



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

**E2. Prioridades de la población en  
materia de movilidad y definición de  
líneas estratégicas**

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

David Llopis Castelló

Ana María Pérez Zuriaga

María Rosa Arroyo López



## Contenido

5.2.4	Demanda de transporte .....	3
5.3	Taller participativo .....	23
6.	Líneas estratégicas .....	26
6.1	Mejora de la movilidad peatonal .....	26
5.2.4	Potenciar los desplazamientos a pie .....	27
5.2.5	Itinerarios peatonales .....	27
5.2.6	Itinerario seguro al cole .....	27
5.2.7	Mejora del mobiliario urbano .....	28
6.2	Potenciación de la micromovilidad .....	28
5.2.4	Seguridad vial .....	28
5.2.5	Estacionamiento de bicicletas y patinetes.....	29
6.3	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado.....	30
5.2.4	Direccionalidad del tráfico .....	30
5.2.5	Seguridad vial en intersecciones.....	30
5.2.6	Distribución del aparcamiento.....	31
5.2.7	Puntos de recarga de vehículos eléctricos.....	32
6.4	Parques y zonas verdes .....	32
5.2.4	Integración de parques en entorno urbano.....	32
5.2.5	Acondicionamiento de zonas verdes .....	32
5.2.6	Ajardinamiento de la vía urbana .....	33
6.5	Concienciación social.....	33
5.2.4	Hábitos saludables .....	33
5.2.5	Movilidad segura.....	33
ANEXOS	.....	35
A2.	Fichas de actuación.....	35



## Índice de figuras

Figura 1. Captura de pantalla de la encuesta .....	3
Figura 2. Distribución de la muestra por sexo y edad. ....	4
Figura 3. Distribución de la muestra por ocupación. ....	5
Figura 4. Número de personas que viven en el mismo domicilio.....	5
Figura 5. Vehículos en propiedad. ....	6
Figura 6. Número de coches disponibles en el domicilio. ....	6
Figura 7. Lugar de estacionamiento frecuente. ....	7
Figura 8. Disponibilidad de vado en el domicilio. ....	7
Figura 9. Frecuencia de recepción de pedidos a domicilio. ....	8
Figura 10. Primer y segundo modos de transporte más utilizados en desplazamientos internos. ....	9
Figura 11. Frecuencia de uso del coche en desplazamientos internos. ....	9
Figura 12. Motivos de uso del coche desplazamientos internos. ....	10
Figura 13. Reparto modal para distintos motivos de viaje en desplazamientos internos. ....	11
Figura 14. Número de viajes medio en día laborable y fin de semana en desplazamientos internos. ....	12
Figura 15. Duración de los viajes típicos más corto y más largo internos. ....	12
Figura 16. Dificultad de aparcamiento percibida en el municipio. ....	13
Figura 17. Zonas habituales de paseo en el casco urbano. ....	13
Figura 18. Zonificación de zonas de paseo en el casco urbano. ....	14
Figura 19. Zonas habituales de paseo en ámbito rural. ....	14
Figura 20. Zonificación de zonas de paseo en ámbito rural. ....	15
Figura 21. Destinos más frecuentes de los viajes realizados fuera de Villar del Arzobispo .....	16
Figura 22. Modo habitual de transporte en desplazamientos externos. ....	16
Figura 23. Número de viajes externos según día laborable o festivo.....	17
Figura 24. Reparto modal por motivo de viaje en desplazamientos fuera del municipio.....	17
Figura 25. Tiempo medio diario destinado a viajar total fuera del municipio. ....	18
Figura 26. Motivos de uso del coche en viajes fuera del municipio. ....	19
Figura 27. Predisposición a aumentar el uso del transporte público si mejora alguna característica.....	19
Figura 28. Principales problemas de movilidad percibidos en el municipio. ....	20
Figura 29. Grado de acuerdo con distintas propuestas. ....	21
Figura 30. Detalle de la promoción del Taller Participativo.....	23
Figura 31. Fotografía del desarrollo del taller.....	25
Figura 32. Líneas estratégicas. ....	26
Figura 33. Ejemplo de estacionamiento con carga para patinetes. ....	29
Figura 34. Señal R-308c de estacionamiento prohibido la primera quincena del mes. ....	30
Figura 35. Panel informativo de plazas de aparcamiento. Fuente: València Extra. ....	31

#### 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 1). 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 ciudad es un Ayuntamiento

AYUNTAMIENTO DE VILLAR DEL ARZOBISPO

UNIVERSITAT DE VALÈNCIA

### 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)

Siguiete

Página 1 de 7

Nunca envíes contraseñas a través de Formularios de Google.

Figura 1. 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 2 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.

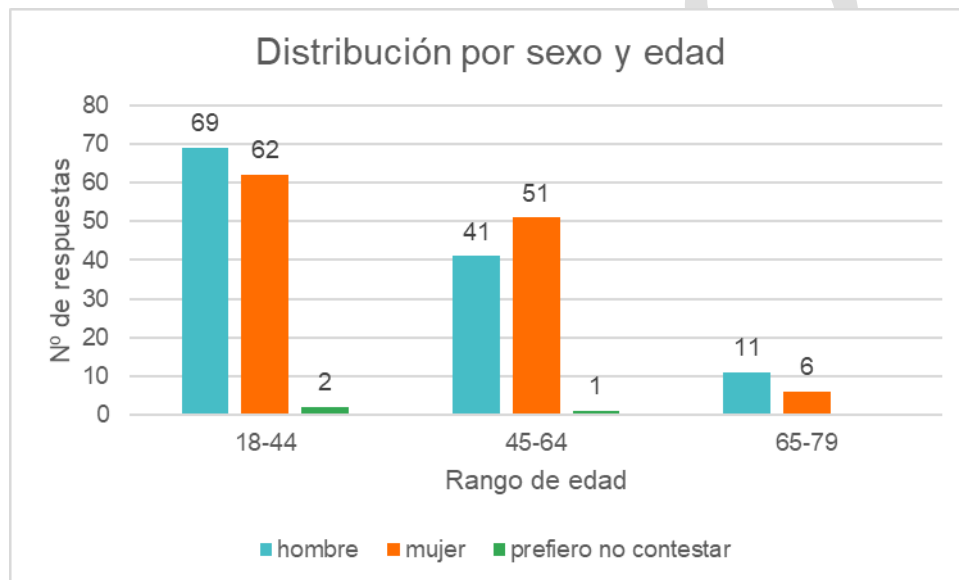


Figura 2. Distribución de la muestra por sexo y edad.

A continuación, se presenta la distribución de la muestra atendiendo a su ocupación. Tal como se puede ver en la Figura 3, 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%).

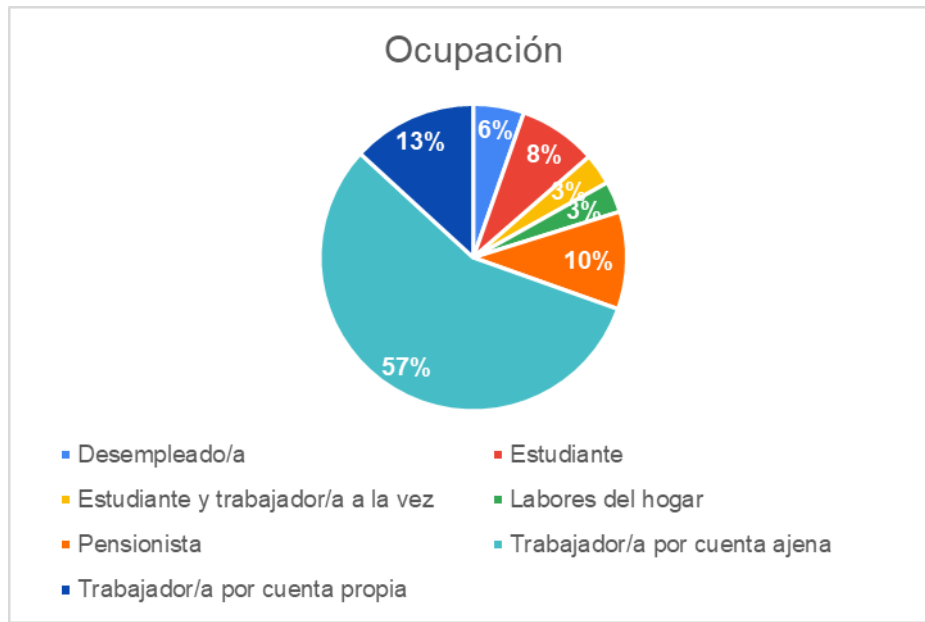


Figura 3. Distribución de la muestra por ocupación.

En cuanto a la estructura del domicilio, se presenta la distribución de personas que conviven en el mismo hogar en la Figura 4. 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.

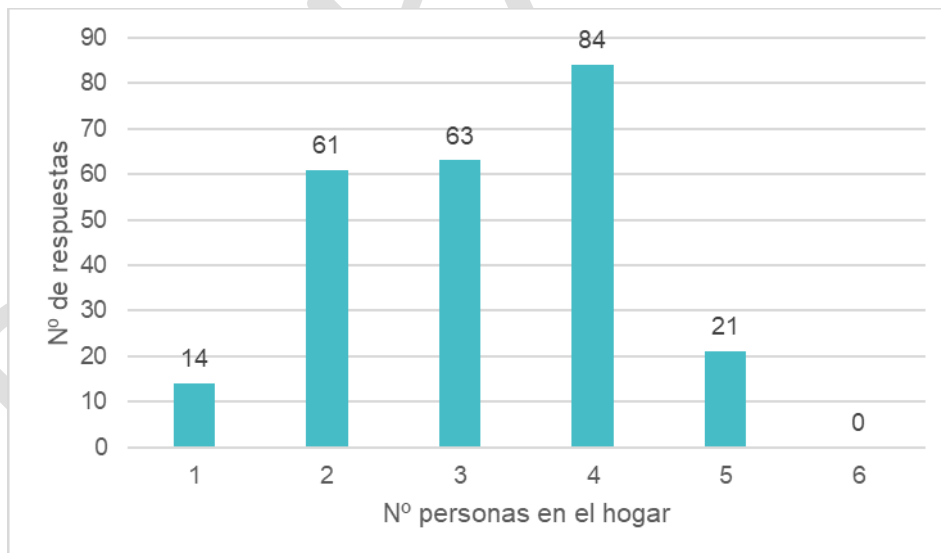


Figura 4. Número de personas que viven en el mismo domicilio

Seguidamente, se estudia el número y tipología de vehículo en propiedad reportado por la muestra de estudio (Figura 5). 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.

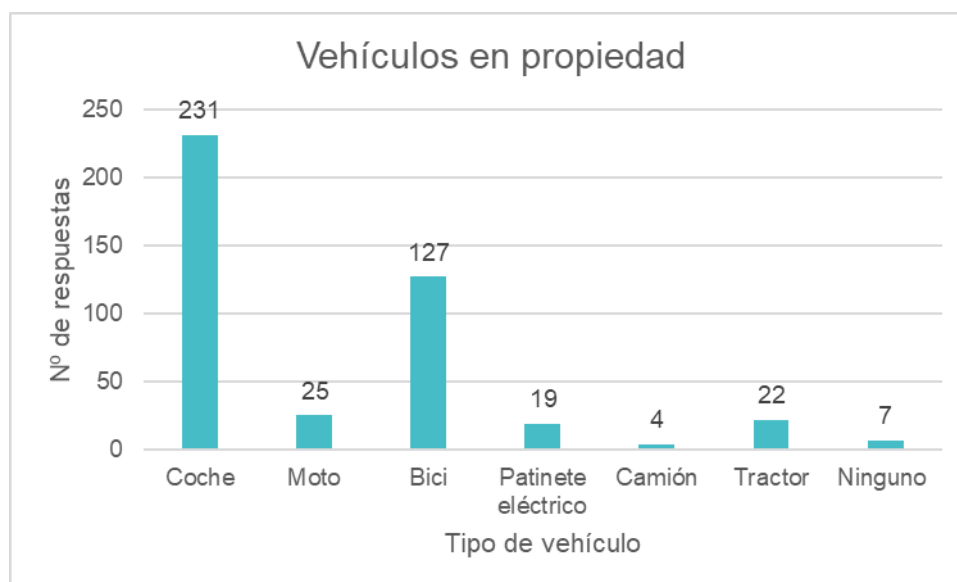


Figura 5. Vehículos en propiedad.

Centrándonos ahora en el coche, se obtiene una media de 1,94 coches por domicilio. En la Figura 6 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.

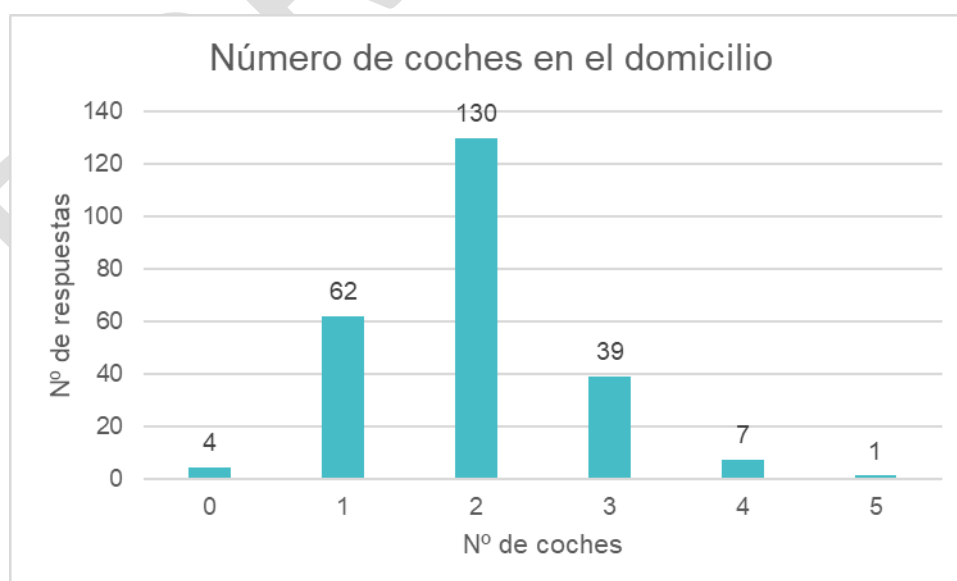


Figura 6. Número de coches disponibles en el domicilio.



Además, se preguntó por el lugar de estacionamiento habitual (Figura 7) 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 8.

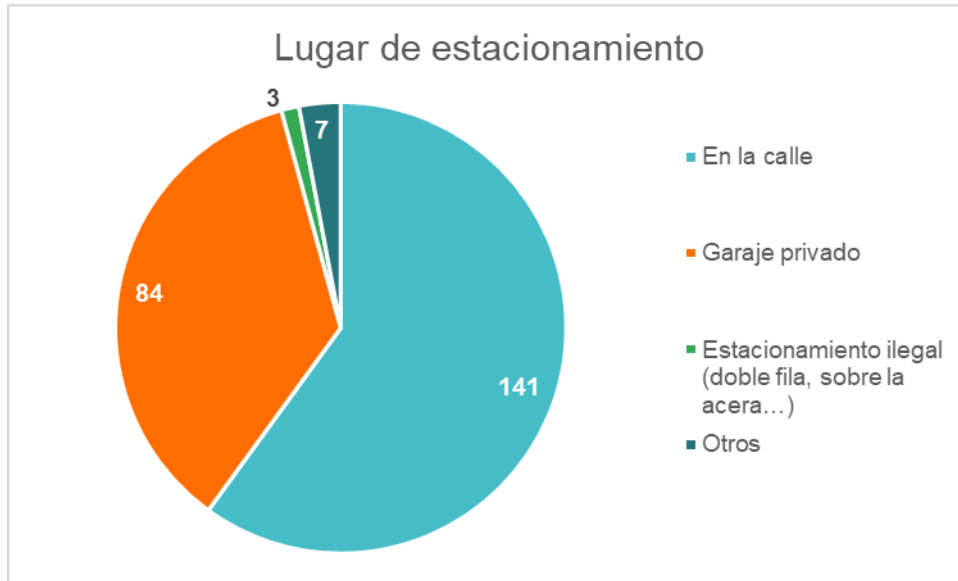


Figura 7. Lugar de estacionamiento frecuente.

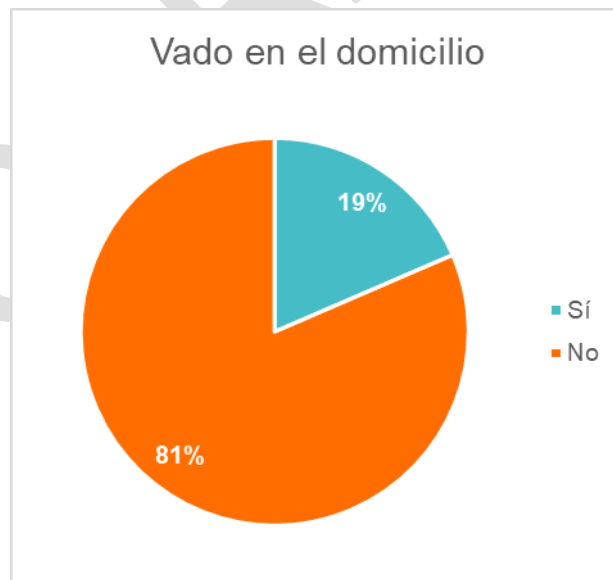


Figura 8. Disponibilidad de vado en el domicilio.

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 9 se presenta el detalle de las respuestas obtenidas según las distintas frecuencias.

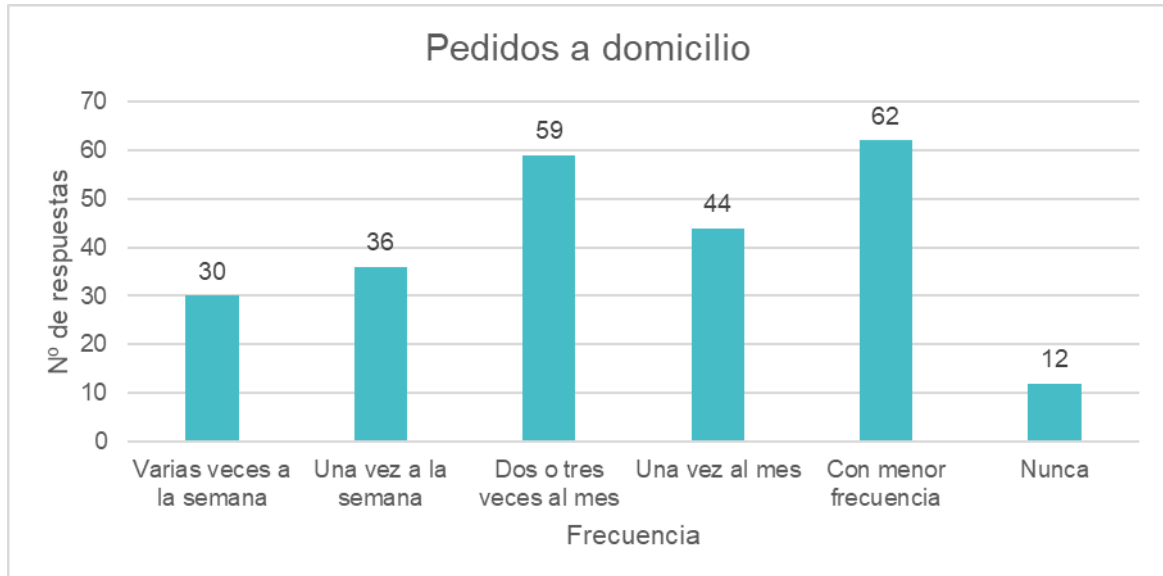


Figura 9. Frecuencia de recepción de pedidos a domicilio.

#### *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 10, 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.

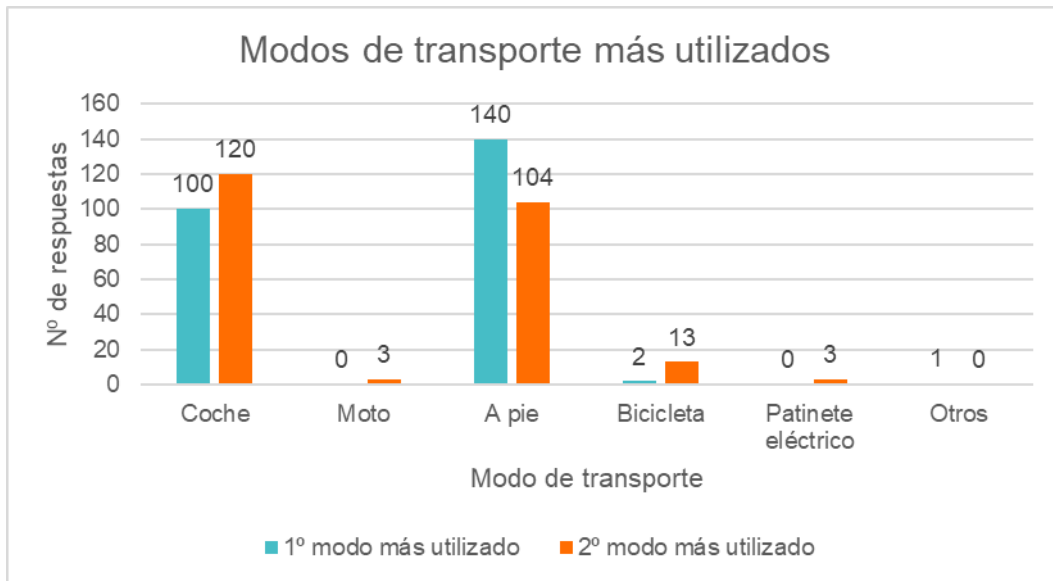


Figura 10. Primer y segundo modos de transporte más utilizados en desplazamientos internos.

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%.

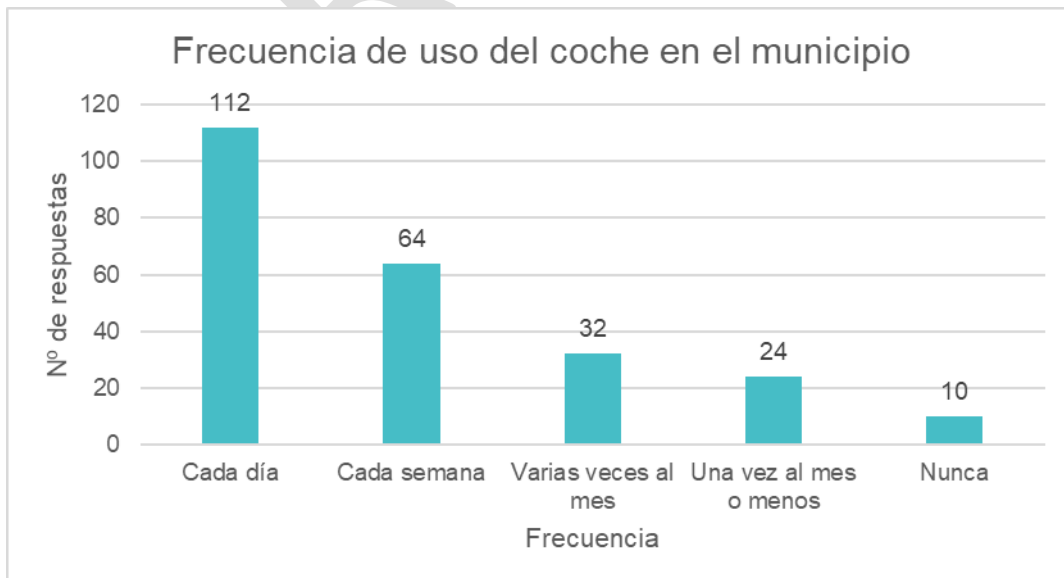


Figura 11. Frecuencia de uso del coche en desplazamientos internos.



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 12. 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.

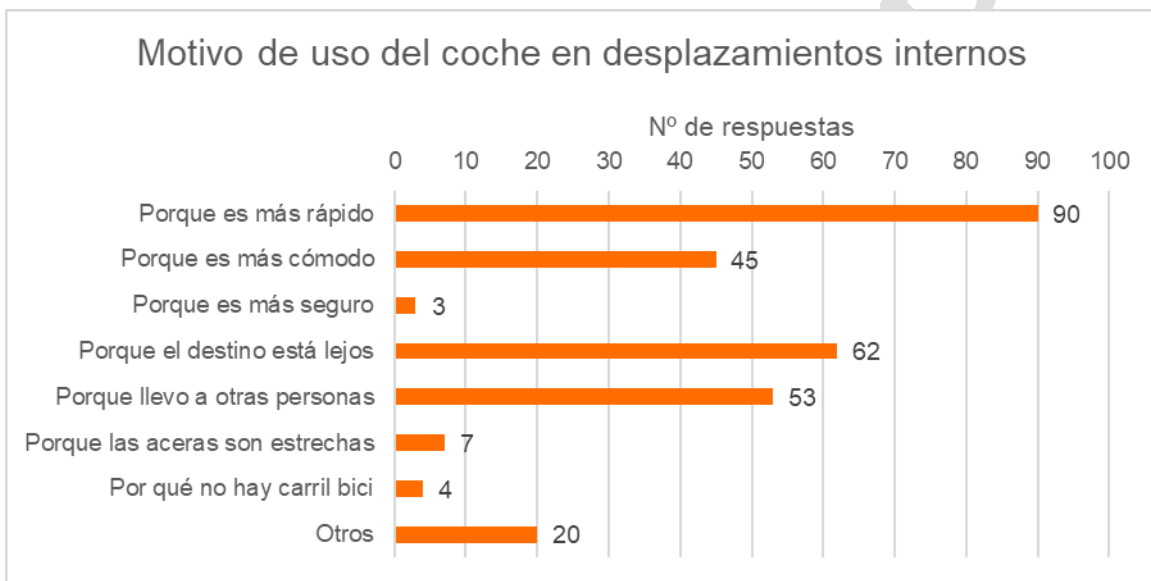


Figura 12. Motivos de uso del coche desplazamientos internos.

En la Figura 15 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.

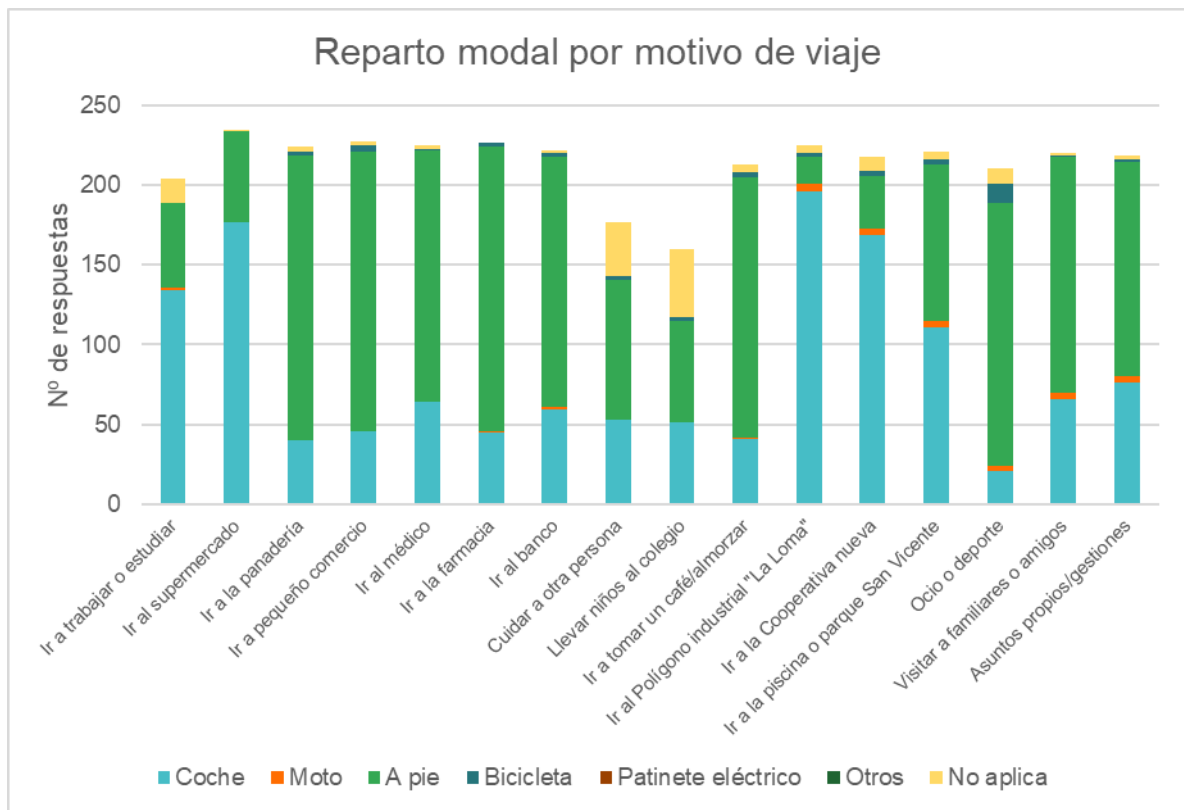


Figura 13. Reparto modal para distintos motivos de viaje en desplazamientos internos.

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 14 se puede observar la distribución de viajes en la población encuestada.

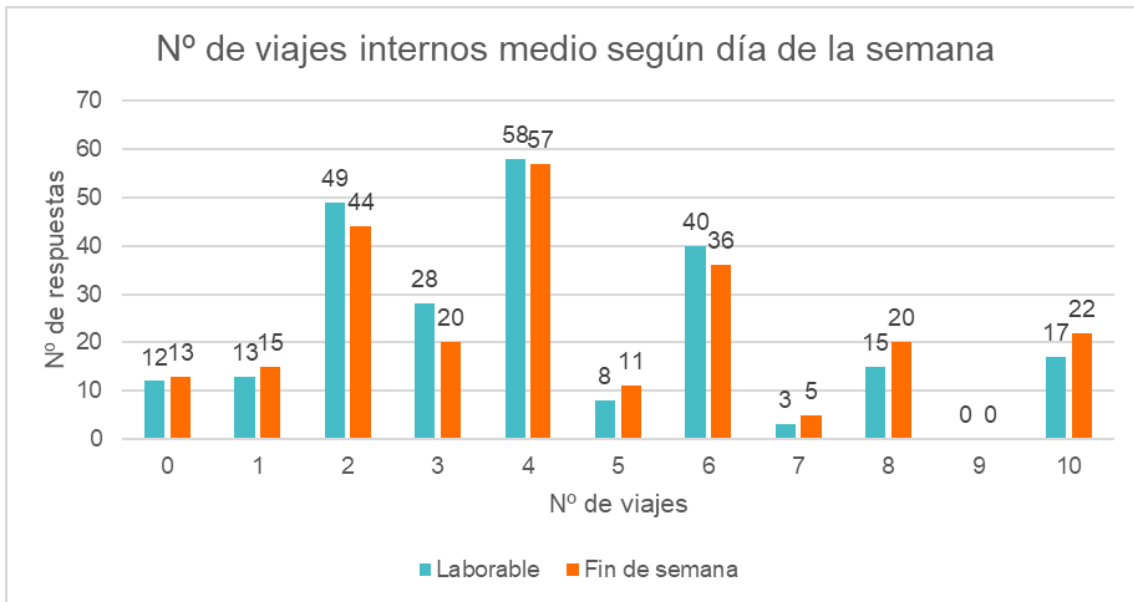


Figura 14. Número de viajes medio en día laborable y fin de semana en desplazamientos internos.

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 15. 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.

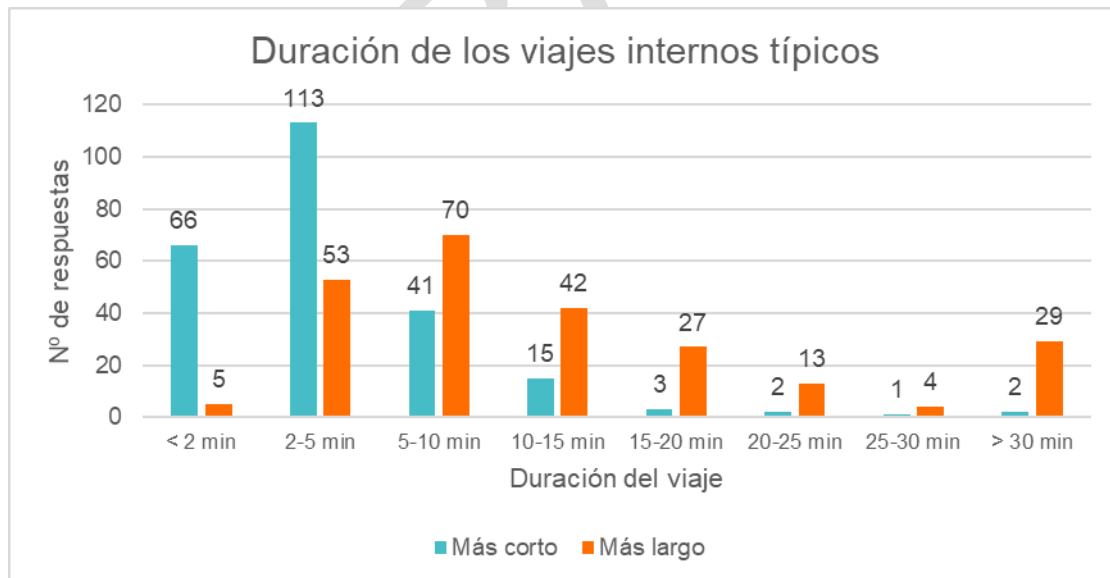


Figura 15. Duración de los viajes típicos más corto y más largo internos.

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 16 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.

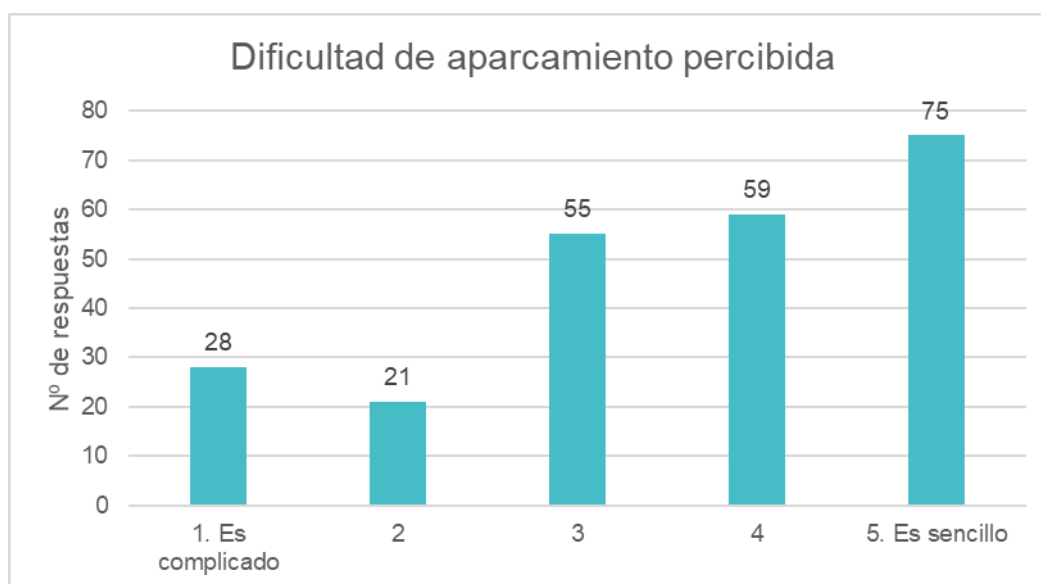


Figura 16. Dificultad de aparcamiento percibida en el municipio.

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 17, 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 18.

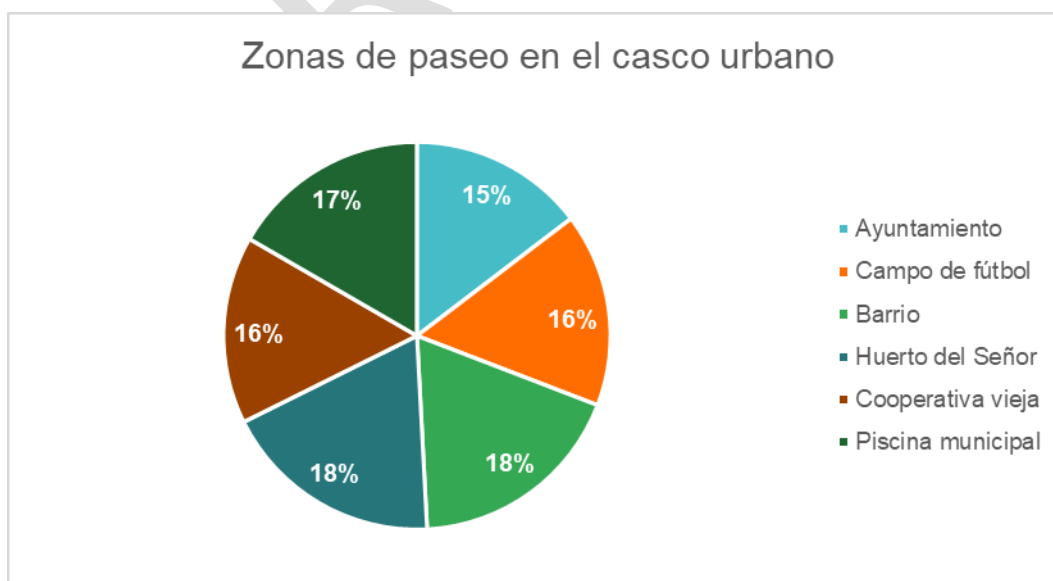


Figura 17. Zonas habituales de paseo en el casco urbano.

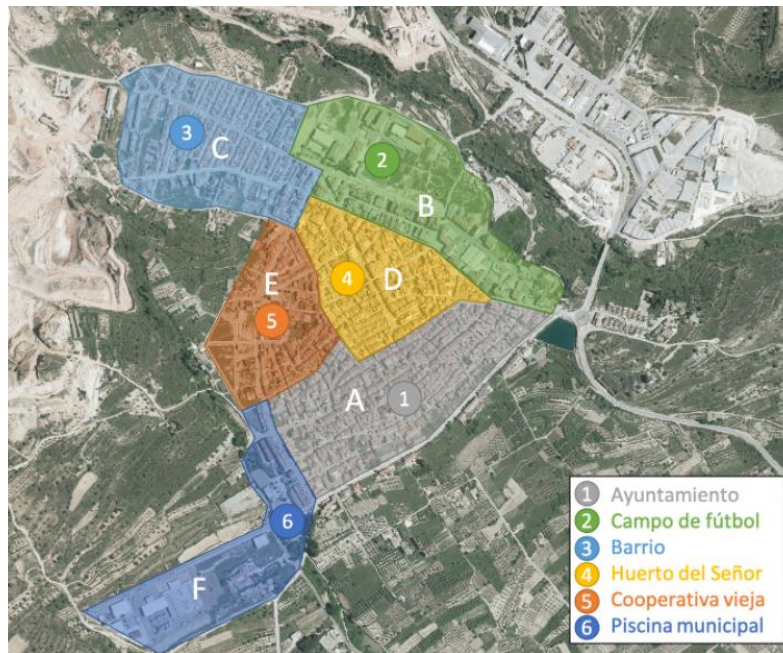


Figura 18. Zonificación de zonas de paseo en el casco urbano.

Procediendo del mismo modo, se realiza el análisis de las zonas de paseo en las inmediaciones del municipio, es decir, en ámbito rural (Figura 19 y Figura 20). 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.

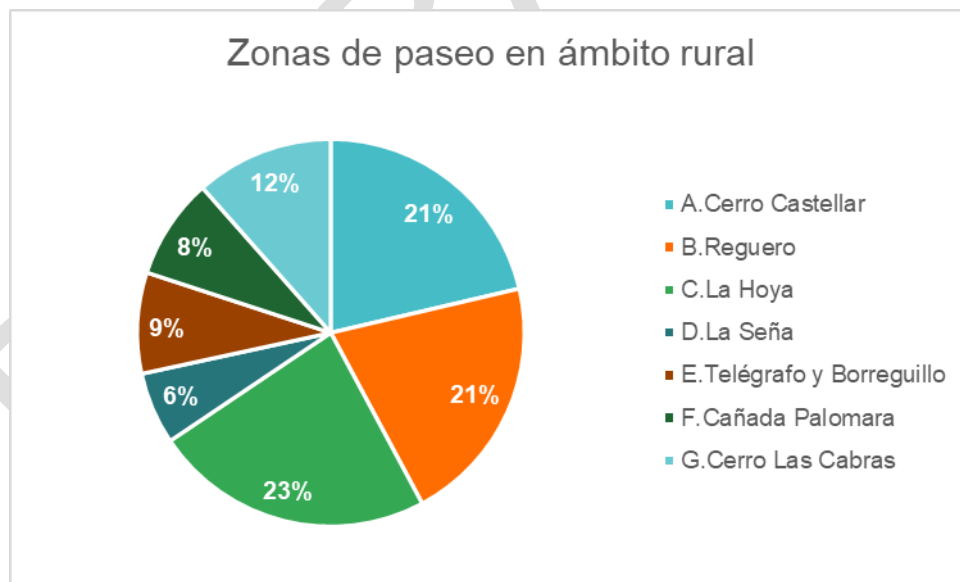


Figura 19. Zonas habituales de paseo en ámbito rural.

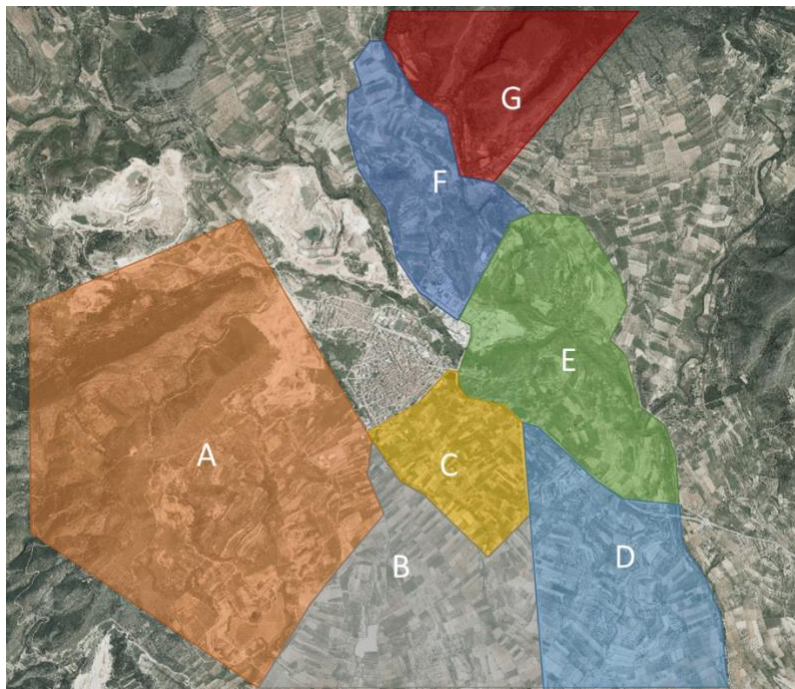


Figura 20. Zonificación de zonas de paseo en ámbito rural.

#### 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 21, 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’Eliana, Paterna, Aldaia y Tuéjar.



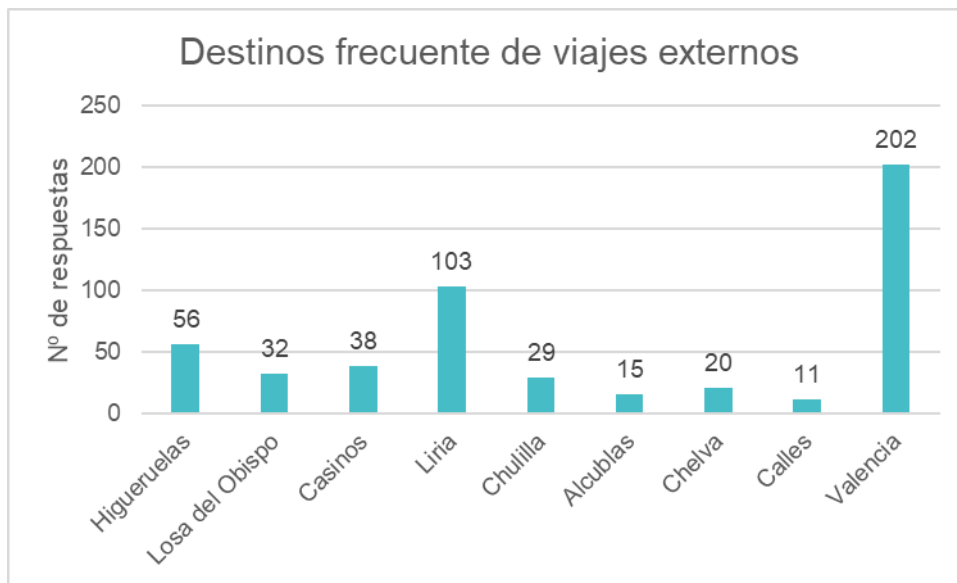


Figura 21. Destinos más frecuentes de los viajes realizados fuera de Villar del Arzobispo

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 22).

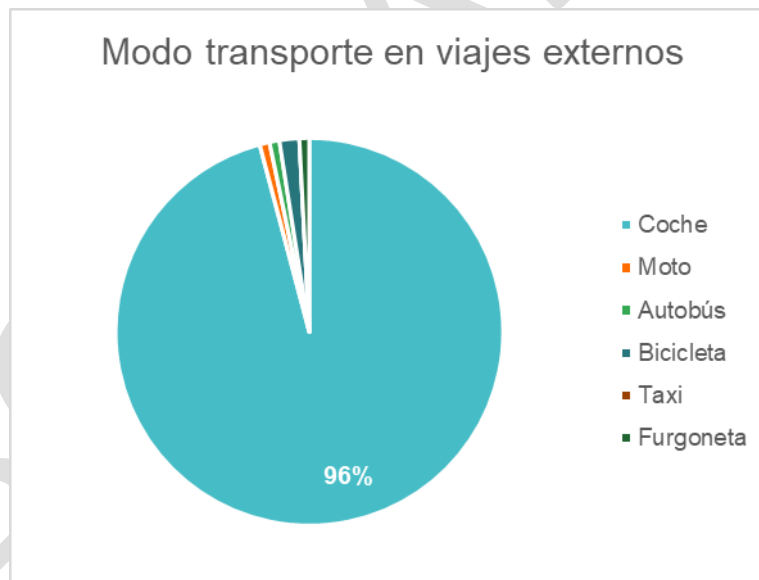


Figura 22. Modo habitual de transporte en desplazamientos externos.

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 23. 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.

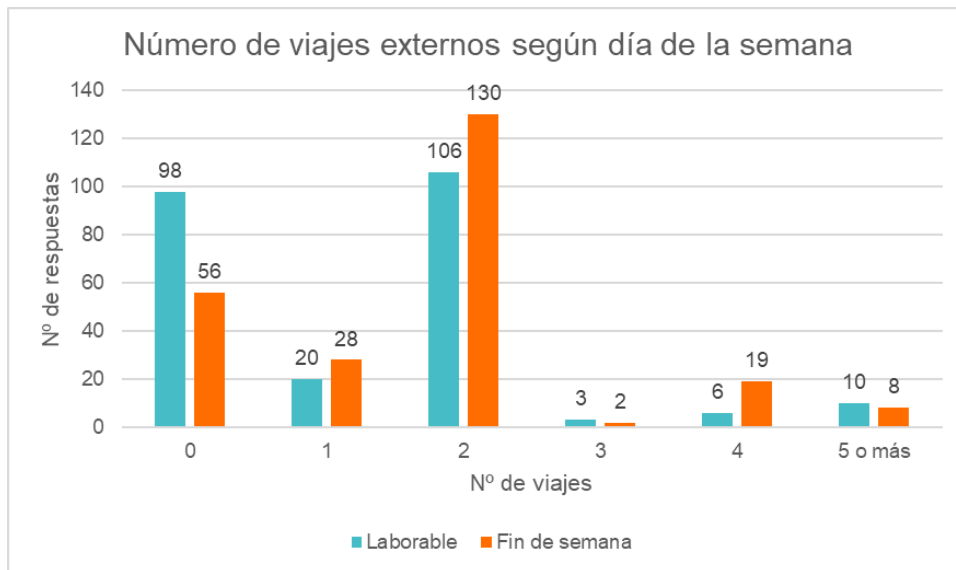


Figura 23. Número de viajes externos según día laborable o festivo.

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 24 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).

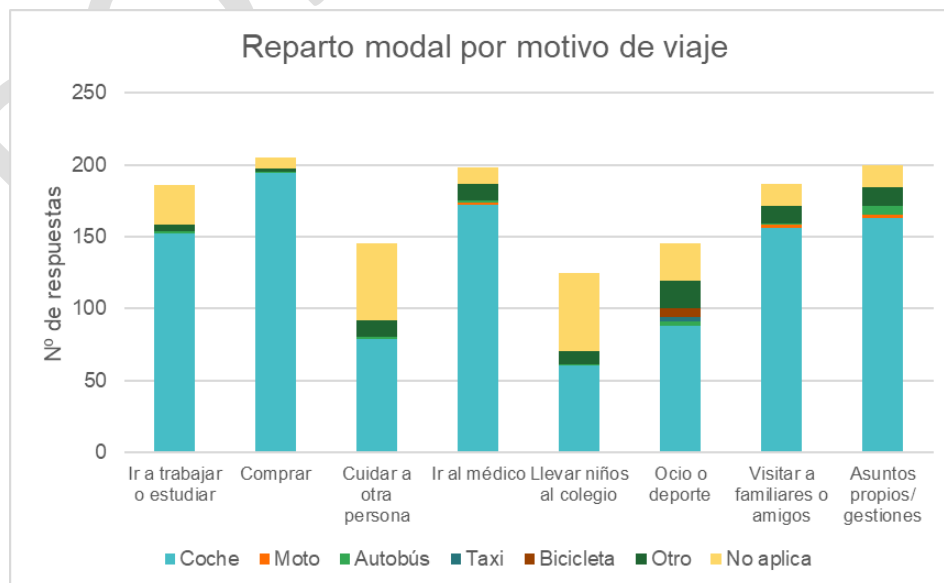


Figura 24. Reparto modal por motivo de viaje en desplazamientos fuera del municipio.

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 25 se presenta la distribución de los viajes y duraciones.

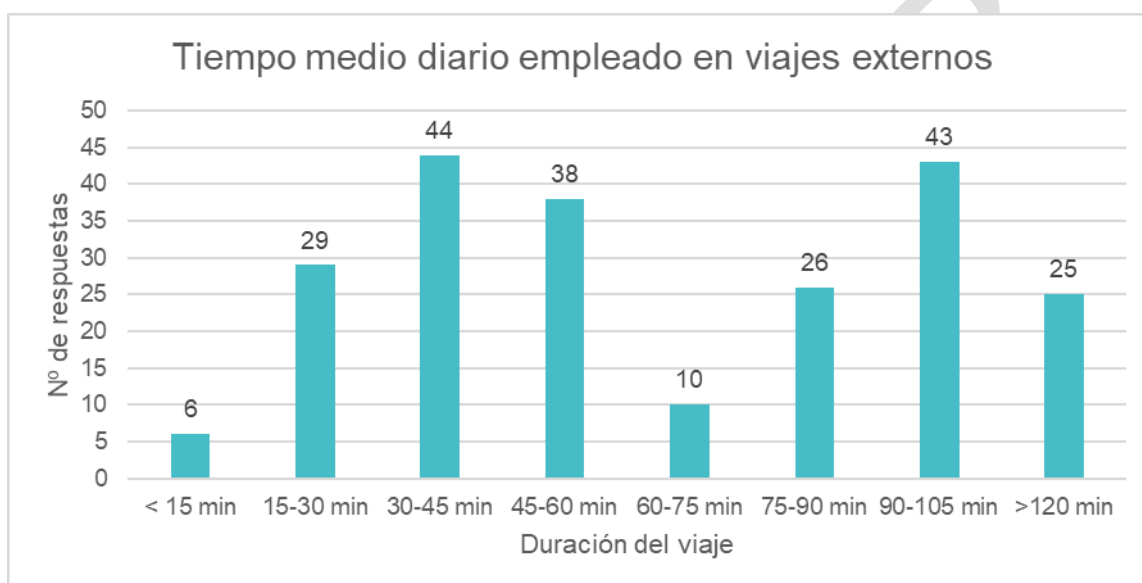


Figura 25. Tiempo medio diario destinado a viajar total fuera del municipio.

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 26 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.

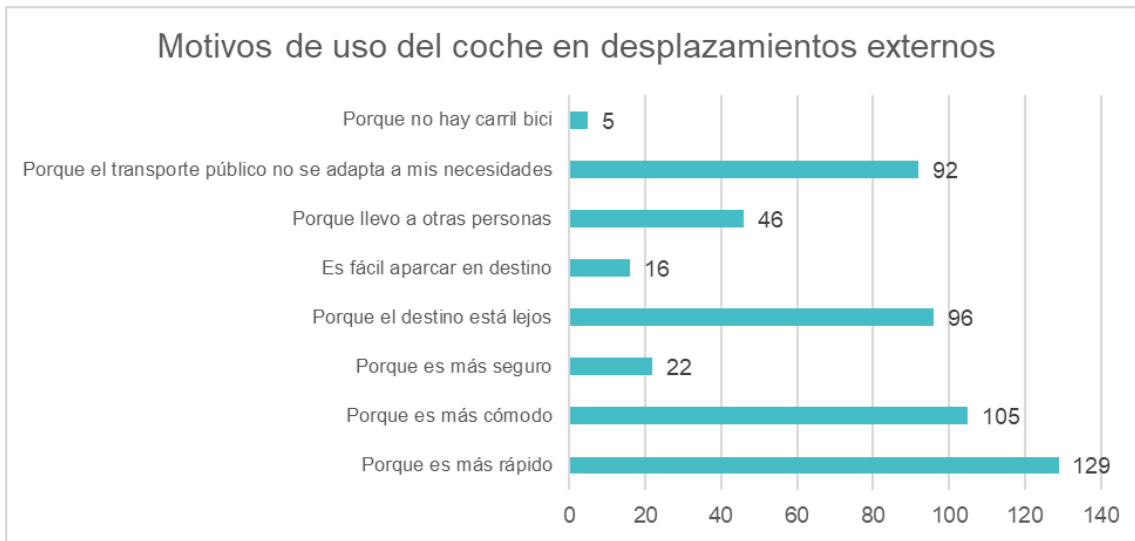


Figura 26. Motivos de uso del coche en viajes fuera del municipio.

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 27 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.

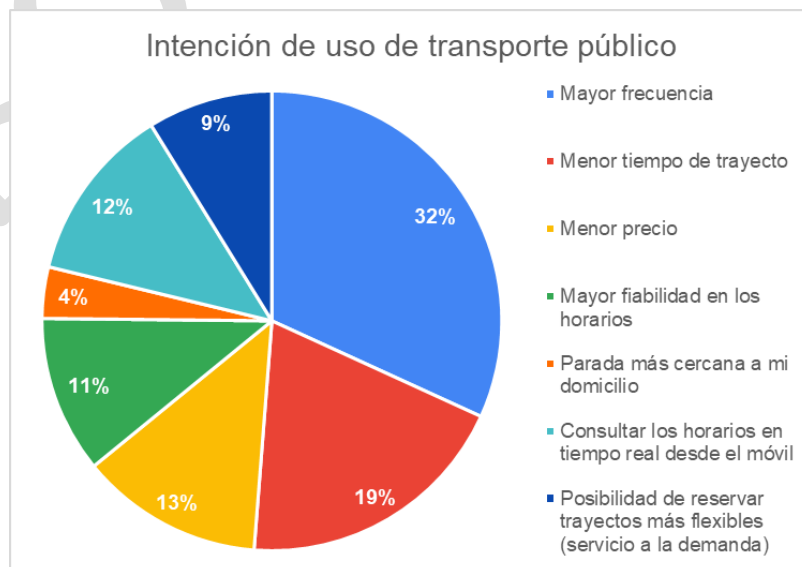


Figura 27. Predisposición a aumentar el uso del transporte público si mejora alguna característica.

### 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 28, 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 28 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.

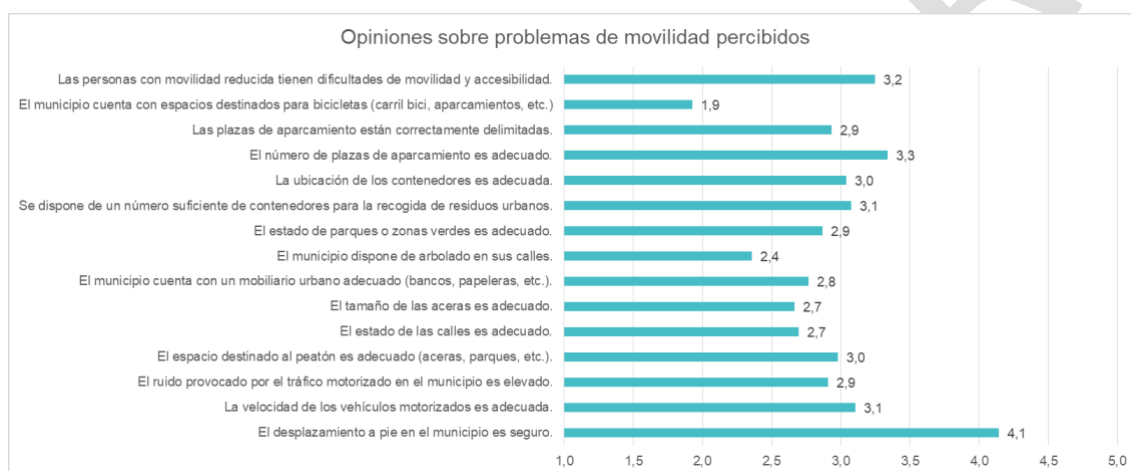


Figura 28. Principales problemas de movilidad percibidos en el municipio.

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 29, 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.

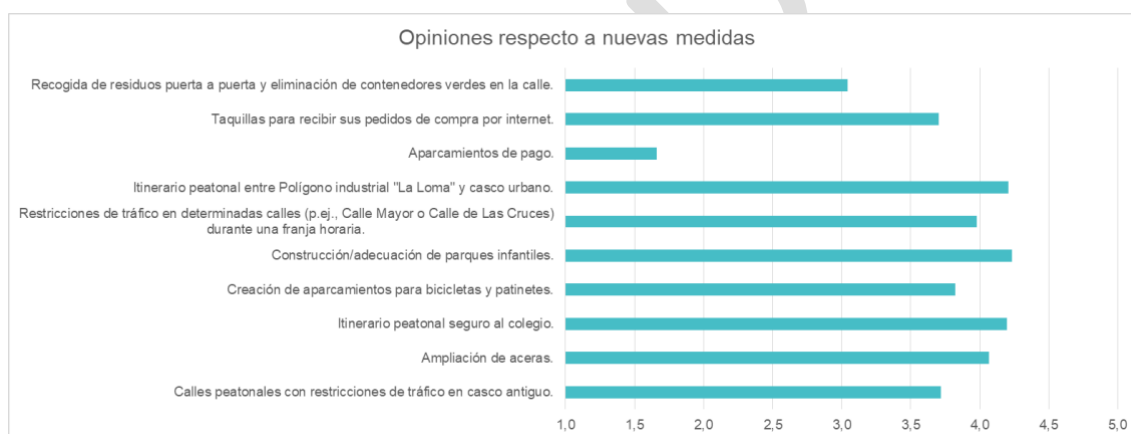


Figura 29. Grado de acuerdo con distintas propuestas.

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.

BORRADOR

### 5.3 Taller participativo

La implicación y la participación de la ciudadanía son aspectos fundamentales en el proceso de elaboración de un PMUS. Los tipos de comunicación utilizados habitualmente son: información, consulta y concertación-participación.

El objetivo del taller de participación es conocer las distintas opiniones y percepciones de la ciudadanía, tanto sobre la problemática de movilidad en el municipio como sobre el propio PMUS. Se intenta además conseguir la colaboración de diversos colectivos para representar así sus necesidades específicas. Por último, se pretende involucrar a la población en el proceso de toma de decisiones, partiendo de un proceso de reflexión y consenso entre los distintos agentes implicados.

El taller de participación ciudadana se llevó a cabo el pasado 9 de julio de 2021 en el Nuevo Centro Polivalente. Durante el mes previo a la realización del taller se realizó difusión sobre el mismo a través de la web del PMUS, web del Ayuntamiento, redes sociales, grupos de mensajería, etc.



Figura 30. Detalle de la promoción del Taller Participativo.

A continuación, se expone cómo fue el desarrollo del taller:

1. Bienvenida al taller

El taller comenzó con una breve acogida por parte de la Alcaldesa de Villar del Arzobispo, dando la bienvenida y agradeciendo la colaboración a los participantes en el mismo. Seguidamente, se presentó a los miembros del Equipo Redactor del PMUS, encargados de la organización del taller.

2. Breve presentación del PMUS y del taller

A continuación, se expuso de forma breve el estado actual del PMUS, avances realizados hasta la fecha y se pasó a explicar el funcionamiento del taller.

3. Dinámica de grupo. Problemas de movilidad y posibles soluciones





En la dinámica de grupo se pretendió que los asistentes participasen siguiendo siempre un orden de palabra para poder llegar a recopilar el máximo número de opiniones e ideas acerca del tema debatido. El moderador trató de conseguir la participación de la totalidad de los asistentes y asignó el turno de palabra.

Se pidió a los participantes que debatieran sobre los principales problemas de movilidad del municipio. Se comenzó con una propuesta de temas derivados de la encuesta, en los que se observó una alta importancia asignada por los encuestados, así como otras cuestiones detectadas en el análisis de movilidad realizado. No obstante, se dejó abierto al debate permitiendo incorporar otras temáticas que surgieron en la conversación.

Así mismo, se buscaron soluciones transversales a los temas tratados considerando sus posibles beneficios y afecciones.

#### 4. Plano con anotaciones

Utilizando un mapa, se pidió a los participantes que identificaran los principales problemas de movilidad que perciben en el municipio, ideas para mejorar, sugerencias, cambios o cualquier otro interés sobre la movilidad existente en Villar del Arzobispo.

De este modo, se detectaron problemas específicos y los lugares de afección.

#### 5. Puesta en común y conclusiones

Por último, se llevó a cabo la puesta en común de los temas tratados. Concretamente, se abordaron las siguientes cuestiones:

##### - Movilidad peatonal

Se identificaron como elementos clave a mejorar: el estado de aceras, el calmado del tráfico motorizado y la necesidad de concienciación de la población para realizar los trayectos cortos a pie.

##### - Vehículo privado

Se consideró prioritaria la ordenación de los sentidos de circulación de las calles en el centro histórico y se identificaron puntos de conflicto con otros usuarios.

##### - Aparcamiento

Se identificaron las zonas con mayor déficit de aparcamiento, así como las calles en las que se propone eliminar el estacionamiento.

##### - Ruido

El ruido causado por la movilidad no se consideró un problema de especial relevancia por los participantes del taller.

##### - Parques y zonas verdes

Se destacó la importancia de incrementar las zonas verdes dentro del municipio, con especial énfasis en la adecuación de pequeñas plazas y espacios urbanos e incorporación de vegetación y distintos tipos de plantas. Se propuso el desarrollo de iniciativas colaborativas para que los

ciudadanos se encarguen en parte del mantenimiento de plantas y pequeñas zonas verdes en el ámbito urbano.

- Micromovilidad

El auge de la micromovilidad, en particular del patinete eléctrico, se destacó como un importante aspecto a tener en cuenta en las futuras actuaciones, con especial preocupación por la seguridad peatonal.



Figura 31. Fotografía del desarrollo del taller.

BORRADOR

## 6. Líneas estratégicas

Tras el análisis y diagnóstico de la movilidad en el municipio de Villar del Arzobispo, se proponen, a continuación, una serie de líneas estratégicas a seguir para alcanzar una movilidad urbana sostenible. En estas líneas estratégicas se destaca la necesidad de un nuevo paradigma de la movilidad, en la que el peatón pase a ser el usuario principal, cambiando así la jerarquía de la movilidad urbana (ver **Error! Reference source not found.**).

Los retos que persiguen todas y cada una de las líneas estratégicas propuestas en este PMUS son:

- Movilidad sostenible
- Movilidad inclusiva
- Movilidad multimodal
- Movilidad no motorizada
- Reducción de la congestión
- Reducción de las emisiones

La Figura 32 presenta las distintas líneas estratégicas del plan y los distintos aspectos que estas integran.

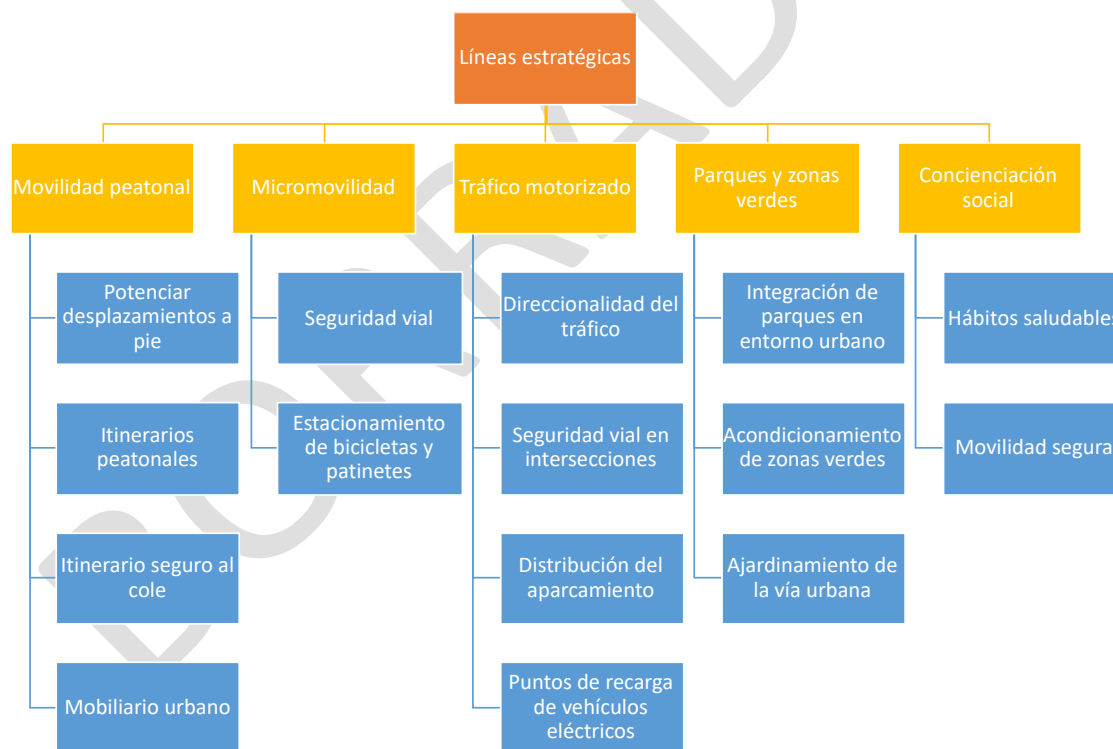


Figura 32. Líneas estratégicas.

### 6.1 Mejora de la movilidad peatonal

La configuración urbana del municipio de Villar del Arzobispo hace que la movilidad peatonal sea una de las formas más rápidas y eficientes de desplazamiento de los usuarios. Sin embargo, debido principalmente al estado de la infraestructura, dentro de los medios de transporte utilizado por los ciudadanos se encuentra al mismo nivel que el vehículo privado. Por ello, la



primera y principal línea estratégica planteada en este PMUS es la mejora de la movilidad peatonal.

#### 5.2.4 Potenciar los desplazamientos a pie

Con el fin de que los ciudadanos puedan realizar a pie sus desplazamientos diarios dentro del municipio de forma cómoda y segura, es necesario acondicionar la infraestructura viaria para que pueda acoger los flujos peatonales generados.

Para ello, deben llevarse a cabo una serie de actuaciones relacionadas con el acondicionamiento de aceras, no solo a nivel de mantenimiento, sino también en cuanto al aumento del ancho disponible y a la mejora de su accesibilidad para personas de movilidad reducida (PMR).

Asimismo, se deben contemplar actuaciones relacionadas con la peatonalización de calles o plazas, donde el espacio sea exclusivo para el tránsito y la estancia peatonal, especialmente en el centro histórico del municipio, donde las calles son más estrechas. Las vías en las que, para garantizar la accesibilidad y funcionalidad del municipio, a pesar de sus características, deban mantenerse abiertas al tráfico, se diseñarán de forma que se conviertan en calles de prioridad peatonal. Estas calles de tráfico mixto se caracterizan por la convivencia de peatones, ciclistas, vehículos de movilidad personal y vehículos a motor. En ellas, la velocidad máxima de los vehículos debería ser 20 km/h o inferior y los conductores deberían conceder prioridad a los peatones y no estacionar en ellas. Estas actuaciones deben centrarse en calles locales, no en calles arteriales ni colectoras.

#### 5.2.5 Itinerarios peatonales

Dentro del análisis de la movilidad en Villar del Arzobispo, se ha observado que la realización de desplazamientos a pie por motivos recreativos está muy extendida entre los ciudadanos, especialmente aquellos de avanzada edad. Dentro de las zonas habituales de paseo, se distinguen zonas dentro del casco urbano y zonas en el ámbito rural.

Entre las zonas de paseo urbanas destacan la zona del Ayuntamiento, campo de fútbol, el Barrio, el Huerto del Señor, la cooperativa vieja y la piscina municipal. En la mayor parte de ellas, la infraestructura peatonal es muy deficiente, haciendo que los peatones tengan que circular por la calzada en muchos casos, suponiendo un riesgo para la seguridad vial. Por lo que es necesario, acondicionar estos itinerarios peatonales para garantizar esta práctica saludable de forma cómoda y segura.

Por su parte, entre las zonas de ámbito rural, destacan La Hoya, el Reguero y el Cerro Castellar. En este caso, no se trata de construir o acondicionar aceras, sino de acondicionar las vías de acceso y de instalar señalización de prioridad peatonal y de señalización de senderos peatonales, con paneles informativos en los lugares de interés, potenciando así también el turismo rural.

#### 5.2.6 Itinerario seguro al cole

El cambio de paradigma en la movilidad debe comenzar entre los más jóvenes, por ello es necesario acondicionar la infraestructura para facilitar que sus principales recorridos se realicen a pie o con bicicleta o patinete de forma segura. De este objetivo, surgen los itinerarios seguros al cole.

Para su implantación es necesario llevar a cabo un análisis de la demanda, no sólo de los estudiantes interesados, sino también de la zona en la que viven, especialmente los de menor



edad. Todo ello, con el fin de establecer el recorrido de los itinerarios seguros al cole y darles máxima prioridad en las franjas horarias de entrada y salida de los centros educativos.

Asimismo, es necesario garantizar que la zona de los centros educativos sea lo más segura posible para la circulación peatonal, aumentando el ancho de las aceras, reduciendo la velocidad de los vehículos motorizados y aumentando la permeabilidad de las calles, es decir, facilitando el cruce por parte de los peatones del flujo de tráfico motorizado.

#### 5.2.7 Mejora del mobiliario urbano

El estado y la ubicación del mobiliario urbano tiene una alta influencia en la elección por parte de los usuarios de andar como medio de transporte. Así, mobiliario urbano, como contenedores o farolas, en las aceras supone una reducción efectiva del ancho de las aceras, y la ausencia de bancos hace que las personas mayores o personas con movilidad reducida opten por no realizar recorridos de media o larga longitud.

Por ello, dentro de esta línea estratégica, deben plantearse actuaciones cuyo objetivo sea mejorar el estado de conservación del mobiliario urbano, aumentar el número de bancos y reubicar el mobiliario que suponga un obstáculo en los itinerarios peatonales.

A la hora de elegir la ubicación del mobiliario, es importante tener en cuenta, que no tienen que considerarse únicamente como un obstáculo que es necesario retirar, sino que se pueden convertir en elementos de separación entre los flujos peatonales y los flujos de tráfico motorizado, favoreciendo así la seguridad vial de los peatones.

#### 6.2 Potenciación de la micromovilidad

Dentro del cambio de paradigma en la movilidad urbana al que se ha hecho referencia anteriormente, juega un papel fundamental la bicicleta y los nuevos vehículos de movilidad personal (VMP). Estos medios de transporte constituyen la “micromovilidad”. Dentro de estos VMP pueden diferenciarse: la bicicleta, la bicicleta eléctrica, el patinete eléctrico, el hoverboard, el monopatín eléctrico, el segway y el monociclo, entre otros. Sin embargo, esta línea estratégica se centra en la movilidad con bicicleta y patinete eléctrico, ya que son los más extendidos dentro del municipio.

Para aumentar el uso de esta forma de movilidad, es necesario garantizar su seguridad vial, así como lugares donde estacionar los vehículos.

#### 5.2.4 Seguridad vial

El aumento en la utilización de estos medios de transporte ha supuesto también un aumento en el número de accidentes entre sus usuarios. Por ello, es necesario hacer hincapié en la mejora de la seguridad vial de las zonas transitadas por estos vehículos y del municipio en general.

Para alcanzar este objetivo es primordial mejorar las infraestructuras utilizadas por las bicicletas y los patinetes y delimitar las zonas por las que pueden circular. Estas zonas pueden clasificarse en:

- Calles de tráfico mixto, donde peatones, VMP y vehículos motorizados conviven. En ellas, será necesario limitar la velocidad de estos vehículos, como también se hace con los vehículos motorizados, y resaltar la preferencia de los peatones.

- Calles arteriales, en cuyas calzadas tiene prioridad el tráfico motorizado. En ellas, la circulación de los VMP debería estar limitada y deberían acondicionarse las intersecciones para que los cruces puedan realizarse de forma segura.
- Calles colectoras y locales. En estas vías, los VMP deben tener preferencia sobre el tráfico motorizado y así debería señalizarse.

En el caso de las calles peatonalizadas, los usuarios de bicicletas y patinetes eléctricos deberían circular por ellas a pie o a una velocidad muy reducida, marcando claramente la preferencia de los peatones.

Pero no es suficiente únicamente con mejorar la infraestructura y la señalización, es necesario crear una ordenanza o instrumento similar para instar a los usuarios a circular con las medidas de seguridad necesarias, como el casco, así como para limitar la edad en la que puedan utilizarse los patinetes eléctricos, bicicletas eléctricas o similares que alcanzar una velocidad sustancialmente mayor que las tradicionales bicicletas.

#### 5.2.5 Estacionamiento de bicicletas y patinetes

El transporte en bicicletas y patinetes tiene muchas ventajas asociadas, pero también tiene ciertas características que hacen que los usuarios no se encuentren motivados a utilizarlos, como son la vulnerabilidad frente al robo y los problemas con el estacionamiento en la vía pública.

Con el fin de potenciar el uso de estos medios de transporte sostenibles, se plantea dentro de esta estrategia la instalación de estacionamiento de bicicletas y peatones en los principales focos de atracción, como puede ser: la zona escolar, la zona del Ayuntamiento, el Huerto del Señor, las zonas con instalaciones deportivas, la zona industrial y la zona de comercios. Estos puntos de estacionamiento podrían incluirse en una estrategia de Smart Mobility, incluyendo sistemas que permitan conocer el número de puestos ocupados y reserva de centros de carga para patinetes y bicicletas eléctricas (Figura 33).

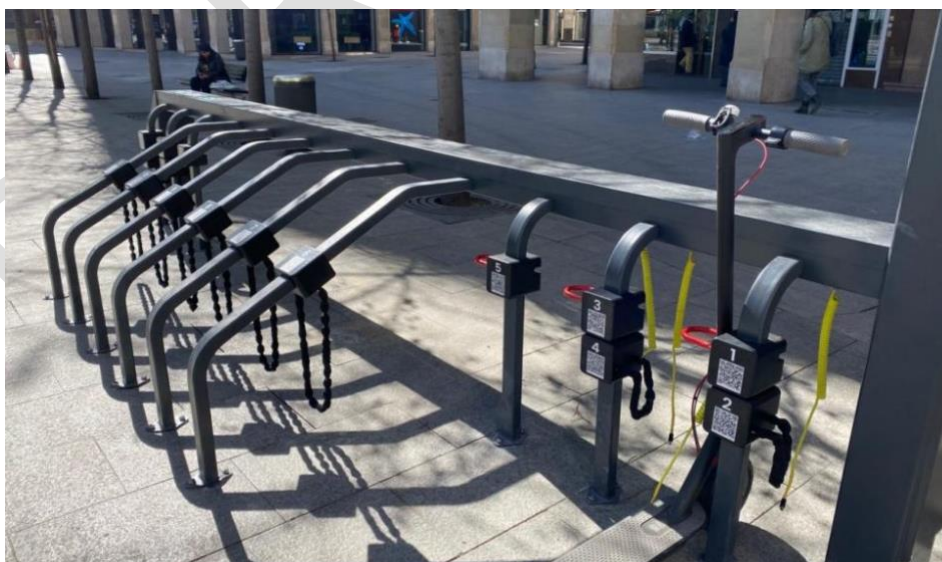


Figura 33. Ejemplo de estacionamiento con carga para patinetes.

### 6.3 Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado

Los resultados obtenidos de la encuesta y el taller participativo muestran una clara preferencia del uso del coche para realizar cualquier tipo de desplazamiento en el interior del municipio, asegurando que es el modo de transporte más rápido. Sin embargo, esta línea estratégica no tiene como fin fomentar el uso del vehículo privado motorizado en el municipio, sino dotar al municipio de ciertas directrices para conseguir que el tráfico motorizado actual se desarrolle en mejores condiciones de seguridad y comodidad.

#### 5.2.4 Direccionalidad del tráfico

A lo largo del municipio existen multitud de vías de doble sentido de circulación en las que no es posible el paso de dos vehículos motorizados de manera simultánea debido al reducido ancho de la sección transversal. Además, hay otras vías que aún permitiendo la circulación de dos vehículos circulando en sentidos opuestos, esta no es posible debido a que habitualmente se encuentran vehículos estacionados que dificultan notablemente la circulación.

A pesar de que este problema ya ha sido abordado de manera eficiente en parte del municipio –p.ej., el casco antiguo–, se considera necesario estudiar y regular la direccionalidad del tráfico en otras zonas del municipio como, por ejemplo, “El Barrio” o zona de la Calle Virgen de La Paz. En este sentido, no solo se incluyen aquí aquellas vías de doble sentido de circulación, sino también aquellas que se encuentren reguladas actualmente pero puedan favorecer un tráfico más equilibrado al cambiar su sentido de circulación.

Las actuaciones ligadas a esta línea estratégica permitirán, además, facilitar la regulación del aparcamiento. A este respecto, es importante introducir la posibilidad de usar señales de estacionamiento prohibido durante un tiempo determinado de manera que no siempre estén dispuestos los coches en cierto margen de la calle (Figura 34). Este tipo de aparcamiento se conoce comúnmente como estacionamiento alterno. Esto favorecerá la limpieza de la vía pública y reparte las molestias ocasionadas por el estacionamiento entre los vecinos.



Figura 34. Señal R-308c de estacionamiento prohibido la primera quincena del mes.

#### 5.2.5 Seguridad vial en intersecciones

Uno de los aspectos principales para conseguir una movilidad urbana sostenible es el incremento de la seguridad vial. En este sentido, es fundamental mejorar aquellos aspectos de la vía para minimizar tanto la probabilidad de ocurrencia de accidentes como el número de conflictos de tráfico. En este contexto, se entiende como conflicto de tráfico al evento que implica, al menos, dos vehículos en movimiento acercándose uno al otro de tal manera que uno o ambos vehículos realizan una maniobra de emergencia para evitar la colisión con el otro.

Fruto del análisis de la seguridad vial urbana actual y las discusiones mantenidas durante el taller participativo se desprende que los mayores problemas de seguridad vial se localizan en diversas

intersecciones, estando las principales deficiencias ligadas a la baja visibilidad de la que disponen los usuarios de la vía.

Dadas las particularidades de cada una de las intersecciones no se puede contemplar una solución global al problema, siendo necesario estudiar cada caso concreto para proponer contramedidas de seguridad vial con un alto ratio coste/beneficio.

Por último, también es importante que se ponga en práctica el reciente “Manual de aplicación de los nuevos límites de velocidad en vías urbanas” redactado por la Dirección General de Tráfico (DGT) y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP). En base a este manual, la velocidad máxima de circulación en todo el municipio es de 30 km/h, pudiendo ser menor en ciertas vías con características reducidas.

### 5.2.6 Distribución del aparcamiento

Otro de los aspectos que ha tenido mayor relevancia durante la encuesta y el taller participativo ha sido el estacionamiento. A pesar de que solamente uno de cada cinco ciudadanos afirma que es complicado aparcar en el municipio, durante la visita al municipio se observó multitud de vehículos mal estacionados y que la propia regulación del mismo no es adecuada, siendo estos aspectos corroborados durante el taller participativo.

Además de los beneficios comentados anteriormente que tendría la regulación del tráfico en la distribución del aparcamiento, es importante incorporar en esta línea estratégica la distribución inteligente del aparcamiento, concebida esta a través de la creación de aparcamientos disuasorios dispuestos principalmente en las zonas de acceso del municipio y a la monitorización de plazas de aparcamiento mediante dispositivos inteligentes y paneles informativos (Figura 35).

Estas medidas tienen como principal objetivo evitar el tráfico de paso por las vías locales del municipio minimizando el riesgo de ocurrencia de accidentes y el impacto del tráfico motorizado en los vecinos al reducir el ruido que este produce y la emisión de gases contaminantes. Asimismo, con ellas también se fomenta el uso de vehículos de movilidad personal y los desplazamientos a pie.







#### 5.2.7 Puntos de recarga de vehículos eléctricos

El Gobierno de España ha publicado recientemente el nuevo [Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia](#) que incluye adicionalmente el desarrollo de un nuevo marco normativo y de apoyo al despliegue de la infraestructura de recarga para el impulso del vehículo eléctrico, en línea con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada y la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte. En este plan estatal se pone de manifiesto la necesidad de desarrollar una infraestructura de recarga con el fin de acelerar la implantación del vehículo eléctrico y conseguir altas tasas de penetración en el parque vehicular urbano.

Así pues, se propone como línea estratégica del PMUS incrementar el número de puntos de recarga con el fin de fomentar la compra y el uso del vehículo eléctrico y, de esta manera, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero producido por los actuales vehículos convencionales en el entorno urbano. Adicionalmente, facilitar la recarga de este tipo de vehículos también será un elemento de atracción de turismo sostenible.

En esta línea estratégica tendrá un papel todavía más importante si cabe el propio Ayuntamiento, pues una de las actuaciones que se presentará en el epígrafe siguiente está asociada a la renovación del parque vehicular público.

#### 6.4 Parques y zonas verdes

Durante el Taller Participativo, se puso de manifiesto la necesidad de actuación en parques y zonas verdes, tanto en la creación de nuevos espacios como en el mantenimiento de los existentes. Los participantes valoraron muy positivamente un entorno urbano con más vegetación y espacios naturales.

#### 5.2.4 Integración de parques en entorno urbano

La existencia de parques y jardines integrados en el entorno urbano favorecen la creación de espacios amigables de convivencia y seguros frente al tráfico. Este tipo de actuación contribuye al diseño de los espacios urbanos de Villar del Arzobispo como espacios centrados en las personas, en su salud y en su bienestar, frente a los enfoques tradicionales basados en el aumento de capacidad de tráfico rodado en las vías urbanas.

El municipio cuenta con amplios espacios naturales en sus inmediaciones, así como rutas para caminar. Esta línea de actuación, complementa estos espacios con la creación de nuevos parques integrados en el núcleo urbano. Se incluye la redistribución de espacios en plazas existentes y aumento de arbolado y vegetación. Para ello, se tendrá en cuenta las necesidades de mantenimiento y recursos necesarios para su correcto cuidado.

#### 5.2.5 Acondicionamiento de zonas verdes

Al margen de la creación de nuevos espacios, se propone el acondicionamiento de zonas verdes ya existentes. Se tendrán en consideración las condiciones de cada zona verde (temperaturas, posibilidad de riego, afecciones externas, etc.) con el fin de reducir tareas y costes de mantenimiento. Una vez estudiada la zona y sus condicionantes se propondrá la solución específica para cada caso.

De esta manera, se intentará que las zonas verdes recuperadas tengan un plan de mantenimiento viable y que perdurará en el tiempo.



#### 5.2.6 Ajardinamiento de la vía urbana

En esta línea se incluyen las pequeñas actuaciones no consideradas anteriormente, se trata del ajardinamiento de la vía pública, mediante la incorporación de arbolado, arbustos, plantas, etc. Estas pequeñas actuaciones no suponen la creación de nuevos espacios en sí, si no la dotación de pequeños elementos de vegetación en las calles.

Se propone además la involucración del vecindario en las tareas de cuidado diario de plantas mediante programas de concienciación, concursos, etc.

### 6.5 Concienciación social

La concienciación social y sensibilización de los ciudadanos es un elemento clave en los Planes de Movilidad Sostenible. Para que la planificación estratégica y las medidas propuestas en un PMUS se puedan poner en práctica y tengan éxitos es necesario que todos los agentes implicados se impliquen y adopten los cambios propuestos, y sean así partícipes del proceso de mejor calidad de vida y entorno urbano, así como de la reducción del el impacto ambiental generado por el transporte.

#### 5.2.4 Hábitos saludables

La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda realizar al menos 150 minutos semanales de actividad física de intensidad moderada. Caminar, así como desplazarse en bicicleta suponen múltiples beneficios para la salud.

Según la OMS, los beneficios de la movilidad activa incluyen entre otros: la reducción del riesgo de hipertensión, cardiopatía coronaria, accidente cerebrovascular, diabetes, depresión y caídas. Además, supone una mejora para la salud ósea y funcional y es un determinante clave del gasto energético, siendo un elemento fundamental para el equilibrio calórico y el control del peso.

Si además, se camina en un entorno natural y calmado como es el caso de Villar del Arzobispo, se puede mejorar notablemente el estado de ánimo además de ayudar a combatir el estrés.

Esta línea estratégica, se centra en la promoción de la movilidad activa entre la población, a través de campañas de difusión en las que se muestren los beneficios que los pequeños cambios en los hábitos de movilidad tienen en la salud y en el entorno. Se propone a realización de campañas tanto generales como específicas enfocados a colectivos particulares de la población (campañas en centros sociales, colegios, mercado, etc.). Para ello, se utilizarán tanto medios físicos como electrónicos, web, redes sociales... Asimismo, se podrán emplear herramientas de gamificación.

Esta línea de actuación es transversal y se recomienda tenerla en consideración junto al resto de medidas. Por ejemplo, la adecuación de espacios, mejora de las aceras o calmado del tráfico entre otras, son medidas que favorecen un entorno urbano amigable para el uso de modos activos. No obstante, resulta necesario comunicar de forma adecuada el desarrollo de estas actuaciones y poner en valor su potencial.

#### 5.2.5 Movilidad segura

La concienciación social y la responsabilidad individual son pilares fundamentales para conseguir una movilidad más segura. Una buena convivencia entre los distintos usuarios de la vía pública y el cumplimiento de las normativas son esenciales para reducir la siniestralidad.



En este sentido, se proponen medidas de educación y concienciación centradas en mejorar la educación vial, educar en el sentido del respeto y la responsabilidad y crear hábitos que favorezcan la seguridad vial.

Por otra parte, se necesita conocer cuáles son los grupos de mayor riesgo y entender las principales necesidades de los mismos para trasladarlas a la ciudadanía y establecer normas que protejan a los usuarios más vulnerables.

BORRADOR

## ANEXOS

### A2. Fichas de actuación

<b>Monitorización inteligente del aparcamiento</b>	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Distribución del aparcamiento
<b>Objetivo</b>	
Monitorización del aparcamiento a través de sensores inteligentes para reducir la intensidad de tráfico motorizado en el entorno urbano y facilitar la tarea de aparcamiento a los ciudadanos y visitantes.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta actuación se centra en la monitorización de plazas de aparcamiento mediante dispositivos inteligentes y paneles informativos. La instalación de estos sensores se realizará en tres zonas del municipio: (i) Plaza de la Iglesia; (ii) Huerto del señor; (iii) Zona educativa (ver figura adjunta). Estas zonas de aparcamiento han sido seleccionadas por considerarse estratégicas desde el punto de vista de la movilidad.</p> <p>La sensorización de las plazas de aparcamiento disponibles en estas zonas estará conectada a tres paneles informativos que se dispondrán en las tres entradas principales del municipio (ver figura adjunta).</p>	
<b>Viabilidad económica, social y ambiental</b>	
Esta actuación minimizará el riesgo de ocurrencia de accidentes y el impacto del tráfico motorizado -ruido y emisiones de gases contaminantes- en los vecinos al reducir el tráfico de paso por las vías locales del municipio. Asimismo, también fomentará el uso de vehículos de movilidad personal y los desplazamientos a pie.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de vehículos estacionados correctamente Nº de vehículos de paso por casco antiguo
<b>Prioridad (1-5)</b>	4
<b>Plazo</b>	<input checked="" type="checkbox"/> Corto <input type="checkbox"/> Medio <input type="checkbox"/> Largo
<b>Coste (€-€€€)</b>	€€