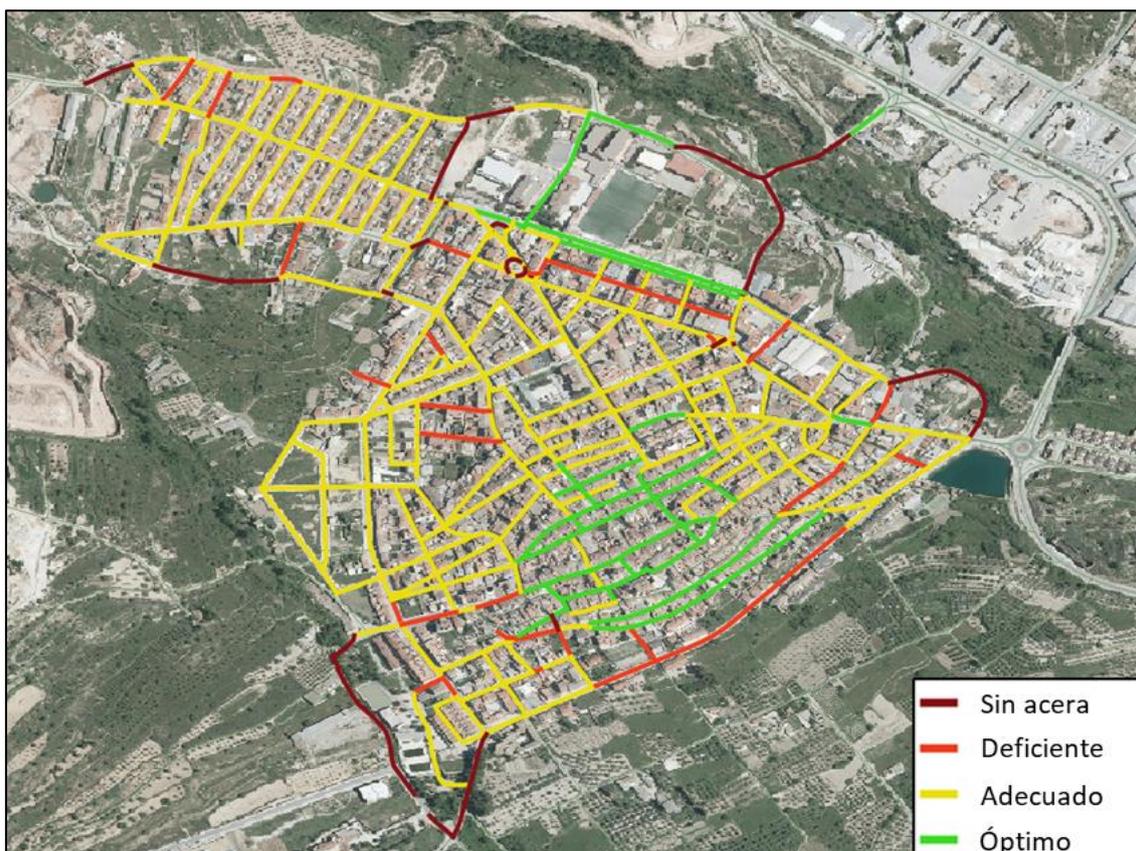


Figura 31. Estado de las aceras de la red vial.

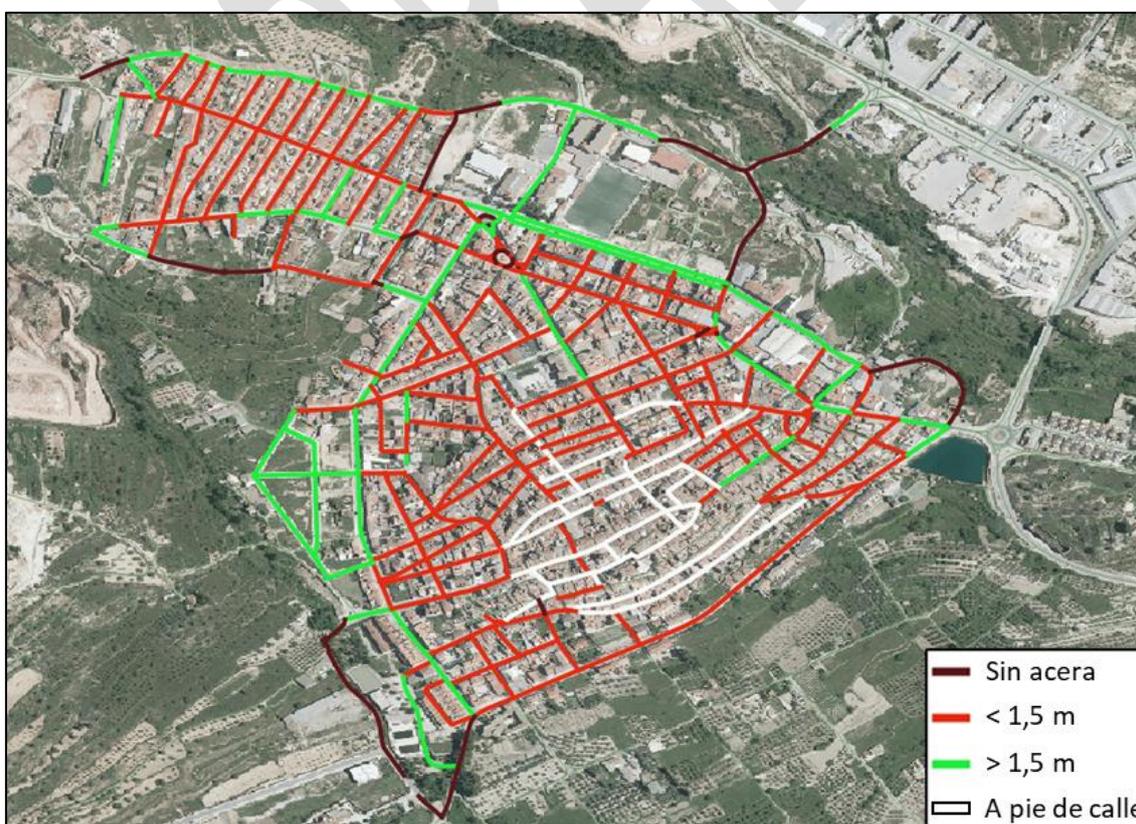


Figura 32. Ancho de las aceras de la red vial.



Figura 33. Cruce de peatones en acera de ancho menor que 1,5 metros.

Adicionalmente, se ha identificado importantes desconexiones en ciertos **itinerarios peatonales**. El primero de ellos se trata de la desconexión entre el núcleo urbano y el Polígono Industrial “La Loma”, concretamente desde la Calle Ingeniero Tamarit y la Avenida Hermandad. A pesar de la existencia de una acera de anchura suficiente y en buen estado en las inmediaciones de la carretera CV-345, esta se encuentra totalmente desconectada del municipio y, además, no existe paso de peatones para atravesar dicha carretera. Por otro lado, también se ha observado una desconexión parcial entre la reciente zona industrial “Las Suertes”, donde se ubica la Residencia “Las Suertes” y el Centro de día “La Encina”, y el casco urbano. Principalmente, esta desconexión se debe a la no existencia de acera en el Camino de “Partida de las Suertes” que conecte esta zona con la Calle San Vicente.

Por último, se ha analizado la existencia de **vados** en el municipio (Figura 34). En total se dispone de 296 vados, concentrándose la mayoría de ellos en la parte noreste del núcleo urbano que es la zona donde se localiza principalmente la actividad económica del municipio –comercios, bancos, centros educativos, etc.– y por la que discurre el tráfico de entrada a la población la carretera CV-35.

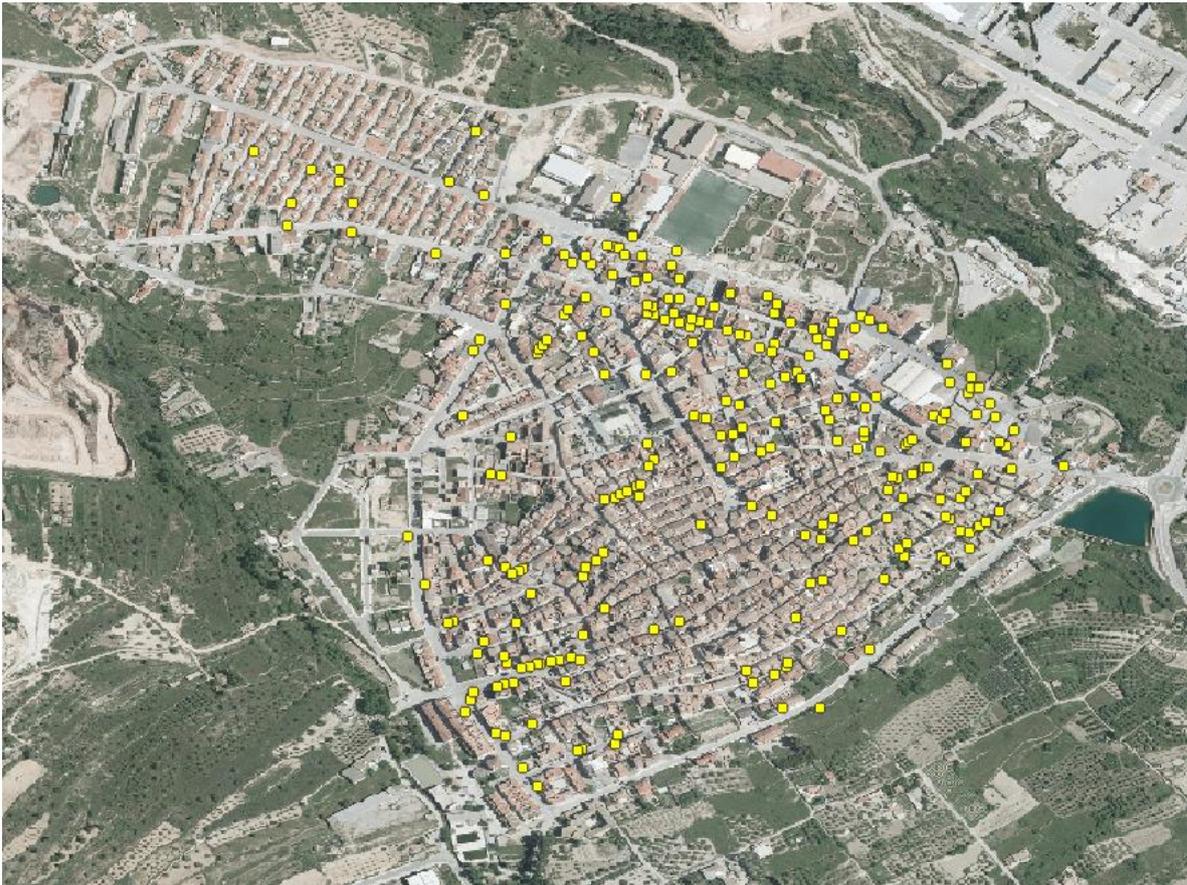


Figura 34. Ubicación de vados en el municipio.

### 5.2.2 Seguridad vial urbana

El análisis de seguridad vial se ha basado en primer lugar en un estudio de los accidentes con víctimas registrados dentro del término municipal de Villar del Arzobispo, desde 2014 hasta 2019 (último año con datos disponibles). De este análisis se desprende el número de accidentes por año y por localización que se muestra en la Tabla 7.

Tabla 7. Distribución de accidentes por año y localización.

Año	CV-35	CV-395	CV-345	CV-347	CV-396	CV-341	Camino vecinal	Zona urbana
<b>2014</b>	1		3					1
<b>2015</b>	1	1					2	
<b>2016</b>		2			1		2	1
<b>2017</b>						1	1	1
<b>2018</b>	1	1	1	1	1			
<b>2019</b>	1		1		1			3

Centrando el análisis en los accidentes ocurridos en zona urbana, se dispone de los siguientes datos:

- En 2014 se produjo un accidente en Calle Las Cruces nº 28 cruce con Calle La Música. Se produjo una colisión frontolateral entre dos vehículos, resultado una persona herida leve.

- En 2015 se produjeron 2 accidentes en caminos vecinales de titularidad municipal. Uno de ellos supuso el atropello de una persona que resultó herida leve, y el otro se produjo en una intersección y resultó fallecida una persona por el despeñamiento del vehículo.
- En 2016 se produjeron 2 accidentes en caminos vecinales y uno en zona urbana, todos ellos con resultado de herido leve. Este último en Avenida Diputación nº 60.
- En 2017 se produjo un accidente en un camino vecinal y uno en Calle Las Cruces nº 96 en la intersección con Avenida Castellar. Este último fue un atropello con resultado de herido leve. Una de las posibles causas fue las malas condiciones de iluminación, al producirse ya anocheciendo. Además, el peatón se encontraba cruzando la calzada en la intersección sin cruzar por el paso de peatones.
- En 2018 no se produjo ningún accidente en zona urbana.
- En 2019 se produjeron 3 accidentes en zona urbana:
  - o Calle sin identificar nº 3, cruce con Calle Segorbe, con resultado de un herido grave. El único vehículo implicado fue una motocicleta y el tipo de accidente fue vuelco.
  - o Avenida Diputación 39, intersección con Avenida Pérez Contel, con resultado de un herido grave. El accidente se produjo entre un vehículo ligero y una motocicleta, con condiciones meteorológicas de lluvia.
  - o Calle Las Suertes sn, intersección con Ronda San Juan de la Cruz, con resultado de un herido grave. El accidente fue una colisión frontal entre una motocicleta y un vehículo pesado.

En la Figura 35 se muestra la distribución de accidentes con víctimas registrados en el núcleo urbano de Villar del Arzobispo entre 2014 y 2019.



Figura 35. Distribución de accidentes con víctimas en el núcleo urbano del municipio.

Asimismo, se tiene constancia de otros 30 accidentes el año 2020 y 8 desde enero hasta mayo de 2021 (Fuente: Policía Local de Villar del Arzobispo).

Tomando como base estos datos junto con la visita al municipio con el vehículo instrumentado, se han identificado cuatro intersecciones como potencialmente peligrosas (IPP) de especial interés. La ubicación de estas intersecciones se muestra en la Figura 36.



Figura 36. Intersecciones potencialmente peligrosas.

A continuación, se presenta un análisis detallado de cada una de estas intersecciones desde el punto de vista de la seguridad vial.

#### **IPP1 – Avenida Ingeniero Tamarit-Calle de la Música-Avenida de la Serranía**

Esta primera intersección se compone de dos intersecciones: intersección en Y entre la Avenida de la Serranía y Calle Maestro José Ranea, e intersección en T entre la anterior intersección y la Avenida Ingeniero Tamarit (Figura 37).



Figura 37. Intersección Potencialmente Peligrosa I.

La primera de las intersecciones, como ya se ha citado, tiene una configuración en Y. A pesar de que se haya intentado corregir esta oblicuidad con las marcas viales correspondientes a la línea de detención y el ceda al paso, esta intervención no ha sido suficiente para dotar de suficiente visibilidad a esta incorporación desde la Avenida de la Serranía a la Calle de la Música, como puede apreciarse en la Figura 38 que se corresponde con imágenes tomadas del vídeo grabado durante la circulación con el vehículo instrumentado.



Figura 38. Visibilidad del acceso desde Avenida de la Serranía a Calle de la Música.

Esta intersección puede no considerarse especialmente peligrosa gracias a que la intensidad de tráfico de estas dos vías no es especialmente importante. Esta es la principal diferencia con la intersección con la Avenida Ingeniero Tamarit, con una intensidad de tráfico considerablemente mayor. Esta avenida tiene además un carácter arterial dentro del núcleo urbano por lo que la velocidad de los vehículos que por ella circulan se espera que sea mayor que la de calles más locales, como la Calle de la Música.

La intersección se produce en la sección curva de la Avenida Ingeniero Tamarit. El hecho de que la intersección se encuentre en una sección curva supone una disminución considerable de la visibilidad. En cualquier intersección debe garantizarse la suficiente visibilidad para realizar las maniobras de cruce, giro a izquierdas desde la vía principal y giro a izquierdas desde la vía secundaria en condiciones de seguridad y comodidad. Esta visibilidad es suficiente cuando es mayor que la distancia de cruce definida como:

$$D_c = \frac{V \cdot t_c}{3,6}$$

Siendo:  $D_c$  la distancia de cruce (m);  $V$  la velocidad (km/h) en la vía atravesada, considerando para este análisis que es 50 km/h; y  $t_c$  el tiempo en segundos que se tarda en realizar el movimiento completo de cruce.

En esta intersección, los movimientos más conflictivos son los giros a izquierda desde la Avenida Ingeniero Tamarit y los giros a izquierda desde la intersección hacia la citada avenida. En estos casos el tiempo de cruce queda definido como:

$$t_c = t_p + \sqrt{\frac{2 \cdot (8 + l + w)}{9,8 \cdot j}}$$

Siendo:  $t_p$  el tiempo de percepción y reacción del conductor, en segundos (se adopta 2 segundos);  $l$  la longitud (m) del vehículo que atraviesa la vía, que, considerando únicamente vehículos ligeros, será 4,80 m;  $w$  el ancho (m) del carril atravesado, que es el carril de la Avenida Ingeniero Tamarit más próximo a la intersección, cuya anchura aproximada son 4 m; y  $j$  la aceleración del vehículo que realiza el movimiento de cruce (unidades g), considerando 0,150 para vehículos ligeros.

A partir de estas ecuaciones, y asumiendo los valores citados, se obtiene un valor de visibilidad mínima necesaria para ambos giros a la izquierda de 94,179 m. En la Figura 39 se muestra en rojo la visibilidad necesaria para llevar a cabo estas maniobras en condiciones de seguridad. Sin embargo, como se muestra en la Figura 40, la visibilidad disponible es mucho menor.



Figura 39. Visibilidad de cruce necesaria para la realización de giros a izquierda en la IPP1.



*Figura 40. Visibilidad disponible en la IPP1.*

Además de los problemas de visibilidad descritos, es importante resaltar que esta intersección se encuentra en una sección curva de la vía principal. En estas secciones, la pérdida de control del vehículo es más probable que en secciones rectas. En este caso, esta pérdida de control puede acentuarse al incorporarse a la intersección, especialmente en situaciones de lluvia, debido a la existencia del elemento de drenaje situado transversalmente a la vía secundaria donde debería estar la línea de detención que se muestra en la Figura 41.



*Figura 41. Elemento de drenaje situado transversalmente a la vía secundaria en la IPP1.*

Finalmente, en esta intersección no se dispone de ningún paso de cebra ni de ningún otro elemento que facilite su utilización por parte de los usuarios vulnerables.

#### **IPP2 – Avenida Jorge de Austria-Calle Segorbe-Calle Levante-Calle Posadas**

Esta intersección supone el paso desde la Calle Jorge de Austria (principal vía de entrada desde la CV-345) y la Avenida Ingeniero Tamarit. En ella confluyen también por el margen derecho la

Calle Segorbe y las calles Levante y Posadas por el margen izquierdo a través de una pequeña plaza (Figura 42). En ella, existen pasos peatonales en la vía principal y en la Calle Segorbe pero no existe paso peatonal ni ninguna infraestructura que facilite la circulación de usuarios vulnerables en la zona de la plaza a la que confluyen la Calle Posadas y la Calle Levante.



Figura 42. Intersección Potencialmente Peligrosa II.

En esta confluencia de calles en la que la canalización es totalmente inexistente, se ubica el Bar Valencia con una amplia terraza sin protección alguna, con lo que, ante la pérdida de control de un vehículo al realizar el giro, los clientes de la misma podrían resultar heridos. En esta misma plaza hay una fuente con base circular con aspecto similar a una miniglorieta pero que no funciona como tal, sino que los vehículos que pretenden acceder a la Calle Levante se incorporan por la derecha de la fuente y los que quieren acceder a la Calle Posadas por la izquierda de la misma (Figura 43).



Figura 43. Plaza en la Intersección Potencialmente Peligrosa II.

En esta intersección, los movimientos que pueden considerarse más conflictivos son el giro a izquierda desde la principal, el cruce hacia la Calle Segorbe y el giro a izquierda desde la plaza. Estos movimientos al tener origen o final en la plaza suponen una fuente de conflicto al carecer de canalización del tráfico y, por tanto, favorecerse la intersección de trayectorias de diferentes movimientos.

Otro aspecto a considerar, como en el caso de la intersección anterior, es la visibilidad. Haciendo los mismos cálculos que anteriormente, pero en este caso con un ancho de carril de 4,40 m, la visibilidad necesaria para realizar los giros a izquierda es 94,96 m (Figura 44).



Figura 44. Visibilidad necesaria para giro a izquierdas en IPP2.

Mientras que la visibilidad existente es menor, especialmente debido al cambio de rasante, como se aprecia en la Figura 45.



Figura 45. Visibilidad existente en la IPP2.

En esta intersección, además de los giros a izquierdas, también hay que considerar la visibilidad necesaria para llevar a cabo el cruce de la vía principal. En este caso, el tiempo de cruce viene definido como:

$$t_c = t_p + \sqrt{\frac{2 \cdot (3 + l + w)}{9,8 \cdot j}}$$

Siendo:  $t_p$  el tiempo de percepción y reacción del conductor, en segundos (se adopta 2 segundos);  $l$  la longitud (m) del vehículo que atraviesa la vía, que, considerando únicamente vehículos ligeros, será 4,80 m;  $w$  el ancho (m) de la vía atravesada, que es la suma del ancho de los dos carriles de la vía principal, cuya anchura aproximada son 8,20 m; y  $j$  la aceleración del vehículo que realiza el movimiento de cruce (unidades g), considerando 0,150 para vehículos ligeros.

Con ello, la visibilidad necesaria para realizar el cruce en condiciones de comodidad y seguridad es 92.58 m. Este valor es muy similar al obtenido anteriormente, por lo que vuelve a ponerse de manifiesto la falta de visibilidad.

### IPP3 – Calle de las Cruces-Avenida del Castellar-Calle Lorenzo Escuder-Avenida de la Serranía-Calle Luis Vives

En esta intersección confluyen 6 vías, siendo las principales la Calle de las Cruces (al norte y al sur de la intersección), la Avenida del Castellar (oeste) y Avenida de la Serranía (este), como puede observarse en la Figura 46.



Figura 46. Intersección potencialmente peligrosa III.

En esta intersección se encuentra ubicada la terraza de un bar sin las protecciones adecuadas, por lo que, ante la pérdida de control de un vehículo, los clientes del bar podrían resultar heridos (Figura 47).



*Figura 47. Terraza de un bar en la intersección IPP3.*

Además, el espacio reservado delimitado por vallas de obra se utiliza también para la circulación de peatones, como se observa en la Figura 48.



*Figura 48. Peatones circulando por la zona delimitada por vallas de obra.*

La circulación de peatones también se ha observado en el interior de la propia intersección (Figura 49). Esta imagen, junto con el atropello que se produjo en esta misma ubicación en 2017, hace patente la peligrosidad de la intersección especialmente relacionada con usuarios vulnerables. De hecho, hay una falta de pasos peatonales importante para facilitar que estos usuarios atraviesen la intersección.



Figura 49. Peatones circulando por el interior de la IPP3.

Por otra parte, la intersección al tener una isleta pseudocircular puede dar a entender a los usuarios que por ella circulan que se trata de una glorieta. Sin embargo, en la salida hacia Avenida del Castellar los vehículos que se encuentra circulando por el anillo central tienen un ceda el paso. Este hecho puede llevar a confusión, ya que ellos pueden entender que se encuentran en una glorieta y, por tanto, tienen preferencia, pero los conductores que acceden desde Avenida del Castellar son los que realmente tienen la preferencia y su trayectoria es recta. Esto puede llevar a un importante conflicto de tráfico.

#### IPP4 – Avenida Ingeniero Tamarit-Calle Castellón

La cuarta intersección seleccionada por su potencial peligrosidad es una intersección en + entre la Avenida Ingeniero Tamarit y la Calle Castellón (Figura 50).



Figura 50. Intersección potencialmente peligrosa IV.

En esta intersección, el principal problema es la falta de visibilidad, especialmente reducida por la presencia de un árbol de considerables dimensiones en el centro de la calzada (Figura 51), que dificulta enormemente las maniobras de entrada a la intersección desde la Calle Castellón.



Figura 51. Árbol ubicado en la intersección IPP4.

Incluso sin estar el árbol, la visibilidad de la intersección es bastante deficiente, ya que para la maniobra de cruce la visibilidad necesaria sería 95,10 m y para la realización de los giros a izquierda 95,61 m (marcadas en rojo en la Figura 52), siendo ambas muy superiores a la visibilidad existente debido al trazado de la vía principal en el que hay sendas curvas a ambos lados de la intersección.



Figura 52. Visibilidad necesaria en IPP4.

### 5.2.3 Oferta de transporte

Desde el punto de vista de una movilidad sostenible, uno de los principales factores a considerar es la oferta de **transporte público**. En el caso del municipio de Villar del Arzobispo, esta oferta se reduce al servicio de autobús interurbano prestado por la empresa Autocares Hispano Chelvana, que conecta Villar del Arzobispo con Higuieruelas, Casinos, Liria y Valencia (Figura 53). La parada del autobús se encuentra en la Calle Jorge de Austria, junto a la gasolinera (Figura 54).

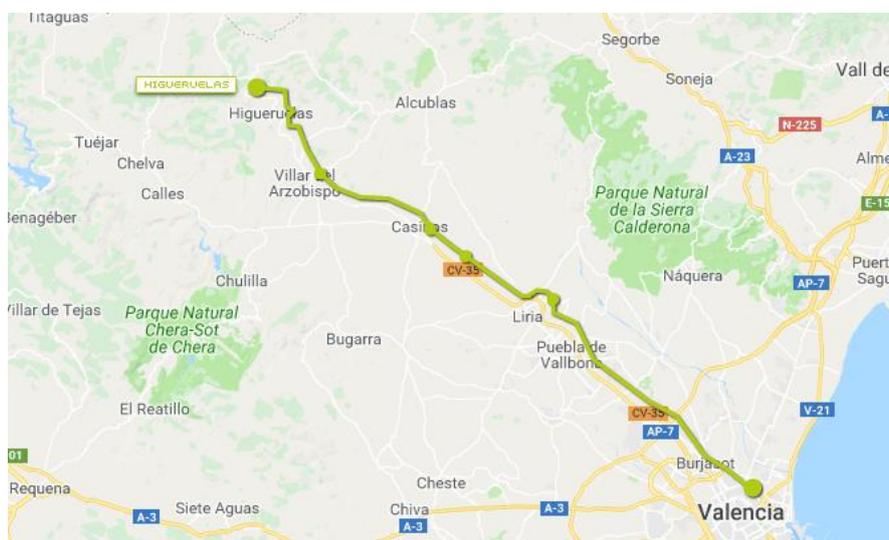


Figura 53. Itinerario Hispano Chelvana Valencia-Higuieruelas (fuente: <http://www.hispanochelvana.com/>).

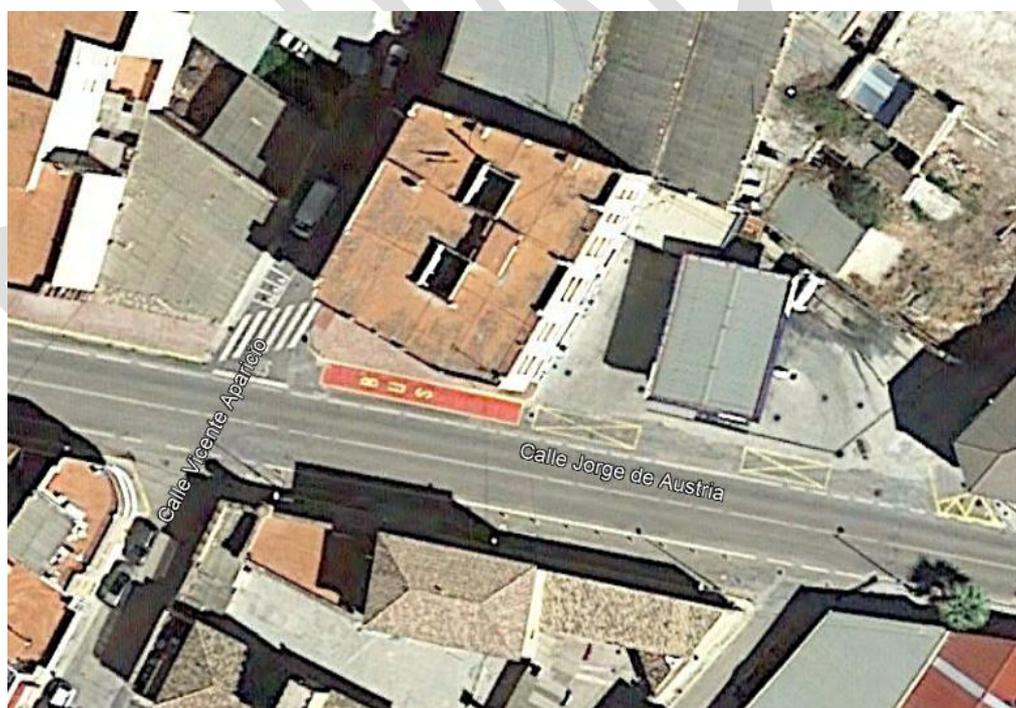


Figura 54. Parada de autobús en Villar del Arzobispo.

En el caso de Higuieruelas, desde el 7 de septiembre al 21 de junio, el servicio de autobús desde Higuieruelas a Villar del Arzobispo se presta únicamente los días lectivos escolares a las 8:25 h. y desde Villar del Arzobispo a Higuieruelas el servicio es bajo demanda y únicamente los días



lectivos escolares a las 19:50 h. En verano, el servicio se reduce a la salida desde Higuieruelas a las 8:00 h. los lunes y viernes y a la llegada a Higuieruelas a las 17:00 h. estos mismos días.

Los horarios de paso por Villar del Arzobispo del itinerario Villar del Arzobispo – Casinos – Liria – Valencia desde el 7 de septiembre al 21 de junio se muestran en la Tabla 8, y los del itinerario Valencia – Liria – Casinos – Villar del Arzobispo en la Tabla 9.

Tabla 8. Horarios invierno autobús Villar del Arzobispo – Valencia.

Laborables	Sábados	Domingos y festivos
7:10	8:05	16:40
9:00	16:40	
15:00		

Tabla 9. Horarios invierno autobús Valencia- Villar del Arzobispo.

Laborables	Sábados	Domingos y festivos
12:30	10:00	18:30
18:30	18:30	

En verano (desde el 22 de junio hasta el 6 de septiembre), los horarios de paso por Villar del Arzobispo del itinerario Villar del Arzobispo – Casinos – Liria – Valencia se muestran en la Tabla 10, y los del itinerario Valencia – Liria – Casinos – Villar del Arzobispo en la Tabla 11.

Tabla 10. Horarios verano autobús Villar del Arzobispo – Valencia.

Laborables	Sábados	Domingos y festivos
8:15	8:10	17:35
9:00	16:35	
16:05		

Tabla 11. Horarios verano autobús Valencia- Villar del Arzobispo.

Laborables	Sábados	Domingos y festivos
10:00	10:00	19:30
13:30	18:30	
18:30		

Ante la escasa oferta de transporte público de viajeros conectando Valencia con la comarca de Los Serranos, en 2019 se aprobó el proyecto “CV-101, La Serranía – València”. De acuerdo con este proyecto la línea 4 cubrirá Villar del Arzobispo con las siguientes líneas:

- Línea 4a: Higuieruelas-Villar del Arzobispo (cubrirá demanda de actual ruta escolar 4611107) (1 expedición de vuelta a demanda)
- Línea 4b: Andilla-Oset-Villar del Arzobispo (cubrirá demanda de actual ruta escolar 4611102)
- Línea 4c: Sot de Chera-Villar del Arzobispo (cubrirá demanda de actual ruta escolar 4611102) (1 expedición de vuelta a demanda)



- Línea 4d: Gestalgar-Casinos-Villar del Arzobispo (cubrirá demanda de actual ruta escolar 4611103)
- Línea 4e: Casinos-Villar del Arzobispo (cubrirá demanda de actual ruta escolar 4611103)

Con estas nuevas líneas, Villar del Arzobispo conectará de manera regular con los municipios de su entorno. Las expediciones previstas para cada una de estas líneas se muestran en la Figura 55, obtenida del proyecto mencionado.



Figura 55. Escenario futuro Línea 4. Villar del Arzobispo según el Proyecto CV-101, La Serranía – València.

Por su parte el Ayuntamiento de Villar del Arzobispo, apostando por una movilidad más sostenible, ha instalado un **punto de recarga monofásica** de 20 amperios y carga semi-rápida en Calle Tempranillo, frente al número 22 (Polígono Industrial La Loma) y otro cargador similar próximo al Ayuntamiento, situado en Plaza de la Iglesia número 1, siendo la utilización de ambos totalmente gratuita. Su ubicación se muestra en la Figura 56. Asimismo, hay prevista la instalación de dos puntos de recarga en el Huerto del Señor.



Figura 56. Ubicación de los puntos de recarga eléctrica.

En el municipio se dispone de distintas ubicaciones donde está correctamente señalado y delimitado el **aparcamiento de vehículos motorizados**. En zona urbana cabe destacar: (i) Huerto del Señor, (ii) Zona de centros educativos, (iii) Avenida Aragón, (iv) Calle Alcublas, (v) Calle Alcocer, (vi) Calle Segorbe y (vi) Zona deportiva “Parque San Vicente” (Figura 57). Adicionalmente, también se dispone de zonas de aparcamiento tanto en el Polígono industrial “Las Suertes” como en el Polígono industrial “La Loma”.

En cuanto a la oferta de plazas de **aparcamiento para personas con movilidad reducida**, en todo el núcleo urbano se dispone de 13 plazas, distribuidas en las vías Calle Ingeniero Tamarit (1), Avenida Aragón (1), Plaza de la Iglesia (1), Calle las Cruces (2), Calle José Ranea (2), Paseo del Parque San Vicente (2), Calle Solanas (1), Calle Ángel (1), Calle Alcublas (1) y Avenida diputación (1) (Figura 58). De esta forma, se puede concluir que en los lugares de mayor interés con mayores dificultades de aparcamiento –Huerto del Señor, Centros educativos, Calle las Cruces y zona deportiva de Parque San Vicente– se dispone de plazas reservadas para personas con movilidad reducida, lo que incrementa la accesibilidad de este colectivo.

Además, se cuenta con **aparcamiento habilitado para bicicletas** en el Parque San Vicente –paellers y frontón– (2), Plaza de la iglesia –Ayuntamiento– (1), en el Huerto del Señor (1), en la Avenida Diputación –parque centros educativos– (1) y en la Calle Valencia –biblioteca– (1). Sin embargo, no se cuenta con ningún aparcamiento habilitado para VMP como patinetes.



(a) Huerto del Señor



(b) Zona educativa



(c) Avenida Aragón



(d) Calle Alcublas



(e) Calle Alcocer



(f) Calle Segorbe

Figura 57. Vías con aparcamiento señalado y/o delimitado.



Figura 58. Plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida.

Analizando la red vial del municipio en función de su direccionalidad –sentido doble o único– y el ancho de la vía, se ha estimado que en el municipio existe una disponibilidad para el estacionamiento de 2.072 vehículos, es decir, para el 63% del parque de vehículos del municipio –3.268 vehículos–. La Figura 59 muestra la posibilidad de aparcamiento: (i) en los dos márgenes de la calle (verde); (ii) en un solo margen (naranja); y aparcamiento no disponible (rojo). Para la estimación se ha considerado una longitud de 4,5 m lineales por coche aparcado.

No obstante, la disponibilidad de aparcamiento presenta una gran dispersión en todo el municipio. Como se esperaba, en el casco antiguo apenas existe posibilidad de aparcamiento, concentrándose la mayoría de este en las grandes vías urbanas del tales como la Ronda de la Baronía, la Avenida Aragón, la Avenida de la Diputación o la Avenida del Castellar. Además, cabe destacar que la estimación realizada difiere significativamente de la realidad, pues en muchas vías bidireccionales del municipio es habitual observar estacionamientos aunque estos impidan el paso de dos vehículos de manera simultánea. Un ejemplo claro de este caso es el estacionamiento en la zona conocida como “El barrio” –parte noroeste del municipio–. En todas las calles que cruzan perpendicularmente a la Avenida de la Diputación y la Avenida del Castellar es común encontrarse con estacionamientos a ambos lados de la vía, generando incluso una trayectoria en zig-zag del vehículo que circula (Figura 60). Por ello, se puede afirmar que los únicos problemas de estacionamiento reales en el municipio se encuentran en el casco antiguo.

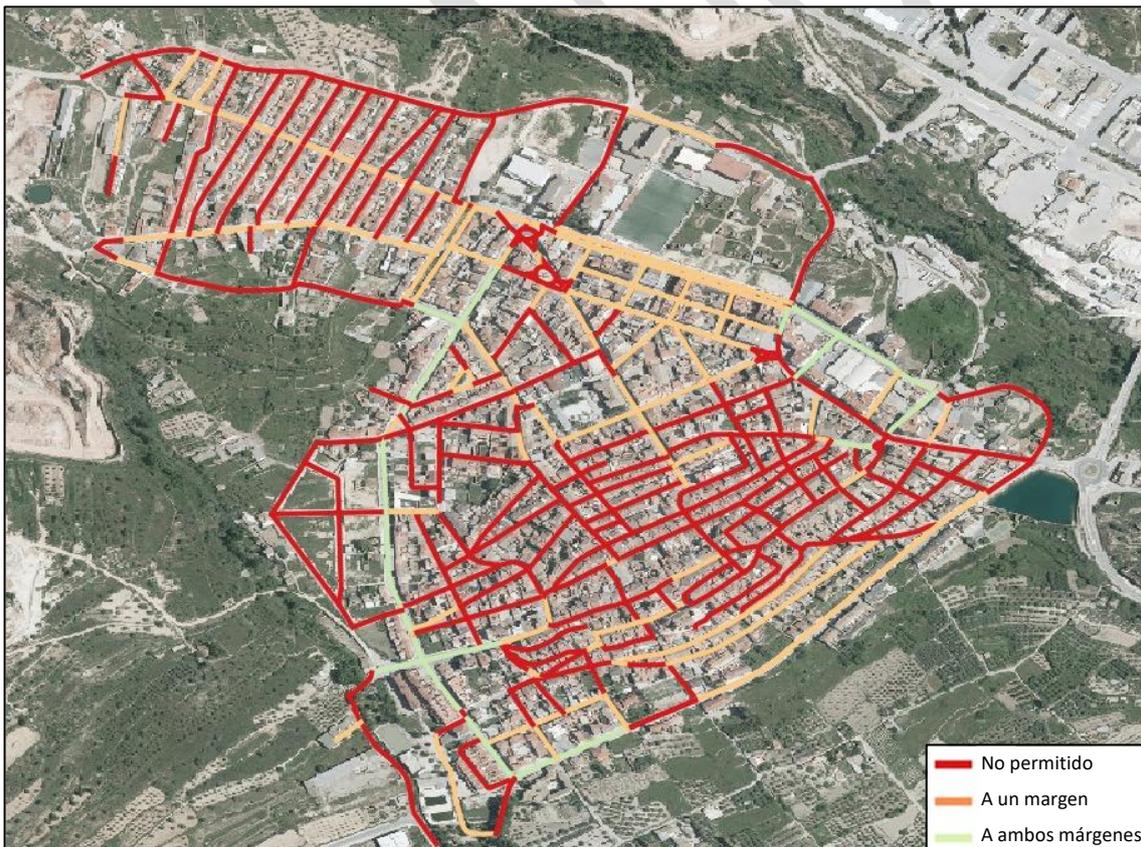


Figura 59. Disponibilidad de aparcamiento.



Figura 60. Ejemplo de estacionamiento habitual que entorpece la circulación en “El Barrio”.

En definitiva, más que un problema de estacionamiento, en el municipio existe un problema de regulación del tráfico en lo que respecta a la direccionalidad de las vías, sobre todo en algunas de las vías situadas en las inmediaciones del casco antiguo que a día de hoy está permitida la circulación en ambos sentidos de circulación pero el ancho de la vía realmente no es suficiente para ello. Además, en otras vías en las que está permitida la circulación en un solo sentido de circulación, el estacionamiento en uno de los márgenes de la calle penaliza significativamente la movilidad peatonal (Figura 61).



Figura 61. Ejemplo de estacionamiento en casco antiguo dificultando la movilidad peatonal.

#### 5.2.4 Demanda de transporte

Con el fin de caracterizar la movilidad en Villar del Arzobispo se diseñó una encuesta dirigida a la población residente en el municipio y fue implementada en Google Forms (Figura 62). Para la difusión de la encuesta se contó con la colaboración del Ayuntamiento, siendo los canales



principales de difusión los siguientes: redes sociales y web del Ayuntamiento, web del PMUS, grupos de mensajería y grupos de difusión entre distintos colectivos.

La encuesta se divide en cinco bloques principales: (i) características sociodemográficas, (ii) movilidad interna, (iii) movilidad externa, (iv) percepción de los ciudadanos sobre la movilidad actual y (v) grado de satisfacción con la implementación de distintas actuaciones de mejora. Por último, se pregunta por posibles mejoras u otras sugerencias para el PMUS. En el anexo A1 se encuentra el detalle de los contenidos incluidos en la encuesta.

La recogida de datos se realizó desde finales de abril de 2021 hasta principios de junio de dicho año. Con el objetivo de reducir en la mayor medida posible los cambios en la movilidad que pudieran perdurar por los efectos de las distintas restricciones ocasionados por la pandemia ocasionada por el COVID-19, se pide a las personas que contesten suponiendo que no existen limitaciones a la movilidad.

Finalmente, se obtuvo una muestra de 243 respuestas válidas.

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Villar del Arzobispo

DIPUTACIÓ DE VALÈNCIA  
Cada ciutat amb el seu govern

AYUNTAMIENTO DE VILLAR DEL ARZOBISPO

## Encuesta de movilidad

Bienvenido/a a la encuesta de movilidad para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Villar del Arzobispo.

El objetivo de la redacción del PMUS es mejorar la movilidad del municipio desde el punto de vista de la sostenibilidad. Se pretende impulsar los modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

El PMUS se caracteriza por una visión integradora, contemplando las necesidades de los diferentes colectivos y las opiniones y preferencias de los residentes en el municipio.

Su colaboración es de vital importancia. Por ello, le pedimos que complete esta encuesta que no le llevará más de 10-15 minutos.

Puede seguir las fases del PMUS y leer más información al respecto en la web: [www.pmus-villardelarzobispo.es](http://www.pmus-villardelarzobispo.es)

Siguiente

Página 1 de 7

Nunca envíes contraseñas a través de Formularios de Google.

Figura 62. Captura de pantalla de la encuesta

### Caracterización sociodemográfica

En primer lugar, se procede a caracterizar la muestra obtenida tras la realización de la encuesta atendiendo a factores demográficos y socioeconómicos. Así mismo, se incluyen preguntas con el fin de analizar la motorización, disponibilidad de distintos vehículos, tanto a nivel individual

como del hogar y otras cuestiones que puedan afectar a la movilidad como la disponibilidad de vado, hábitos de aparcamiento o frecuencia de pedidos recibidos en el domicilio.

En la Figura 63 se puede observar la distribución de la muestra de estudio por sexo y edad. Participaron 119 hombres (49,8%), 121 mujeres (49%) y 3 personas que no aportaron dicha información (1,2 %). Respecto a la edad, el 54,7% de las personas encuestadas se encuentran en el rango 18-44 años, el 38,3% pertenecen a la población entre 45-64 años y el 7% se encuentra en la cohorte de 65-79. No se dispone de datos para personas mayores de 79 años, lo cual supone un pequeño sesgo, propio de las encuestas online.

Se puede considerar que la muestra obtenida está razonablemente distribuida, y se asumirá la limitación anteriormente mencionada.

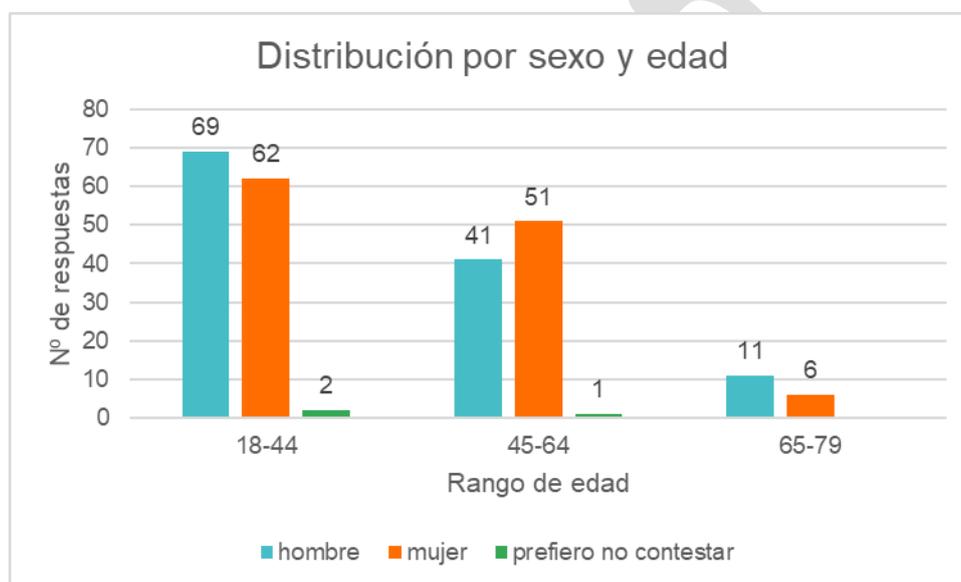


Figura 63. Distribución de la muestra por sexo y edad.

A continuación, se presenta la distribución de la muestra atendiendo a su ocupación. Tal como se puede ver en la Figura 64, la mayor parte de la población encuestada está formada por personas con empleo –137 que trabajan por cuenta ajena (56,4%) y 32 trabajadores por cuenta propia (13,2%)–. Por orden de importancia, las siguientes cuotas corresponden a pensionistas (10,3%), estudiantes (8,2%), personas desempleadas (5,3%), ciudadanos que estudian y trabajan de forma simultánea (3,3%) y aquellos que se dedican a las labores del hogar (3,3%).

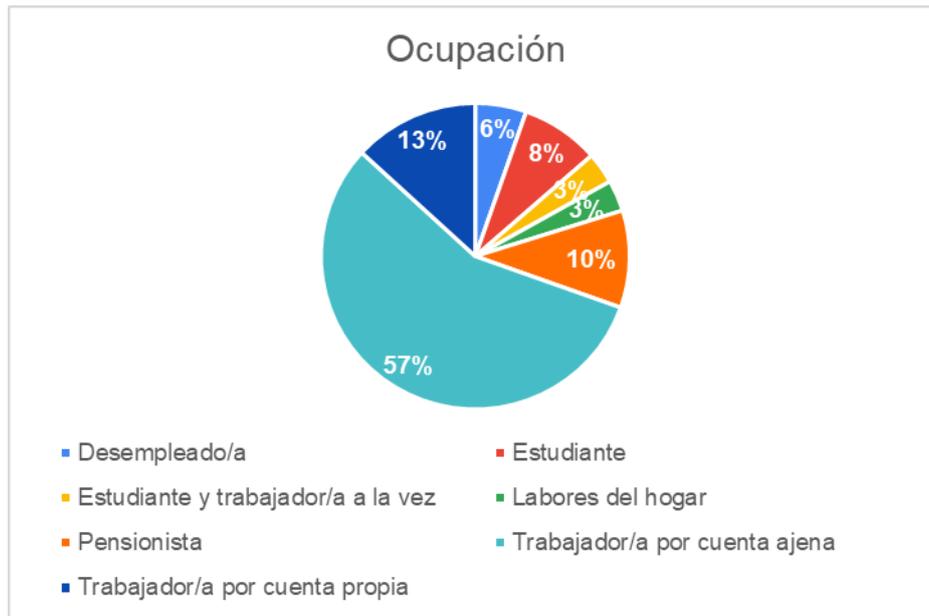


Figura 64. Distribución de la muestra por ocupación.

En cuanto a la estructura del domicilio, se presenta la distribución de personas que conviven en el mismo hogar en la Figura 65. El tamaño medio del domicilio es de 3,2 personas. Solamente 14 personas reportan vivir solas (5,8%), frente al 25,1% y 25,9% de hogares en los que conviven 2 y 3 personas respectivamente. Destacar también que el 34,6% de los hogares están formados por 4 convivientes y el 8,6% por 5 personas. Se puede decir, por tanto, que la estructura típica del hogar está compuesta por entre 2 y 4 personas por domicilio.

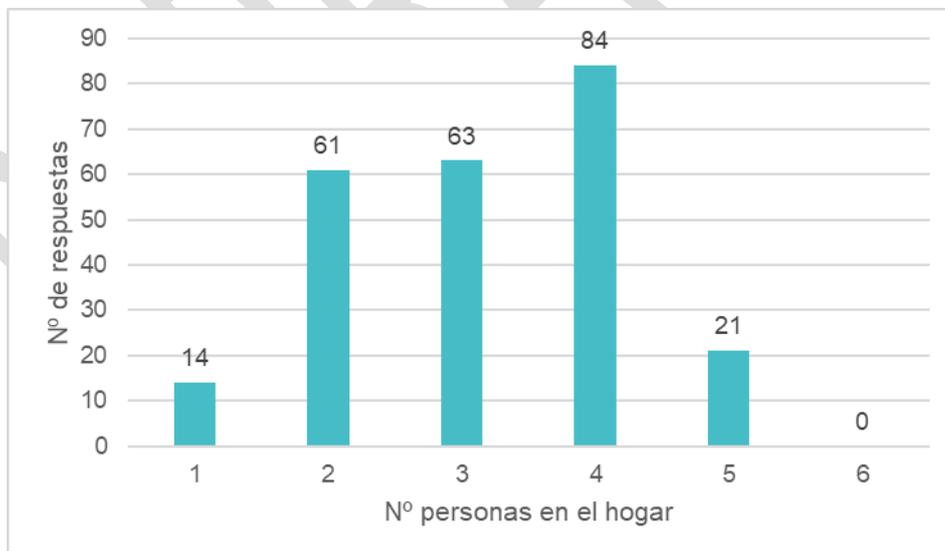


Figura 65. Número de personas que viven en el mismo domicilio

Seguidamente, se estudia el número y tipología de vehículo en propiedad reportado por la muestra de estudio (Figura 66). Respecto a vehículos motorizados, cabe destacar un elevado tanto por cien de coches, pues el 95,1% de la población encuestada reportó disponer al menos un coche en propiedad, mientras que solamente un 10,3% dispone de moto. Es importante también el número de bicicletas reportadas ya que más de la mitad de la población de estudio (52,3%) tienen bicicleta. La cuota encontrada para el patinete eléctrico es bastante menor, con

un 7,8%. Por último, se observa que 7 encuestados, que representan el 2,9% de la muestra, no disponen de ningún vehículo.

Por otra parte, resulta también interesante analizar el número de camiones y tractores en la medida en la que pueden afectar a la movilidad general del municipio, así como a factores como la seguridad, mantenimiento de infraestructuras, etc. Así, se obtiene que el 9,1% de la población encuestada dispone de tractor, mientras que el 1,6% tiene camión.

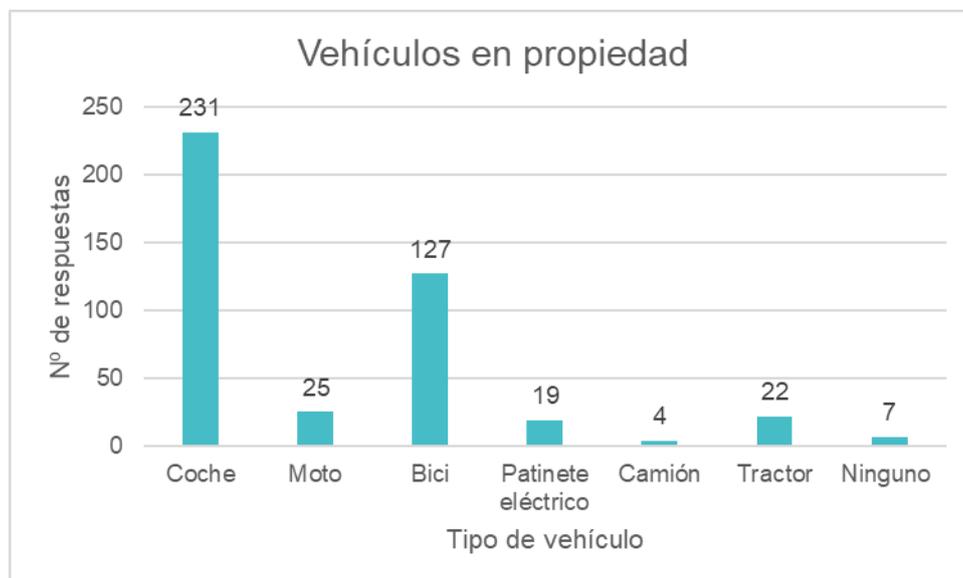


Figura 66. Vehículos en propiedad.

Centrándonos ahora en el coche, se obtiene una media de 1,94 coches por domicilio. En la Figura 67 se puede ver el detalle de la distribución. Cabe destacar que, solamente 4 de los participantes en la encuesta reportaron no tener ningún coche en su hogar, correspondiendo esta cifra al 1,6% de la población encuestada.

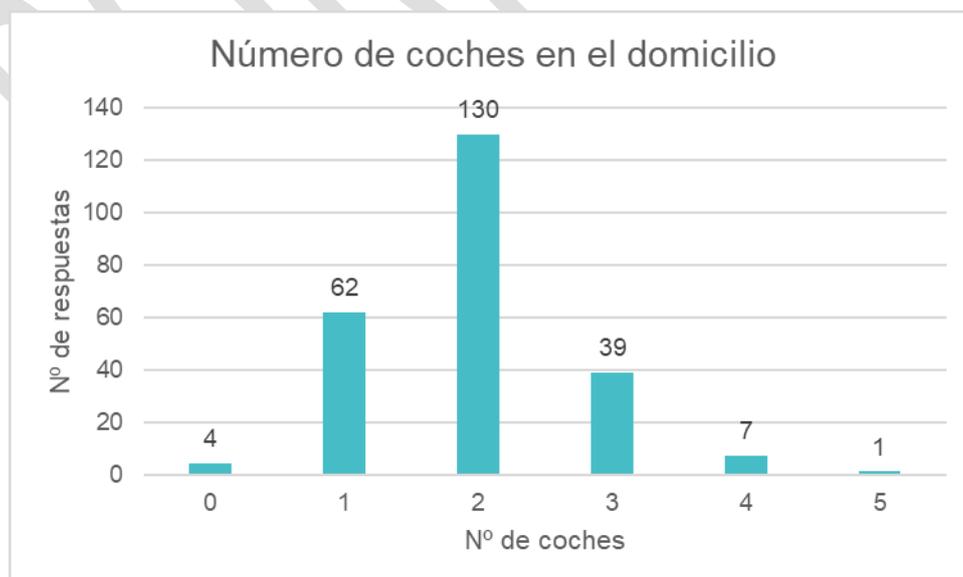


Figura 67. Número de coches disponibles en el domicilio.



Además, se preguntó por el lugar de estacionamiento habitual (Figura 68) obteniendo un alto porcentaje de personas que aparcan en la calle (58%) mientras que el 34,6% estacionan en garaje privado. Por otra parte, el 1,2% reconocen aparcar en estacionamientos ilegales como doble fila o acera y el 2,9% restante reportan otros lugares de aparcamiento habitual.

Relacionado con el aparcamiento, se preguntó también por la disponibilidad de vados en el domicilio, obteniéndose que el 18,5% de los participantes disponen de vado en su casa, tal como se puede ver en la Figura 69.



Figura 68. Lugar de estacionamiento frecuente.

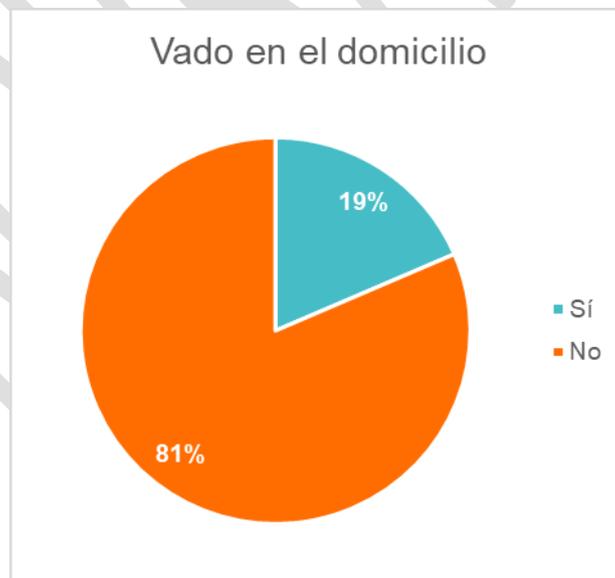


Figura 69. Disponibilidad de vado en el domicilio.

Por último, esta sección incluye una pregunta relacionada con la distribución urbana de mercancías, en referencia al número de pedidos que se reciben en el domicilio según frecuencia, debido al auge de estos servicios y la importante repercusión que tiene en la movilidad de los municipios. Como resultado, se identificó que prácticamente la totalidad de la población



encuestada recibe en algún momento pedidos en su domicilio (95%). Además, el 69,8% realizan pedidos al menos una vez al mes, mientras que el 27,3% utiliza estos servicios con una frecuencia de al menos una vez por semana. En la Figura 70 se presenta el detalle de las respuestas obtenidas según las distintas frecuencias.

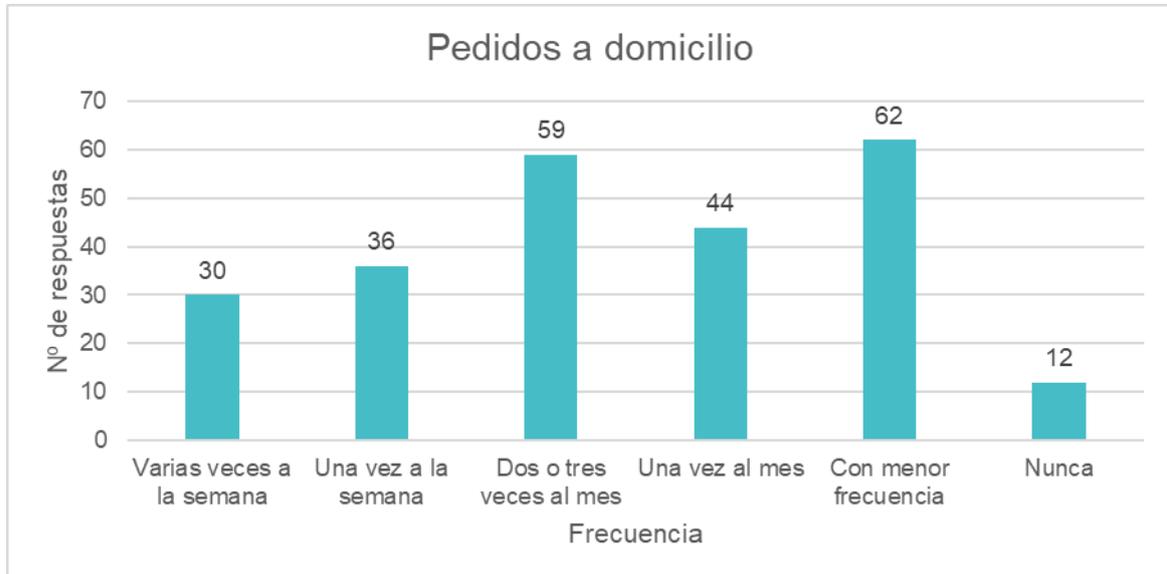


Figura 70. Frecuencia de recepción de pedidos a domicilio.

#### *Análisis de la movilidad interna*

A continuación, se pretende estudiar la movilidad interna, correspondiente a los viajes realizados con origen y destino Villar del Arzobispo. Con el fin de ayudar a las personas encuestadas a situarse en este contexto y considerar a su vez su movilidad habitual, sin considerar las posibles limitaciones a la movilidad derivadas de la COVID-19 se introduce esta sección con la siguiente introducción:

*“Para contestar las siguientes preguntas, tenga en cuenta únicamente los desplazamientos que realiza DENTRO de Villar del Arzobispo. Piense en su movilidad habitual, es decir, como si no existieran restricciones de movilidad derivadas de la COVID-19.”*

Por otra parte, se incluyen diversas aclaraciones referentes a la definición de viaje para evitar dudas o posibles erróneas interpretaciones distintas. Con este tipo de aclaraciones se pretende recoger los pequeños viajes, principalmente a pie, que son fácilmente olvidados por las personas a la hora de contestar encuestas. Por ejemplo:

*“¿Cuántos desplazamientos realiza en un día laborable dentro del municipio? Cuente todos los viajes sin olvidar los pequeños desplazamientos (p.ej., ir a comprar el pan). Si es ida y vuelta cuente dos viajes.”*

Así, se procede a caracterizar la movilidad interna del municipio. En primer lugar, se pregunta por el primer y segundo modos más utilizados dentro de Villar del Arzobispo. Tal como se puede observar en la Figura 71, caminar es el primer modo de transporte declarado, con 140 encuestados, lo que supone una cuota del 57,6%, seguido del coche con un 41,2% de las respuestas. El comportamiento opuesto entre ambos modos se encuentra al preguntar por el segundo modo de transporte más utilizado.

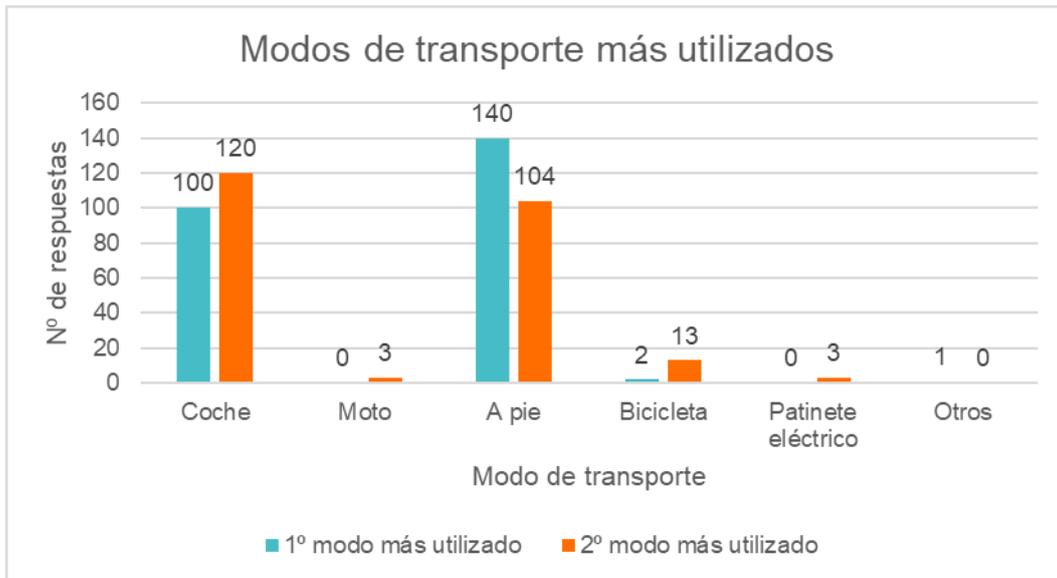


Figura 71. Primer y segundo modos de transporte más utilizados en desplazamientos internos.

Por otra parte, se observa que ningún otro modo (moto, bicicleta, patinete eléctrico, etc.) llega a alcanzar una cuota del 1% del reparto modal como primer modo de transporte. No obstante, 13 personas declaran utilizar la bicicleta como segundo modo, lo que corresponde al 5,3% de las respuestas. Por esta razón, se puede decir que los modos a pie y coche tienen una elevada importancia en el reparto modal interno de Villar del Arzobispo.

El siguiente paso consiste en analizar la frecuencia de uso del coche en la movilidad interna. En este sentido, se obtuvo que 112 personas utilizan su vehículo privado para desplazarse dentro de Villar del Arzobispo diariamente, lo cual supone un 46,1% del total. Si se tiene en cuenta ahora a las personas que utilizan el coche al menos una vez por semana la cifra ascendería a 176 respuestas, suponiendo un 72,4%.

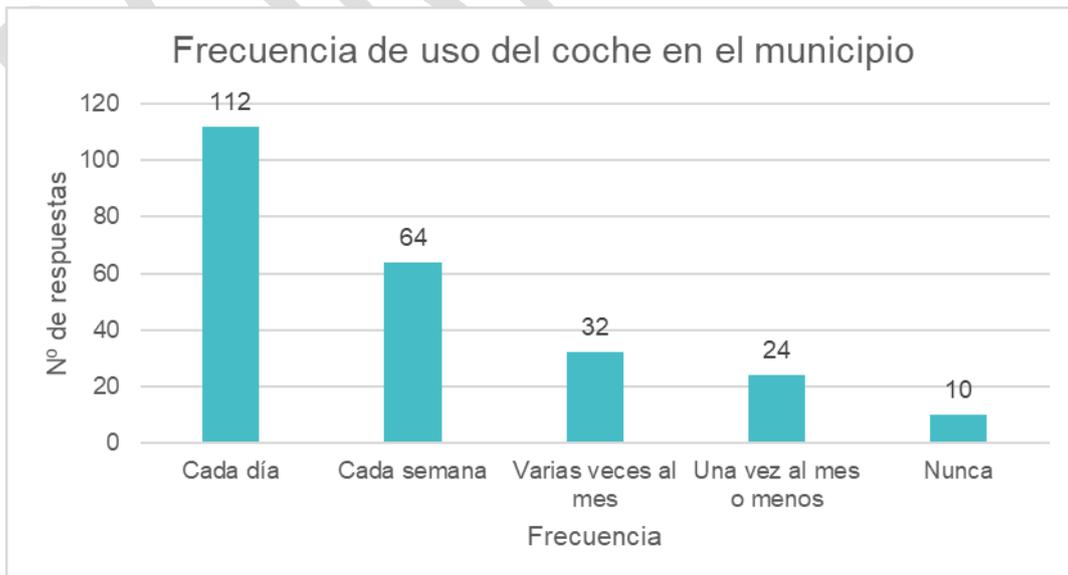


Figura 72. Frecuencia de uso del coche en desplazamientos internos.



Considerando ahora los principales factores por los que se utiliza el coche para viajes con origen y destino Villar del Arzobispo, se obtiene que la rapidez es el principal motivo, tal como se puede ver en la Figura 73. Los usuarios reportan también que utilizan el coche dentro del municipio porque “el destino está lejos”, “llevan a otras personas” y “es más cómodo”. La pregunta fue planteada con la posibilidad de marcar múltiples respuestas con el fin de identificar todos los factores posibles. Además, algunas personas añadieron otros motivos como llevar carga pesada, no disponer de aparcamiento de bicicletas en destino o por lluvia.

En vista de estos resultados, los motivos de viaje tipo compras, movilidad del ciudad (llevar o cuidar a otras personas) o la distancia percibida, podrían ser entre otros factores que motivan el uso del coche dentro del municipio. Con el fin de obtener más información al respecto, se analiza a continuación el reparto modal en función de distintos motivos de viaje.

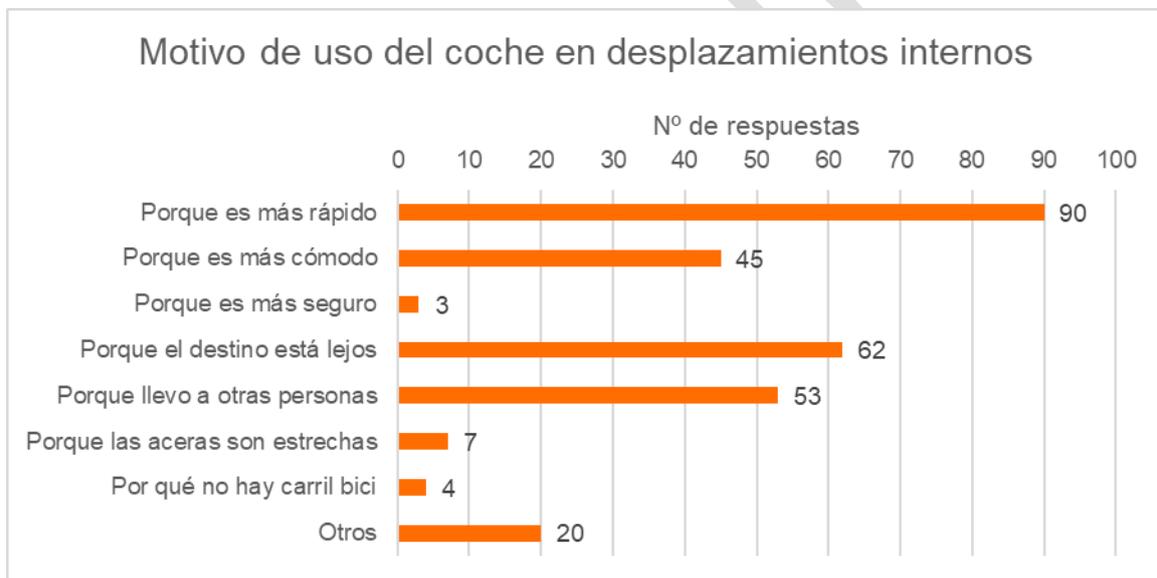


Figura 73. Motivos de uso del coche desplazamientos internos.

En la Figura 76 se presenta la preferencia de modo de transporte por motivo de viaje. Cabe resaltar un uso mayoritario del vehículo privado en movilidad obligada (ir a trabajar o estudiar) que supone en general una gran parte de la movilidad habitual de las personas. Incluso con mayor cuota que el anterior se encuentra el motivo compras, tal como se podía prever según la pregunta anterior. Atendiendo a otros desplazamientos específicos, los desplazamientos al Polígono Industrial “La Loma” y a la Cooperativa nueva se realizan en coche casi en su totalidad. Aunque algo menor, ir a la piscina o el parque San Vicente son destinos en los que se observa un alto uso del coche también.

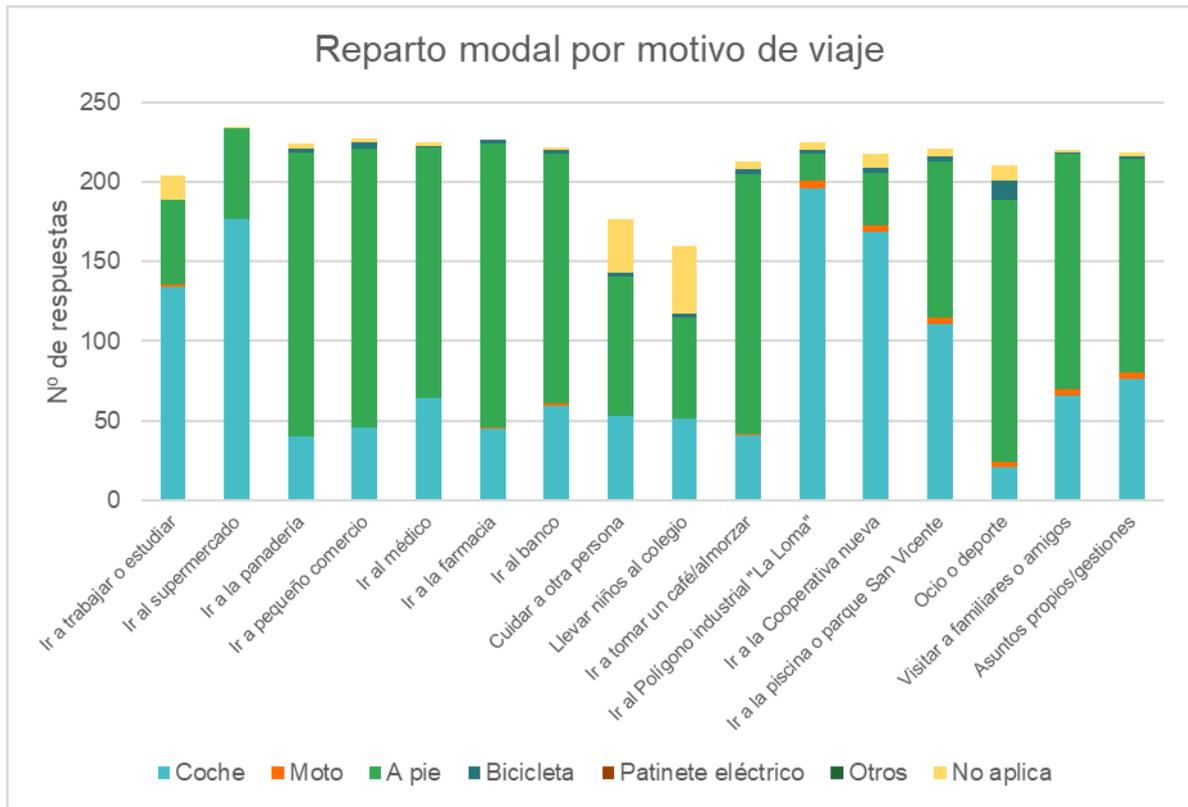


Figura 74. Reparto modal para distintos motivos de viaje en desplazamientos internos.

Considerando que los modos principales de transporte son el coche y a pie, el análisis por motivos es complementario al anterior al tener en cuenta la movilidad a pie. Así, las pequeñas compras como ir a la panadería, farmacia, pequeño comercio, además de otros motivos de viaje como ir al médico, almorzar, realizar visitar o asuntos propios y gestiones se realizan principalmente a pie.

Por otra parte, se puede comprobar aquí que la pequeña cuota de uso de la bicicleta identificada anteriormente corresponde a usos deportivos y recreativos principalmente, así como a pequeñas compras y gestiones en menor medida.

El siguiente paso consiste en cuantificar la movilidad interna dentro de Villar del Arzobispo. Para ello, se diferencia entre número medio de viajes realizados en días laborables y fin de semana. Los viajes de ida y vuelta se consideran a efectos de cálculo como dos desplazamientos. De esta forma, las ratios medias declaradas son de 4,2 viajes por persona y día en laborables y 4,4 viajes por persona y día en fines de semana. En la Figura 75 se puede observar la distribución de viajes en la población encuestada.

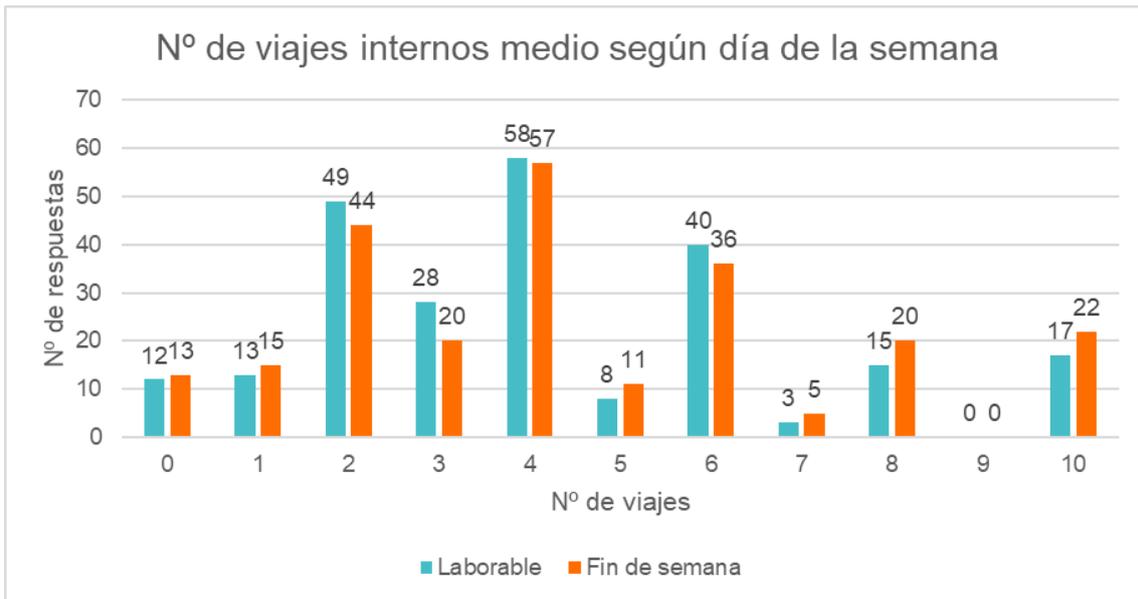


Figura 75. Número de viajes medio en día laborable y fin de semana en desplazamientos internos.

Seguidamente, se analiza la duración de los viajes internos a través de la pregunta que solicita la duración aproximada del viaje habitual más corto y más largo realizado dentro de la localidad. Las ratios obtenidas indican que el viaje típico más corto sería de 5 minutos y el más largo de 12,3 minutos. La distribución de estos desplazamientos puede consultarse en la Figura 76. Por lo tanto, se puede decir que la movilidad interna del municipio se caracteriza por pequeños desplazamientos de entre 5 y 12 minutos realizados principalmente a pie y en coche.

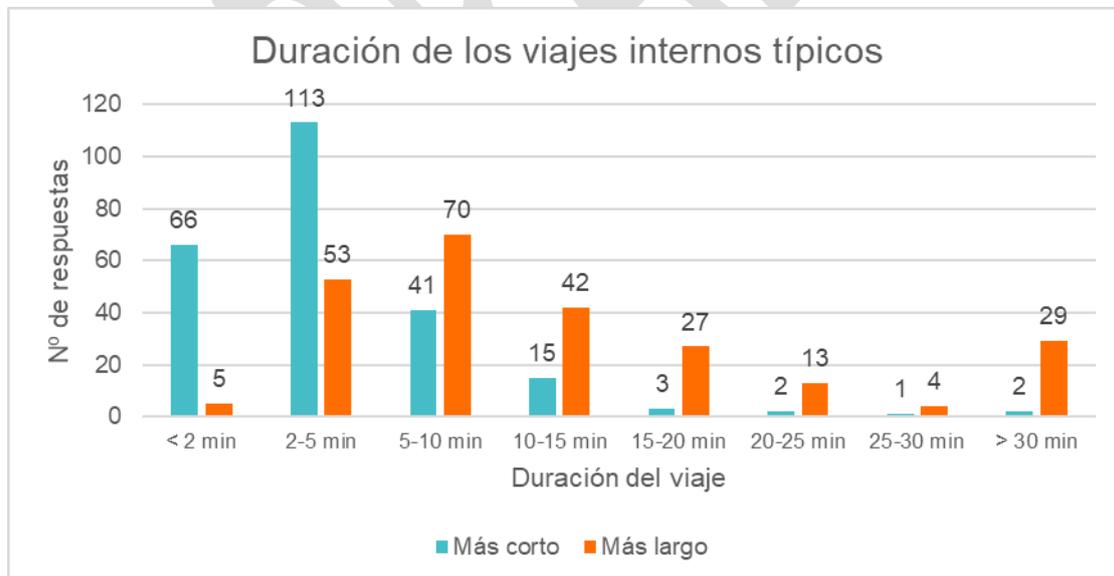


Figura 76. Duración de los viajes típicos más corto y más largo internos.

A continuación, se estudia cómo los ciudadanos de Villar del Arzobispo percibe la facilidad o dificultad de aparcamiento en el municipio. Para ello, se realiza la pregunta “¿Encuentra aparcamiento con facilidad en el municipio?” y se pide que se responda a esta pregunta utilizando una escala entre 1 –muy complicado– y 5 –muy sencillo–, siendo el 3 la respuesta neutra. En la Figura 77 se muestra la distribución de las respuestas recogidas. Agregando las

categorías 1 y 2, se obtiene que el 20,6% de las personas perciben que es complicado encontrar aparcamiento en Villar del Arzobispo. Procediendo de forma análoga con las categorías 4 y 5, se obtiene que el 56,3% de los participantes consideran que es sencillo aparcarse en la localidad.

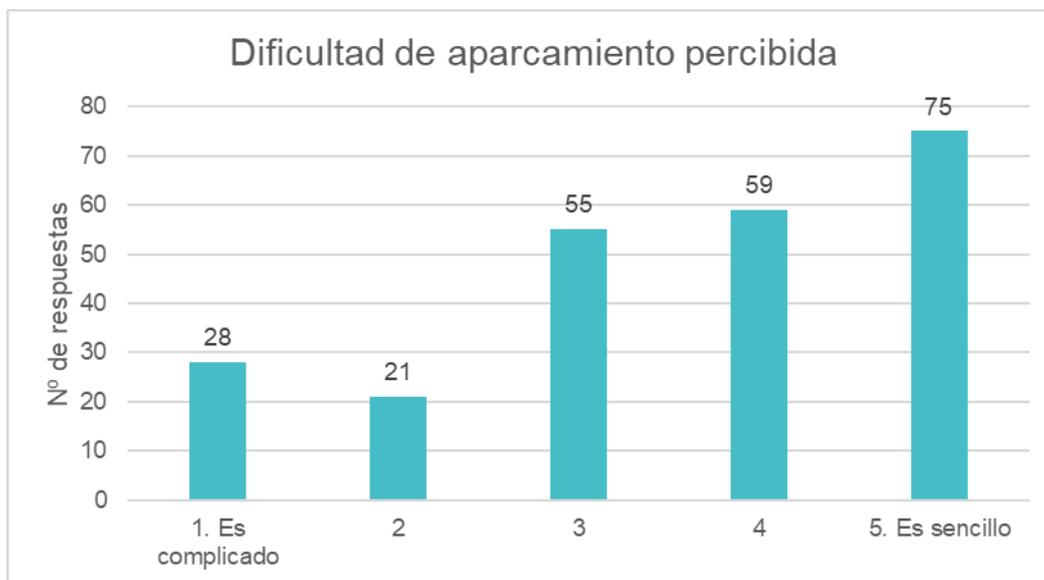


Figura 77. Dificultad de aparcamiento percibida en el municipio.

La última parte del análisis de la movilidad interna corresponde a la identificación de las principales zonas utilizadas por las personas encuestadas para pasear en el municipio. En relación a este aspecto, se preguntó primero por las zonas habituales de paseo dentro del casco urbano. Tal como se muestra en la Figura 78, se muestra una distribución bastante uniforme entre las zonas del Ayuntamiento, Campo de fútbol, Barrio, Huerto del Señor, Cooperativa vieja y Piscina Municipal. La zonificación presentada a los usuarios en la encuesta se puede ver en la Figura 79.

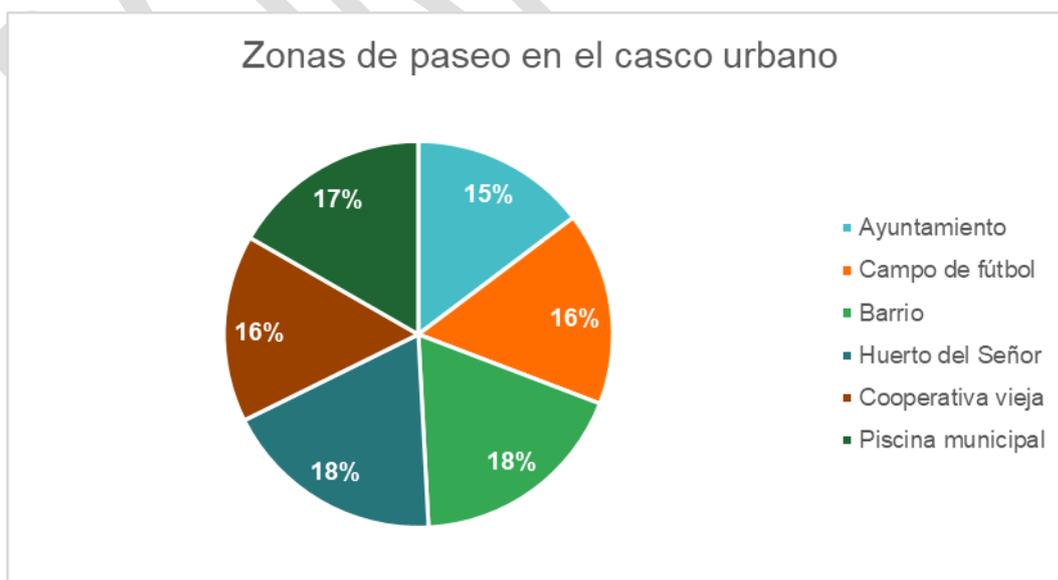


Figura 78. Zonas habituales de paseo en el casco urbano.

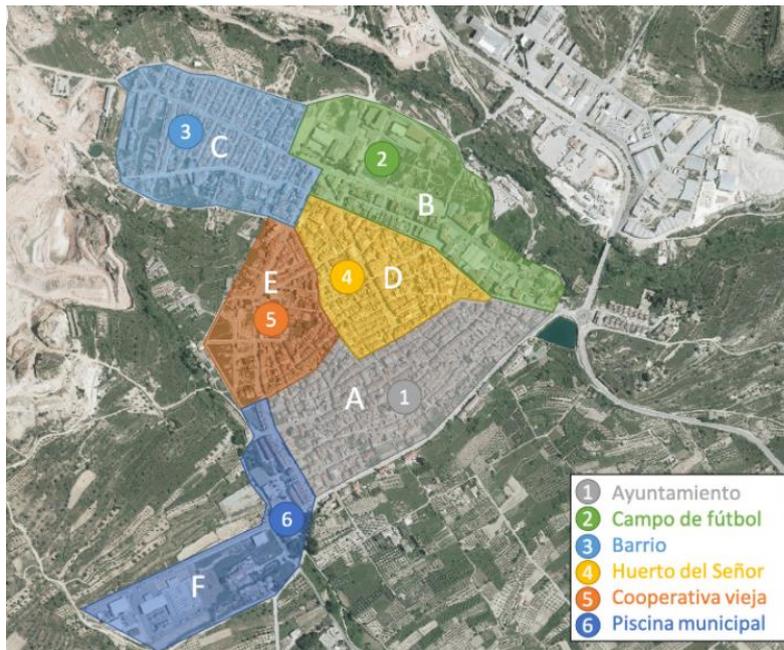


Figura 79. Zonificación de zonas de paseo en el casco urbano.

Procediendo del mismo modo, se realiza el análisis de las zonas de paseo en las inmediaciones del municipio, es decir, en ámbito rural (Figura 80 y Figura 81). En esta ocasión, se encuentra que las zonas más habituales de paseo cerca de Villar del Arzobispo son: La Hoya, Reguero y Cerro Castellar. Aunque con cuotas menores de uso, cabe mencionar también: Cerro Las Cabras, Cañada Palomara, Telégrafo y Borreguillo y La Seña.

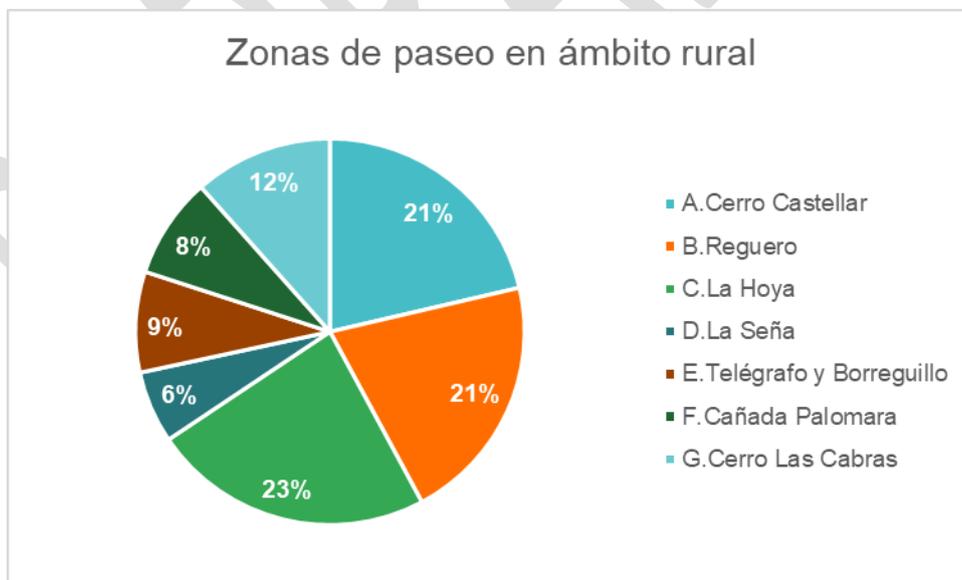


Figura 80. Zonas habituales de paseo en ámbito rural.

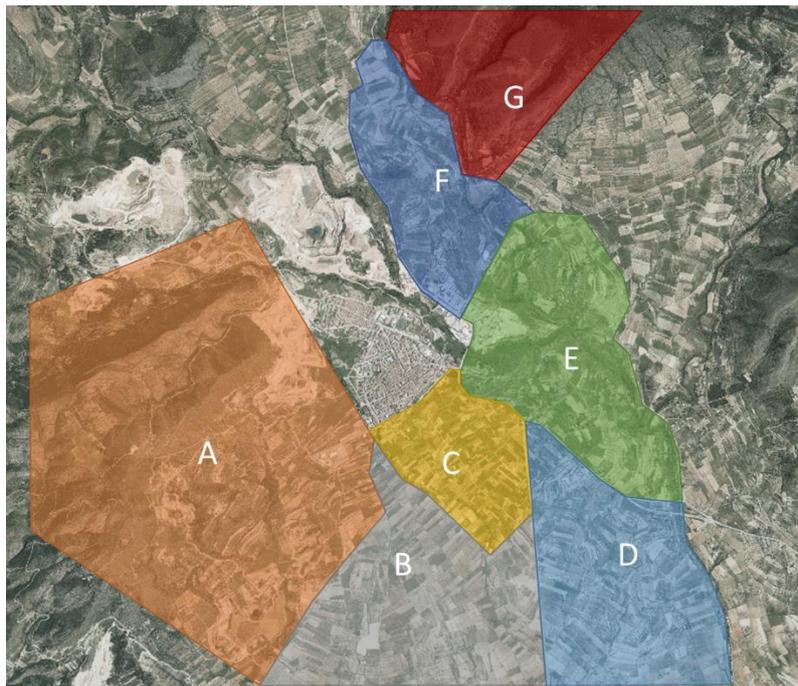


Figura 81. Zonificación de zonas de paseo en ámbito rural.

#### Análisis de la movilidad externa

Una vez estudiada la movilidad interna en Villar del Arzobispo, se procede a caracterizar la movilidad externa. De igual modo que se describió con anterioridad, la sección de la encuesta se introduce con un párrafo explicativo que pretende situar y poner en contexto a la persona encuestada:

*“Para contestar las siguientes preguntas, tenga en cuenta los desplazamientos que realiza DESDE Villar del Arzobispo a otra población. Piense en su movilidad habitual, es decir, como si no existieran restricciones de movilidad derivadas del COVID-19.”*

En primer lugar, se pretende identificar los destinos frecuentes de los viajes realizados fuera de la localidad. Tal como se puede observar en la Figura 82, el destino con más número de respuestas corresponde con Valencia (83% de las personas encuestadas), seguido de Liria con aproximadamente la mitad de relevancia que el anterior. Otros destinos identificados, aunque con menor importancia relativa, serían por orden de relevancia: Higuera, Casinos, Losa del Obispo, Chulilla, Chelva, Alcublas y Calles. Además, otros lugares no incluidos en la encuesta y que los participantes añaden, aunque con bajo grado de apariciones, son: Sot de Chera, L’Elia, Paterna, Aldaia y Tuéjar.

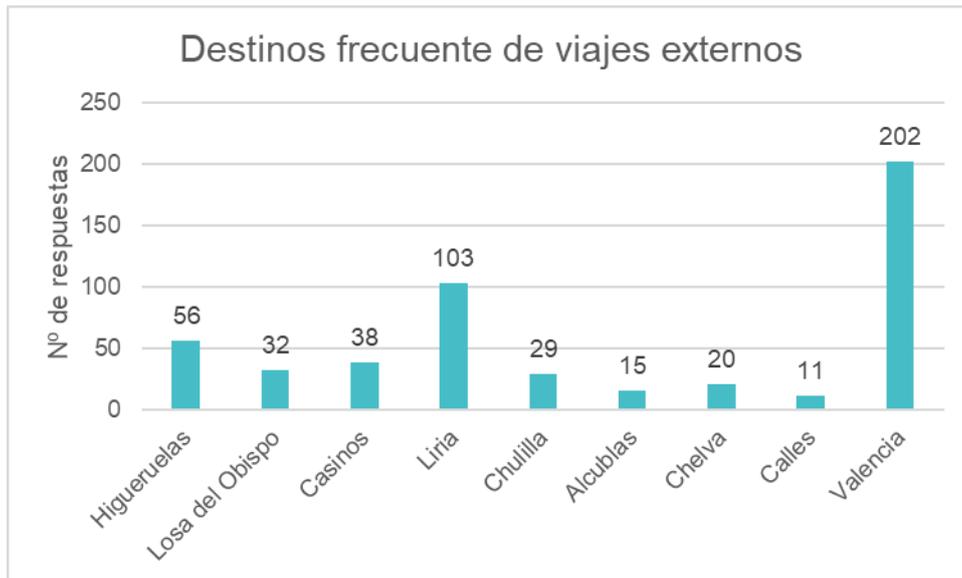


Figura 82. Destinos más frecuentes de los viajes realizados fuera de Villar del Arzobispo

El siguiente paso consiste en analizar el reparto modal de los viajes externos. En este caso, se encuentra un uso mayoritario del coche, correspondiente al 96% de las respuestas. Por tanto, se puede afirmar que existe una alta dependencia del vehículo privado para los desplazamientos externos desde Villar del Arzobispo (Figura 83).

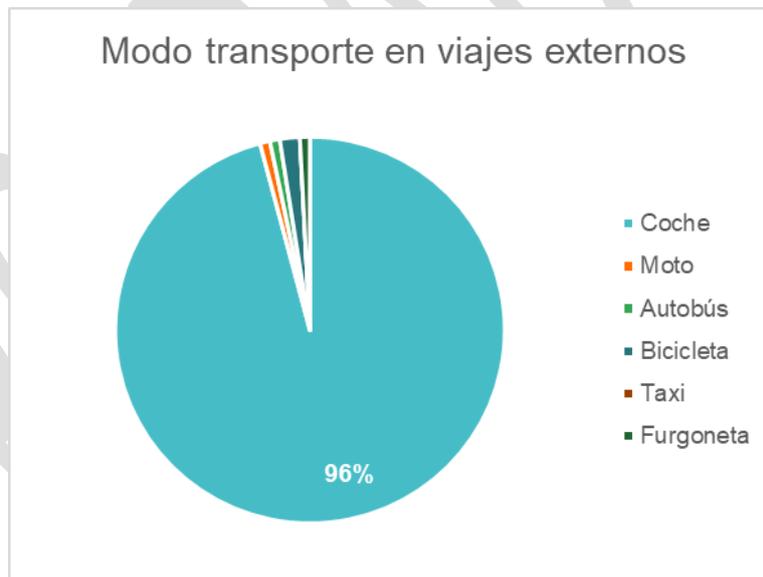


Figura 83. Modo habitual de transporte en desplazamientos externos.

Continuando con el análisis de la movilidad externa, se procede a cuantificar el número de desplazamientos diarios, obteniéndose una media de 1,3 viajes por persona en días laborales y 1,7 viajes por persona en fines de semana. La distribución detallada se muestra en la Figura 84. Resulta importante destacar que un número considerable de encuestados declaran no realizar desplazamientos fuera del municipio. En concreto, el 40,3% de los participantes no hacen viajes externos en días laborales. Para los fines de semana este tanto por cien es menor, correspondiéndose al 20,3% de las respuestas.

Se recuerda que los viajes se contabilizan de igual modo que en la movilidad interna, de manera que un desplazamiento de ida y vuelta correspondería a dos viajes.

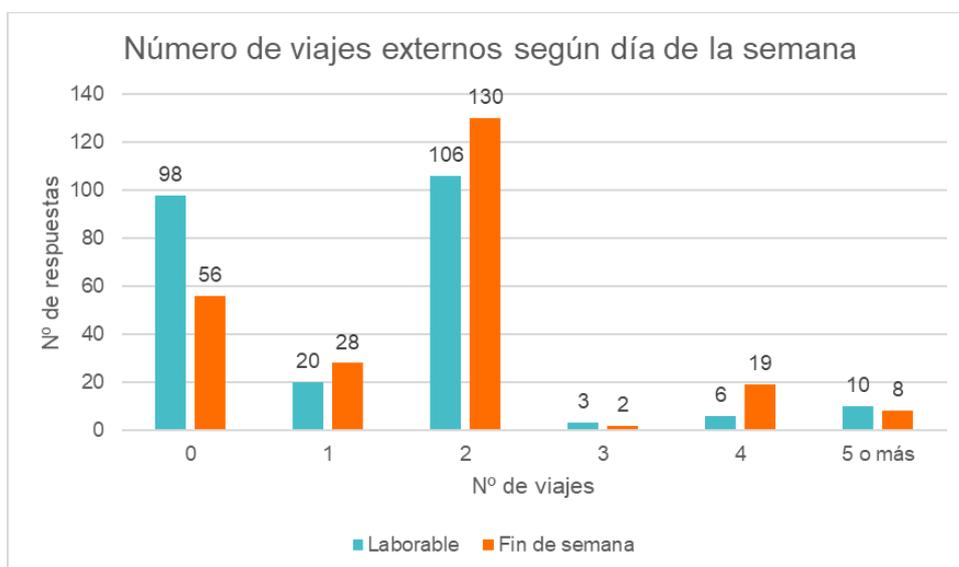


Figura 84. Número de viajes externos según día laborable o festivo.

A continuación, se presenta el análisis del reparto modal según motivos de viaje. Como se ha mencionado anteriormente, el modo mayoritario es el coche, por lo cual no se espera encontrar grandes diferencias según motivos. No obstante, es interesante destacar que los viajes realizados en bicicleta se corresponden con el motivo ocio o deporte. Se asumirá, por lo tanto, que dichos viajes corresponden a fines deportivos y no a satisfacer demandas de movilidad.

Por otra parte, se puede observar en la Figura 85 que los motivos de viaje señalados con mayor importancia son los correspondientes a compras, ir al médico, movilidad obligada (por trabajo o estudios), asuntos propios y gestiones y visitas. Otros motivos con menor importancia, pero causantes también de viajes fuera del municipio son: ocio o deporte y movilidad de cuidado (cuidar a otras personas y llevar a niños al colegio).

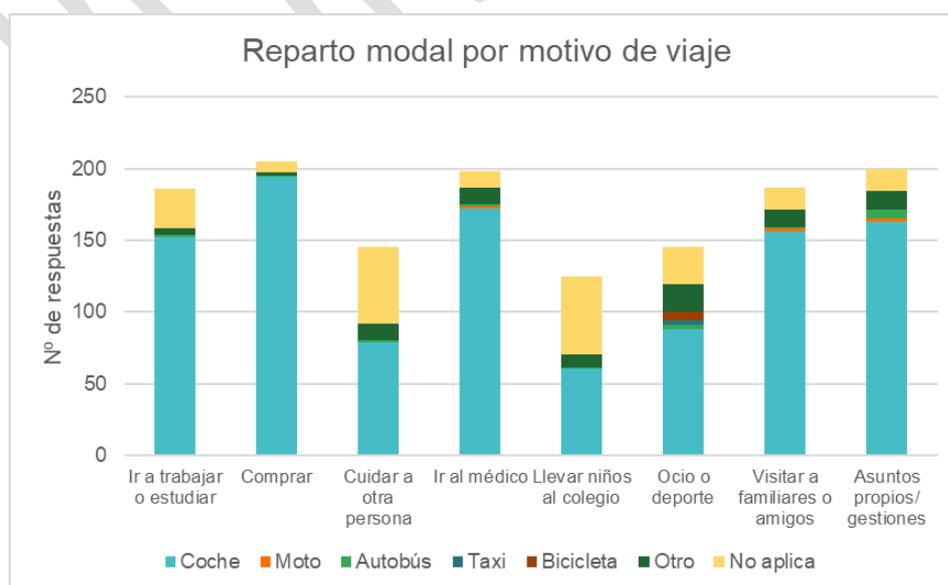


Figura 85. Reparto modal por motivo de viaje en desplazamientos fuera del municipio.

Para estudiar el tiempo medio diario empleado en viajes realizados fuera del municipio se incluyó una explicación extra en la pregunta correspondiente de la encuesta:

*“Indique una duración aproximada de los desplazamientos que realiza fuera de Villar del Arzobispo. Por ejemplo, si va a Valencia a trabajar habitualmente empleará aprox. 90 minutos en desplazarse (ida y vuelta). Si además luego se desplaza a otros lugares deberá indicar el tiempo total de todos los desplazamientos.”*

De esta forma, se obtuvo un tiempo de desplazamiento medio de 65 minutos por persona que viaja fuera del municipio y día, lo que corresponde a una media de 44,8 minutos por caja viaje. Estos datos son coherentes con los destinos de viaje frecuentes declarados. En la Figura 86 se presenta la distribución de los viajes y duraciones.

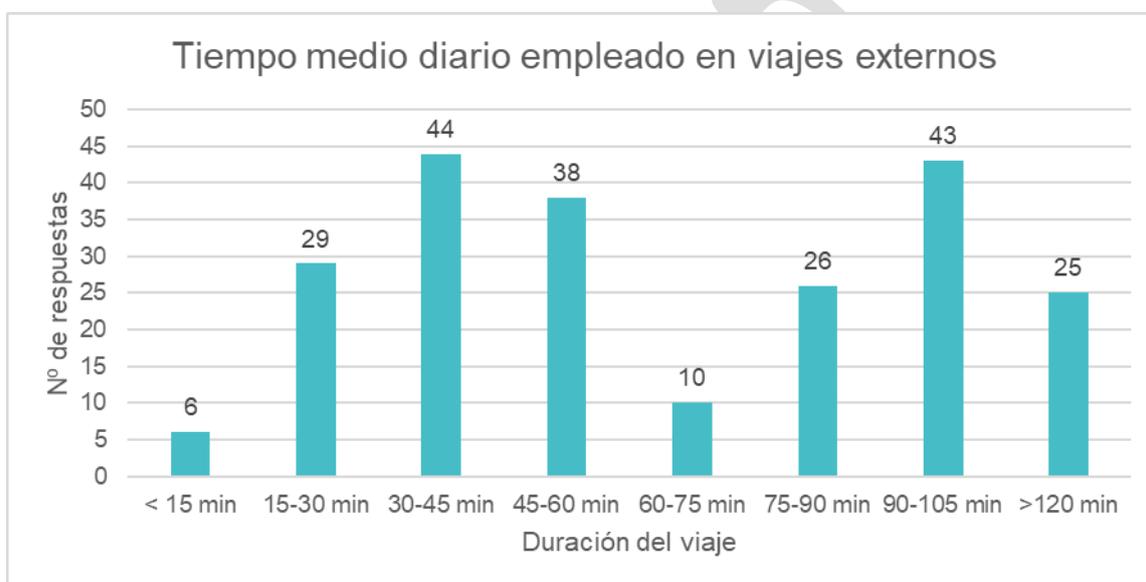


Figura 86. Tiempo medio diario destinado a viajar total fuera del municipio.

Es ya conocido que el coche es el modo de transporte mayoritario y prácticamente único utilizado por los ciudadanos de Villar del Arzobispo para sus desplazamientos fuera del municipio. En la Figura 87 se muestra los motivos de uso del coche para estos viajes. La razón prioritaria es la rapidez, seguida de la comodidad, lejanía del destino, transporte público no adaptado a las necesidades o llevar a otras personas.

Cabe destacar también que la inexistencia de carriles bici no supone un motivo de uso del coche, lo cual refleja una baja predisposición a utilizar la bicicleta en viajes fuera de Villar del Arzobispo. La seguridad o la facilidad de aparcamiento son motivos valorados en menor medida.

Adicionalmente, algunas personas reportan otros motivos a los sugeridos en esta pregunta, como llevar carga (compras, herramientas), horario de transporte público escaso o minusvalía.

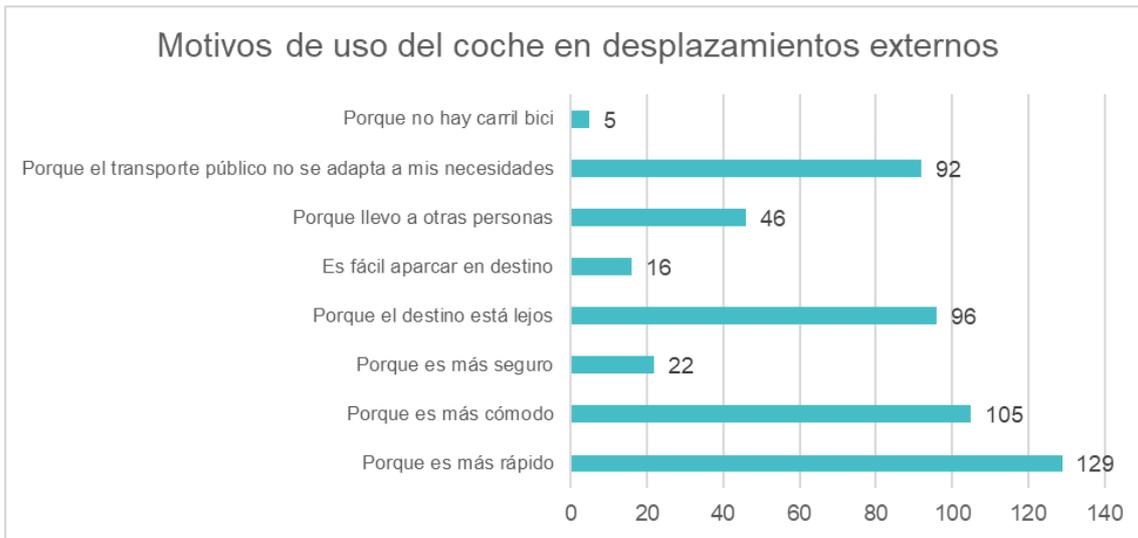


Figura 87. Motivos de uso del coche en viajes fuera del municipio.

Volviendo al motivo de uso del coche “porque el transporte público no se adapta a mis necesidades”, señalado por el 38% de las personas encuestadas, se procede a analizar la predisposición a utilizar más el transporte público (autobús) en función de posibles mejoras de sus características. De esta manera, se pretende identificar qué atributos se deberían mejorar para conseguir el cambio modal del coche al autobús para viajes fuera de Villar del Arzobispo.

La pregunta planteada para tal fin fue la siguiente: “Utilizaría más el transporte público si mejoraran las siguientes características. Puede marcar varias opciones.”. En la Figura 88 se puede ver que la mejora de la frecuencia es un factor determinante para aumentar el uso del autobús, seguido del tiempo de trayecto, el precio y la posibilidad de consultar los horarios en tiempo real desde el móvil. Aunque en menor grado, con un 9% se situaría la posibilidad de reservar trayectos (servicio de bus bajo demanda), mientras que disponer paradas más cercanas al domicilio solo corresponde al 4%, lo cual indica que los usuarios no perciben problemas de accesibilidad al transporte público.

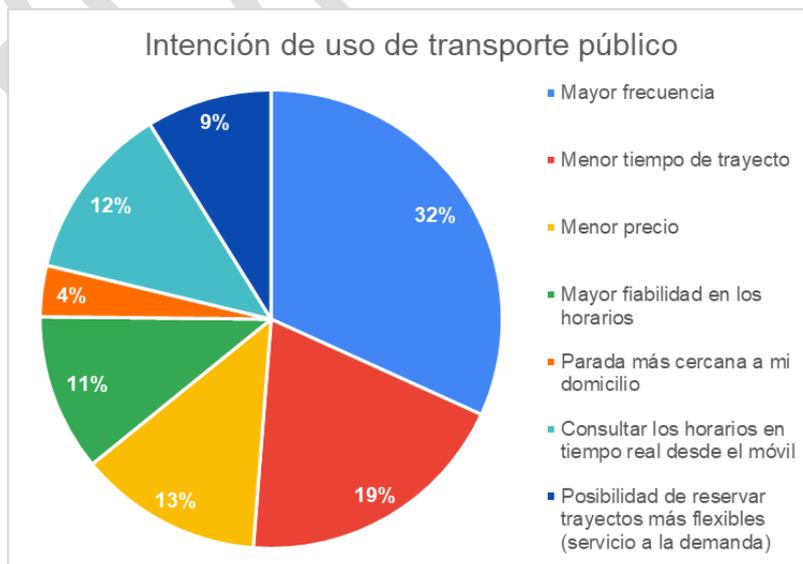


Figura 88. Predisposición a aumentar el uso del transporte público si mejora alguna característica.

### Problemas de movilidad percibidos

El siguiente paso consiste en estudiar cómo perciben los ciudadanos de Villar del Arzobispo los principales problemas de movilidad. Para ellos, se pide a las personas encuestadas que evalúen su grado de acuerdo con las afirmaciones que se muestran en la Figura 89, en una escala de 1 – completamente en desacuerdo– a 5 –completamente de acuerdo–, siendo el 3 el valor neutro.

Los datos presentados en la Figura 89 muestran la valoración media de todas las respuestas. Tal como se puede apreciar, el aspecto peor valorado es la existencia de espacios destinados para bicicletas, seguido de la falta de arbolado en las calles. El tamaño de las aceras, el estado de las calles y de los parques, la delimitación de plazas de aparcamiento, el mobiliario urbano y el ruido serían los siguientes factores con menor puntuación. Por otra parte, los desplazamientos a pie en el municipio se consideran en general seguros, mientras que el resto de factores analizados se sitúan cerca del valor neutro.

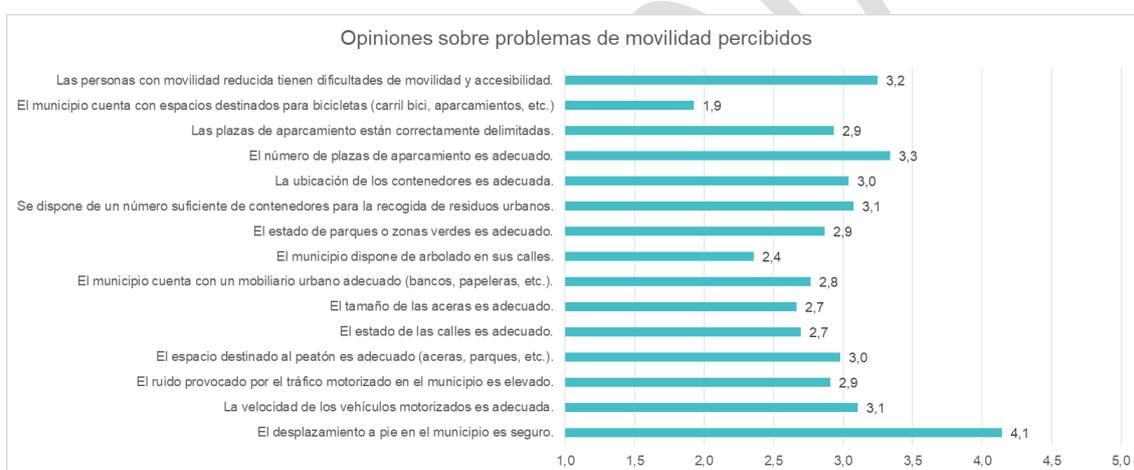


Figura 89. Principales problemas de movilidad percibidos en el municipio.

Además, los usuarios reportan que la velocidad de los vehículos motorizados es inadecuada en las principales avenidas, rondas y en el centro de la localidad. En particular, señalan las siguientes vías:

- Avenida Aragón
- Avenida Castelar
- Avenida Constitución
- Avenida de la Hermandad
- Avenida Diputación
- Avenida Manantiales
- Calle Alicante
- Calle Ingeniero Tamarit
- Calle Jorge de Austria
- Calle La Hoya
- Calle La Música
- Calle La Paz
- Calle las Cruces
- Calle Raimundo Gastón
- Calle Roger Duval

- Calle San Pascual
- Calle San Vicente
- Calle Solanas
- Calle Vicente Llatas
- Camino del Reguero
- Ronda la Baronía
- Ronda Roger Duval
- Ronda San Juan

Estas vías coinciden también como las destacadas por ruidos, añadiendo a las mismas la particularidad de los camiones que acceden a la mina como causantes de ruidos excesivos.

#### *Grado de aceptación de posibles propuestas de actuación*

Procediendo de forma análoga al caso anterior, se presenta la valoración obtenida para distintas propuestas de actuación. Tal como se puede ver en la Figura 90, la implementación de aparcamientos de pago es la única medida en la que se observa un amplio rechazo. Por otra parte, la propuesta de recogida de residuos puerta a puerta y eliminación de contenedores verdes de la calle es valorada de forma neutra. El resto de las medidas propuestas son valoradas de forma positiva.

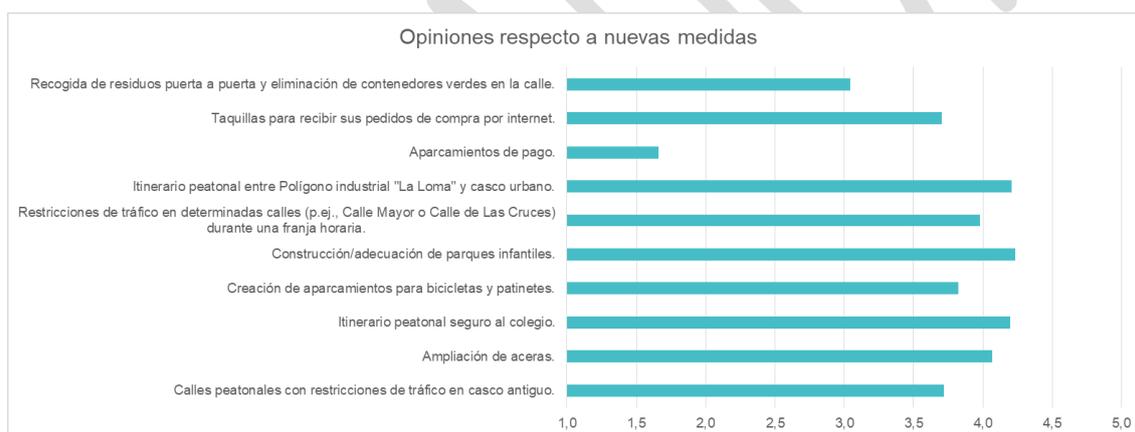


Figura 90. Grado de acuerdo con distintas propuestas.

Por último, cabe destacar la gran cantidad de propuestas recibidas (más de 200 comentarios). Una gran parte de ellas se centran en el fomento de la movilidad a pie, peatonalización del centro y adecuación y reparación de aceras, así como implementación de nuevas rutas ciclopeatonales. Es igualmente relevante el elevado número de propuestas encaminadas a la restricción del vehículo privado, limitación de velocidad y medidas de calmado de tráfico.

A continuación, se enumeran las propuestas más repetidas:

- Mejora de las aceras: mantenimiento, ensancharlas
- Priorización del peatón, mejora de la accesibilidad, más zonas de sombra y mobiliario urbano (bancos).
- Promoción uso de la bicicleta
- Limitación de velocidad, medidas de calmado de tráfico y mayor vigilancia
- Peatonalización del centro
- Cumplimiento de la normativa existente



- Mejorar el servicio de transporte público
- Asfaltado del Puente Viejo
- Más arbolado en entorno urbano y espacios verdes
- Mayor aparcamiento para minusválidos
- Pavimentado de calles
- Eliminación de aparcamiento en la Iglesia
- Eliminación de tráfico de vehículos pesados
- Rutas ciclo-peatonales hasta Cerro Castelar, De la Fuente Raimundo o San Vicente
- Más mobiliario urbano (parques, papeleras)
- Aparcamiento de bicis en el colegio
- Mantenimiento y limpieza de las calles
- Itinerarios escolares seguros
- Limitación espacio de estacionamiento en calles estrechas
- Zonas de aparcamiento
- Acciones de concienciación sobre el uso del coche en el municipio
- Itinerarios ciclo-peatonales
- Calles de sentido único
- Reducción de tráfico de camiones
- Aplicación para compartir con coche en trayectos largos.



## ANEXOS

### A1. Encuestas

#### E1. Encuesta de movilidad actual

Bienvenido/a a la encuesta de movilidad para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Villar del Arzobispo.

El objetivo de la redacción del PMUS es mejorar la movilidad del municipio desde el punto de vista de la sostenibilidad. Se pretende impulsar los modos de transporte que hagan compatibles el crecimiento económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos.

El PMUS se caracteriza por una visión integradora, contemplando las necesidades de los diferentes colectivos y las opiniones y preferencias de los residentes en el municipio.

Su colaboración es de vital importancia. Por ello, le pedimos que complete esta encuesta que no le llevará más de 10-15 minutos.

Puede seguir las fases del PMUS y leer más información al respecto en la web:

[www.pmus-villardelarzobispo.es](http://www.pmus-villardelarzobispo.es)

#### *Características sociodemográficas*

- Sexo
- Edad
- Lugar de residencia
- Ocupación
- Número de personas en el domicilio
- Número de vehículos en el domicilio
- Disponibilidad de vehículos motorizados, patinete y bicicleta
- Aparcamiento habitual
- Frecuencia de pedidos a domicilio

#### *Movilidad interna en Villar del Arzobispo*

- Modo de transporte habitual dentro del municipio
- Frecuencia de uso del vehículo privado en desplazamientos internos
- Motivos de uso del vehículo privado
- Preferencia de modo de transporte por motivos de viaje (ir a trabajar/estudiar, comprar, cuidar a otra persona, ir al médico, llevar niños al colegio, ocio o deporte, visitar amigos o familiares, asuntos propios/gestiones)
- Número de desplazamientos internos en día laborable
- Número de desplazamientos internos en fin de semana
- Duración media estimada de los viajes internos
- Percepción de la facilidad de aparcamiento en el municipio



#### *Movilidad externa*

- Destinos frecuentes fuera del municipio
- Modo de transporte habitual fuera del municipio
- Número de desplazamientos externos en día laborable
- Número de desplazamientos externos en fin de semana
- Duración media estimada de los viajes externos
- Motivos de uso del vehículo privado
- Preferencia de modo de transporte por motivos de viaje (ir a trabajar/estudiar, comprar, cuidar a otra persona, ir al médico, llevar niños al colegio, ocio o deporte, visitar amigos o familiares, asuntos propios/gestiones)
- Intención de uso del transporte público en función de posibles mejoras en frecuencia, tiempos de viaje, precio, regularidad, accesibilidad, disponibilidad de información en tiempo real y servicios a la demanda

#### *Problemas de movilidad percibidos en el municipio*

- No hay espacio para caminar (aceras estrechas, coches mal aparcados...)
- Hay poco aparcamiento
- No hay sitio para bicicletas (carril bici, aparcamientos...)
- Accesibilidad para personas con movilidad reducida
- Otros

#### *Grado de acuerdo con posibles actuaciones de movilidad*

- Más calles peatonales
- Más zonas verdes
- Ampliar las aceras
- Aparcamientos de pago
- Taquillas para recibir sus pedidos de compra por internet
- Otros