



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

## **E3. Propuesta de programa de actuaciones**

UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

David Llopis Castelló

Ana María Pérez Zuriaga

María Rosa Arroyo López



## Contenido

7.	Programa de actuaciones y definición de indicadores.....	1
7.1	Programa de actuaciones.....	1
7.2	Descripción de las actuaciones .....	4
5.2.4	Movilidad peatonal .....	4
5.2.5	Micromovilidad .....	14
5.2.6	Tráfico motorizado .....	17
5.2.7	Parques y zonas verdes .....	31
5.2.8	Concienciación social .....	34

BORRADOR



## Índice de tablas

Tabla 12. Programa de actuaciones. .... 3

BORRADOR



## 7. Programa de actuaciones y definición de indicadores

A partir de las distintas medidas que se han definido para cada una de las principales líneas estratégicas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, en esta sección se presenta el programa de actuaciones junto a una breve descripción de las mismas.

Cabe destacar que las actuaciones definidas no son soluciones finales, sino propuestas de actuación que podrían ser modificadas cuando se lleven a cabo en el futuro. Cada una de las descripciones de las actuaciones se presenta en modo tabla para facilitar su comprensión, recogiendo los siguientes aspectos principales:

- **Nombre** de la actuación.
- **Línea estratégica** a la que pertenece.
- **Medida** a la que está vinculada.
- **Objetivo** de la actuación.
- **Descripción** de la actuación.
- **Impacto económico, social y ambiental** de la actuación.
- **Indicadores de evaluación y seguimiento**.
- **Prioridad**, en una escala entre 1 (menos urgente) y 5 (muy urgente).
- **Plazo**, si la actuación está prevista que se desarrolle a corto plazo (2022-2023), medio plazo (2024-2025) o largo plazo (2026-2028).
- **Coste**, en una escala entre bajo (€), medio (€€) y alto (€€€).

### 7.1 Programa de actuaciones

La Tabla 1 resume el programa de actuaciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Villar del Arzobispo, indicando la prioridad, el plazo de ejecución y el coste de cada una de las actuaciones. Concretamente, este programa incluye un total de 35 actuaciones.



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Villar del Arzobispo

Línea estratégica	Medida	Actuación	Prioridad (1-5)	Plazo de ejecución	Coste (€-€€€)
<b>1. Mejora de la movilidad peatonal</b>	1.1 Potenciar desplazamientos a pie	1.1.1 Peatonalización de Calle de las Cruces	4	Corto	€€
		1.1.2 Calles con acera a nivel de calzada	4	Corto	€
	1.2 Itinerarios peatonales	1.2.1 Itinerario peatonal entre casco urbano y Polígono Industrial "La Loma"	4	Corto	€€€
		1.2.2 Itinerario peatonal entre casco urbano y Polígono Industrial "Las Suertes"	2	Corto	€€
		1.2.3 Itinerario peatonal "Ruta del colesterol"	2	Largo	€€
	1.3 Itinerario seguro al cole	1.3.1 Definición de rutas seguras al cole	4	Medio	€
		1.3.2 Programa "Juntos al cole"	3	Corto	€
		1.3.3 Acondicionamiento entorno centros educativos	4	Corto	€€
	1.4 Mobiliario urbano	1.4.1 Bancos y elementos restrictivos al paso de vehículos	4	Corto	€
		1.4.2 Zonas de sombra y señalización para peatones	4	Corto	€€
<b>2. Potenciación de la micromovilidad</b>	2.1 Seguridad vial	2.1.1 Creación de ordenanza municipal relativa al uso de Vehículos de Movilidad Personal	5	Corto	€
	2.2 Estacionamiento de bicicletas y patinetes	2.2.1 Creación de puntos de estacionamiento para bicicletas y patinetes	3	Corto	€
		2.2.2 Creación de puntos de recarga para patinetes eléctricos	2	Medio	€€
	3.1 Direccionalidad del tráfico	3.1.1 Regulación del tráfico en "El Barrio"	4	Corto	€
3.1.2 Regulación del tráfico en Calle Virgen de la Paz y alrededores		5	Corto	€	
3.2 Seguridad vial en intersecciones	3.2.1 Renovación de la señalización relativa a la velocidad límite de las vías urbanas	5	Corto	€	
	3.2.2 Rediseño de la intersección entre la Avd. Serranía, Calle Musical y Calle Ingeniero Tamarit	4	Corto	€	
	3.2.3 Reconfiguración del tráfico y rediseño de las intersecciones que confluyen entre la Calle de las Cruces, Avd. del Castellar, Calle Lorenzo Escuder, Avd. de la Serranía y Calle Luis Vives	5	Medio	€€€	
	3.2.4 Rediseño de la intersección entre la Calle Jorge de Austria, Calle Segorbe, Calle Levante y Calle Posadas	5	Corto	€€€	
	3.2.5 Mejora de la visibilidad en la intersección entre la Calle Ingeniero Tamarit, Calle Castellón y Avd. Aragón.	4	Medio	€	
	3.3 Distribución del aparcamiento	3.3.1 Monitorización inteligente del aparcamiento	4	Corto	€€
	3.3.2 Pintado de marcas viales en Ronda de la Baronía y Calle	2	Medio	€	



Línea estratégica	Medida	Actuación	Prioridad (1-5)	Plazo de ejecución	Coste (€-€€€)
		Roger Duval			
		3.3.3 Pintado de marcas viales en Avd. de la Diputación y Av. del Castellar	2	Medio	€
		3.3.4 Reorganización del aparcamiento en Huerto del Señor	5	Corto	€
		3.3.5 Construcción de aparcamiento disuasorio	2	Largo	€€€
	3.4 Puntos de recarga de vehículos eléctricos	3.4.1 Creación de puntos de recarga de vehículos eléctricos	2	Medio	€€
		3.4.2 Renovación del parque de vehículos público	3	Largo	€€€
		3.4.3 Desarrollo de políticas para fomentar el uso de vehículos de bajas emisiones	4	Corto	€
<b>4. Parques y zonas verdes</b>	4.1 Integración de parques en entorno urbano	4.1.1 Integración de parques y plazas en entorno urbano	3	Medio	€
	4.2 Acondicionamiento de zonas verdes	4.2.1 Acondicionamiento de zonas verdes	3	Medio	€
	4.3 Ajardinamiento de la vía urbana	4.3.1 Ajardinamiento de zonas verdes públicas actualmente desprovistas de vegetación	3	Medio	€
<b>5. Concienciación social</b>	5.1 Hábitos saludables	5.1.1 Campaña de promoción de la movilidad sostenible	5	Corto	€
		5.1.2 Incentivos para la movilidad a pie y en bicicleta	5	Corto	€
		5.1.3 Celebración de la Semana Europea de la Movilidad	5	Corto	€
	5.2 Movilidad segura	5.2.1 Concienciación sobre movilidad y seguridad	5	Corto	€

Tabla 1. Programa de actuaciones.

## 7.2 Descripción de las actuaciones

En esta sección se presentan las actuaciones propuestas para conseguir una movilidad urbana más sostenible, segura y eficiente. Como se ha comentado anteriormente, todos y cada una de las actuaciones se recogen en formato tabla.

### 5.2.4 Movilidad peatonal

Peatonalización de la Calle de las Cruces	
<b>Línea estratégica</b>	Mejora de la movilidad peatonal
<b>Medida</b>	Potenciar desplazamientos a pie
<b>Objetivo</b>	
Acondicionar el tramo de la Calle de las Cruces entre C/ de la Purísima y C/ de la Música, para el uso exclusivo de peatones, bicicletas y usuarios de micromovilidad, permitiendo la circulación de vehículos motorizados de residentes y carga/descarga.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta actuación se centra en el acondicionamiento en el tramo de Calle de las Cruces limitado por C/ de la Purísima y C/ de la Música para el uso exclusivo de peatones, bicicletas y otros usuarios de la micromovilidad, como usuarios de pacientes. Este acondicionamiento debe realizarse de tal forma que permita el paso de vehículos motorizados a una velocidad inferior a 20 km/h y únicamente para residentes y operaciones de carga y descarga, con ciertas restricciones horarias.</p> <p>Por ello, se propone el adoquinado, o pavimentación similar, de todo el tramo objeto de la actuación realizado sin desnivel en toda la sección transversal, así como la incorporación de arbolado y bancos que permitan la estancia de los vecinos. A corto plazo, puede procederse a la peatonalización sin la necesidad de una nueva pavimentación, incluyendo únicamente la señalización adecuada.</p> <p>Con el fin de restringir el acceso de vehículos motorizados a la zona peatonal, se propone la instalación de bolardos en las entradas de las calles que confluyen al tramo peatonalizado y señalización de puerta de entrada a la zona peatonal desde la intersección de C/ de las Cruces con C/ la Música y C/ Maestro José de Ranea, incluyendo señalización horizontal y vertical (ver ejemplo en figura adjunta).</p>	
  	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta actuación potenciará el uso peatonal de la Calle de las Cruces, aumentando la calidad de vida de la zona y mejorando la seguridad vial, especialmente de los usuarios de las terrazas de los bares ubicados en la misma. Asimismo, se reducirán considerablemente los niveles de contaminación, tanto atmosférica como acústica, no solo en la zona peatonalizada sino también en las zonas adyacentes al reducir el tráfico de paso.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de personas que se desplazan a pie por el tramo peatonalizado. Nº de usuarios de bicicleta y otros medios de micromovilidad.
<b>Prioridad (1-5)</b>	4
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€€

Acondicionamiento de calles de prioridad peatonal	
<b>Línea estratégica</b>	Mejora de la movilidad peatonal
<b>Medida</b>	Potenciar desplazamientos a pie
<b>Objetivo</b>	
Acondicionar las calles del centro urbano de Villar del Arzobispo para convertirlas en calles de prioridad peatonal, permitiendo la circulación de vehículos motorizados a baja velocidad.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta actuación se centra en el acondicionamiento de las calles del centro urbano de Villar del Arzobispo, especialmente aquellas con una sección transversal reducida. Su acondicionamiento debe ser tal que la prioridad sea del peatón, conviviendo con ciclistas, vehículos de movilidad personal y vehículos a motor. En este sentido, para garantizar la seguridad vial y destacar la prioridad del peatón, la velocidad límite será de 20 km/h y debe estar prohibido estacionar los vehículos a motor, únicamente pueden realizarse paradas de carga/descarga.</p> <p>Este acondicionamiento puede consistir en elevar la calzada para convertir la calle en una vía de plataforma única, sin diferencias entre calzada y aceras y sin bolardos u otros obstáculos, o, simplemente, como paso previo, el pintado de la calzada con diferentes patrones para hacerla más amigable (ver figuras adjuntas). En cualquier caso, la señalización desde el primer momento es fundamental, incluyendo tanto señalización horizontal como vertical.</p>	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta actuación potenciará el uso peatonal de las calles del centro histórico de Villar del Arzobispo, aumentando la calidad de vida de la zona y mejorando la seguridad vial. Asimismo, se reducirán considerablemente los niveles de contaminación, tanto atmosférica como acústica, no solo en la zona peatonalizada sino también en las zonas adyacentes al reducir el tráfico de paso.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de metros de calle de prioridad peatonal.
<b>Prioridad (1-5)</b>	4
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Itinerario peatonal entre casco urbano y Polígono Industrial "La Loma"	
<b>Línea estratégica</b>	Mejora de la movilidad peatonal
<b>Medida</b>	Itinerarios peatonales
<b>Objetivo</b>	
Conexión del casco urbano del municipio con el Polígono Industrial "La Loma" con el fin de proporcionar un itinerario peatonal seguro y fomentar los desplazamientos a pie de los vecinos que principalmente trabajan en dicho polígono.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
Esta actuación trata de definir, diseñar y construir un itinerario cómodo y seguro que una el casco urbano del municipio con el Polígono Industrial "La Loma". Para ello, se plantea conectar el municipio dándole continuidad peatonal a la Calle Ingeniero Tamarit desde la intersección con la Avenida Aragón hasta la intersección con la carretera CV-345 (ver figura adjunta). En este sentido, cabe destacar que esta actuación debe ser integrada en la redacción del Proyecto de acondicionamiento de la Calle Jorge de Austria y Calle Ingeniero Tamarit -incluido el puente viejo- que está previsto que desarrolle la Diputación de Valencia próximamente.	
El itinerario peatonal estará compuesto por aceras con anchura suficiente, no menor de 2 metros, y con la señalización horizontal (paso de peatones en intersección de la Calle Ingeniero Tamarit con la Avd. Hermandad y la carretera CV-345) y vertical (señal de peligro de presencia de peatones P-20, entre otras) oportuna. Además, en la carretera CV-345 se propone disponer de una mediana de resguardo de peatones (ver figura adjunta).	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta actuación potenciará los desplazamientos a pie diarios de los trabajadores del Polígono Industrial "La Loma" y proporcionará mayor seguridad a los desplazamientos habituales que los vecinos realizan tanto al tanatorio como al cementerio. Además, como consecuencia del menor uso del vehículo motorizado, se espera reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de trabajadores que se desplazan en vehículo motorizado desde/hacia el casco urbano hacia/desde el Polígono Industrial "La Loma". Nº de trabajadores que se desplazan a pie desde/hacia el casco urbano hacia/desde el Polígono Industrial "La Loma".
<b>Prioridad (1-5)</b>	4
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (\$-\$\$\$)</b>	€€€



Itinerario peatonal entre casco urbano y Polígono Industrial "Las Suertes"	
<b>Línea estratégica</b>	Mejora de la movilidad peatonal
<b>Medida</b>	Itinerarios peatonales
<b>Objetivo</b>	
Conexión del casco urbano del municipio con el Polígono Industrial "Las Suertes" con el fin de proporcionar un itinerario peatonal seguro y fomentar los desplazamientos a pie de los vecinos que principalmente trabajan en dicho polígono.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta actuación trata de definir, diseñar y construir un itinerario cómodo y seguro que una el casco urbano del municipio con el Polígono Industrial "Las Suertes". Para ello, se plantea conectar el municipio dándole continuidad peatonal a la Calle San Vicente a través de la Partida de las Suertes. Este vial no dispone actualmente de aceras, por lo que se propone disponer de acera suficientemente ancha, no menor de dos metros, en el borde de la vía no contiguo a la rambla para incrementar la seguridad de los viandantes.</p> <p>A lo largo del itinerario se dispondrá principalmente de dos pasos de peatones. Un paso transversal a la vía, que conectará el Parque San Vicente con el itinerario peatonal a la altura del Restaurante San Vicente, y otros dos longitudinales, garantizando la continuidad del itinerario en el encuentro con la Avd. del Agricultor y con la Calle Bajada Ermita.</p>	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta actuación potenciará los desplazamientos a pie diarios de los trabajadores del Polígono Industrial "Las Suertes" y proporcionará mayor seguridad a los desplazamientos habituales que los vecinos realizan para visitar la Cooperativa Agrícola y la Residencia "Las Suertes". Además, como consecuencia del menor uso del vehículo motorizado, se espera reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de trabajadores que se desplazan en vehículo motorizado desde/hacia el casco urbano hacia/desde el Polígono Industrial "Las Suertes". Nº de trabajadores que se desplazan a pie desde/hacia el casco urbano hacia/desde el Polígono Industrial "La Suertes".
<b>Prioridad (1-5)</b>	3
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (\$-\$\$\$)</b>	€€

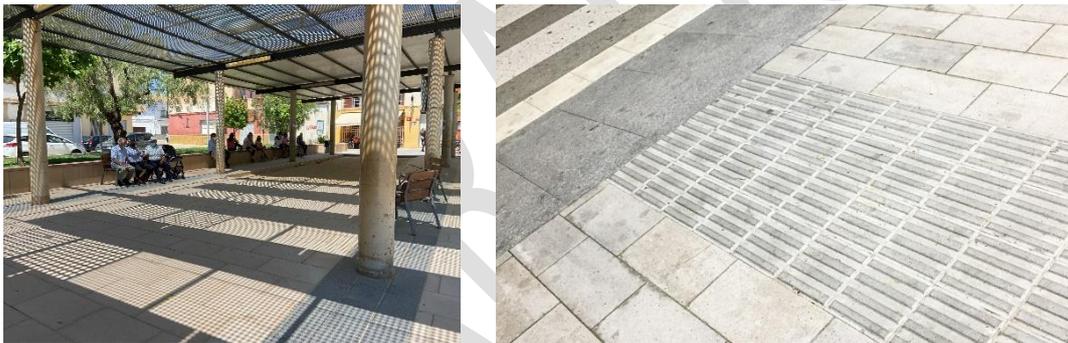
Itinerario peatonal "Ruta del colesterol"	
<b>Línea estratégica</b>	Mejora de la movilidad peatonal
<b>Medida</b>	Itinerarios peatonales
<b>Objetivo</b>	
Dotar al municipio de una ruta peatonal segura mediante el acondicionamiento del recorrido habitual de paseo de muchos vecinos del pueblo conocido como "Ruta del colesterol".	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta actuación se centra en el acondicionamiento del recorrido peatonal que atraviesa la "Ruta del Colesterol". Particularmente, se trata de disponer a lo largo del recorrido con una acera lo suficientemente amplia, mayor de 2 metros, para garantizar la seguridad y comodidad de los ciudadanos. Asimismo, se señalarán correctamente todos los pasos de peatones necesarios para garantizar la continuidad del recorrido. En aquellos casos en los que sea necesario, también se llevará a cabo el acondicionamiento de las aceras en las inmediaciones de los pasos peatonales para facilitar el uso de esta infraestructura por personas de movilidad reducida. En este sentido, en los pasos de peatones las aceras serán rebajadas a nivel de calzada y se dispondrá de adoquines especiales para videntes.</p> <p>La ruta propuesta para este itinerario peatonal es la que se muestra en la figura adjunta. Como se puede observar, parte del recorrido propuesto se encuentra en la Ronda San Juan, que actualmente carece en alguno de sus tramos de aceras. A este respecto, actualmente se está redactando el Proyecto de mejora de este tramo de carretera por parte de la Diputación de Valencia, para el cual se debe tener en cuenta este itinerario garantizando aceras, al menos, en uno de sus bordes con un ancho mayor o igual a 2 metros.</p>	
	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
El desarrollo de este itinerario peatonal va de la mano del acondicionamiento de la infraestructura peatonal del municipio, es decir, de la rehabilitación de las aceras en mal estado de las grandes avenidas y rondas del municipio. Todo ello fomentará una movilidad peatonal más segura y cómoda, sobre todo para los habitantes de avanzada edad.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de personas que actualmente realizan este tipo de paseo o ruta habitual. Nº de personas que tras el acondicionamiento de la ruta realizan habitualmente el recorrido.
<b>Prioridad (1-5)</b>	2
<b>Plazo</b>	Largo
<b>Coste (\$-\$\$\$)</b>	€€

Definición de rutas seguras al cole	
<b>Línea estratégica</b>	Itinerario seguro al cole
<b>Medida</b>	Camino seguro al cole
<b>Objetivo</b>	
Hacer seguro y atractivo el camino de casa al colegio, con el fin de recuperar espacios para la infancia, hacer más habitables las calles y plazas del municipio y potenciar la movilidad sostenible desde niños.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
Esta actuación se centra en la implementación de un plan de camino seguro al colegio. De acuerdo a la DGT (2013), la creación de estos caminos escolares se estructura en 4 fases: 1. Actuaciones previas, con la definición del proyecto y objetivos; 2. Diagnóstico, que incluye el análisis de la movilidad, elaboración de mapas con itinerarios y la identificación de problemas y sus causas; 3. Elaboración del plan y propuesta de actuación; y 4. Seguimiento y evaluación.	
Este plan debe incluir actuaciones en el espacio público, como son: la instalación de señales y pintura como alerta para el resto de usuarios de la vía; medidas de regulación del tráfico, como prohibir el estacionamiento o el paso de vehículos en el entorno del colegio o reducir la velocidad; y otras como la ampliación de las aceras o el acondicionamiento de los pasos peatonales. Pero, además, es necesario también llevar a cabo acciones educativas que involucren no solo a los niños sino también a sus familiares.	
En las figuras adjuntas se muestra una propuesta de vías que acondicionar para el camino seguro al cole, así como ejemplos de su implementación en otros municipios.	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta actuación mejorará la seguridad vial de la infancia en su recorrido a los centros escolares, al mismo tiempo que promueve el caminar entre los niños y niñas, luchando así contra enfermedades como el colesterol, la obesidad, la ansiedad y el abatimiento, y potencia su autonomía. Asimismo, reduce el número de vehículos motorizados que trasladan a los menores a los colegios, mejorando la calidad del aire y la seguridad vial en el entorno de los centros.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de vehículos motorizados en las entradas a los centros educativos.
<b>Prioridad (1-5)</b>	4
<b>Plazo</b>	Medio
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Programa "Juntos al Cole"	
<b>Línea estratégica</b>	Itinerario seguro al cole
<b>Medida</b>	Camino seguro al cole
<b>Objetivo</b>	
Hacer seguro y atractivo el camino de casa al colegio para los niños de menor edad, fomentando su autonomía y potenciando la movilidad sostenible desde los primeros años.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta actuación se centra en la implementación de un programa de acompañamiento de los niños y niñas de menor edad al colegio. Para ello, es necesario, en primer lugar, hacer una campaña informativa para los padres y madres de los escolares, con el fin de geolocalizar las viviendas de las familias interesadas en formar parte del plan. Con esta información, se establecerán puntos de encuentro y se analizará qué ruta es la más rápida y segura para la recogida de estos niños y su traslado al colegio y viceversa. Estas rutas priorizarán los itinerarios que sean acondicionados como itinerarios seguros al colegio. Los niños realizarán el recorrido de casa al colegio y del colegio a casa andando o en bicicleta y acompañados en todo momento por una o dos personas en función del número de niños participantes en el programa. Durante el recorrido se llevarán a cabo juegos y actividades que animen a los niños a ir al colegio junto con sus compañeros.</p> <p>Como puede verse en la imagen adjunta, en caso de ir en bicicleta, los niños y niñas deberán ir bien equipados, con casco y chaleco reflectante. Además, será necesario que en los centros educativos o en sus accesos, se disponga de aparcamiento de bicis reservado para los participantes en este plan.</p>	
	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta actuación promueve la movilidad sostenible entre los niños y niñas, luchando así contra enfermedades como el colesterol, la obesidad, la ansiedad y el abatimiento. Además, potencia su autonomía, al desplazarse al colegio sin sus padres. Asimismo, reduce el número de vehículos motorizados que trasladan a los menores a los colegios, mejorando la calidad del aire y la seguridad vial en el entorno de los centros, y flexibiliza el horario de los padres y madres, al no tener que llevar a los niños al colegio.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de niños y niñas apuntadas al programa "Juntos al cole".
<b>Prioridad (1-5)</b>	3
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Acondicionamiento entorno centros educativos	
<b>Línea estratégica</b>	Itinerario seguro al cole
<b>Medida</b>	Camino seguro al cole
<b>Objetivo</b>	
Mejorar la seguridad vial de las calles donde se encuentran los centros educativos, así como acondicionarlas para potenciar la movilidad sostenible.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
Esta actuación se centra en el acondicionamiento de las calles que rodean los centros educativos, tanto en cuanto a la accesibilidad peatonal y otros medios de transporte sostenibles, como a la moderación del tráfico.	
<p>Algunas medidas relacionadas con la accesibilidad englobarían las siguientes: aumento del ancho efectivo de las aceras hasta, al menos 1.5 metros en la Avenida Aragón y Avenida de la Diputación, restricción del acceso a vehículos motorizados en la calle Poeta Cesar Simón durante las horas de entrada y salida escolares y el aumento de la visibilidad de los pasos de peatones próximos, incluyendo también pasos de ciclistas. Asimismo, será necesario aumentar el número de aparcamientos para bicicletas y patinetes y disminuir el aparcamiento destinado a vehículos motorizados.</p> <p>También es necesario calmar el tráfico en el entorno de los centros educativos con medidas de moderación de tráfico, como pueden ser: la disminución del número de carriles en calzada y la implementación de chicanes en el entorno de los centros, bien con marcas viales o maceteros, de forma que se reduzca la velocidad de los vehículos motorizados.</p>	
	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta actuación promueve la movilidad sostenible entre los niños y niñas, luchando así contra enfermedades como el colesterol, la obesidad, la ansiedad y el abatimiento. Asimismo, reduce el número de vehículos motorizados que trasladan a los menores a los colegios y su velocidad, mejorando la calidad del aire y la seguridad vial en el entorno de los centros.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de vehículos motorizados en horario de entrada y salida de los colegios. Velocidad media de los vehículos motorizados en el entorno de los colegios.
<b>Prioridad (1-5)</b>	4
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€€

Bancos y elementos restrictivos al paso de vehículos	
<b>Línea estratégica</b>	Mejora de la movilidad peatonal
<b>Medida</b>	Adaptación del mobiliario urbano
<b>Objetivo</b>	
<p>Instalación de nuevo mobiliario urbano y adaptación y mantenimiento del existente con el fin de favorecer los desplazamientos a pie con un alto nivel de confort y seguridad. Esta medida es transversal al resto de medidas de la línea estratégica "1. Mejora de la movilidad peatonal" y se aplica de forma complementaria a las mismas.</p>	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>De forma general se seguirán los siguientes criterios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Situación del mobiliario urbano de forma que reduzca las molestias durante los desplazamientos a los peatones, garantizando un espacio mínimo de paso de 1,80 m. Se situarán preferiblemente en la banda externo de la acera y de forma que no limiten la visibilidad de los usuarios de la vía.</li> <li>- En calles convencionales con tráfico segregado (calzada y acera) se evitará ubicar elementos en la proximidad de pasos de peatones o ciclistas que resten visibilidad a los conductores.</li> <li>- Se desaconsejan elementos de altura reducida para evitar dificultades a las personas con discapacidad visual.</li> </ul> <p><b>Bancos y apoyos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalación de nuevos bancos y mantenimiento de los ya existentes. Se ubicarán al menos cada 100 m.</li> <li>- Se recomienda priorizar bancos con respaldo, reposabrazos y espacio libre bajo el asiento.</li> <li>- Además, se instarán apoyos isquiáticos que permiten el descanso a personas mayores o que utilicen muletas o bastones.</li> </ul> <p><b>Elementos restrictivos al paso de vehículos</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Con el fin de evitar aparcamientos en zonas de uso exclusivo peatonal y proteger a los peatones del tráfico rodado en zonas conflictivas, se utilizarán bolardos, pilones o barandillas.</li> <li>- También se podrán colocar estos elementos para señalar los recorridos peatonales, para ello se situarán alineados y pintados de forma que contrasten con la acera.</li> <li>- Se separarán una distancia de 0,90 m y tendrán una altura mínima de 0,80 m.</li> <li>- No se instalarán elementos que impidan el acceso a los vehículos de emergencia.</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div>	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
<p>Esta actuación favorece la caminabilidad, fomentando un mayor número de desplazamientos a pie, con la consiguiente mejora en la salud y reducción de emisiones. Esta medida favorece el cambio modal al transporte activo y una mayor accesibilidad para personas mayores.</p>	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de personas que se desplazan a pie
<b>Prioridad (1-5)</b>	4
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Zonas de sombra y señalización para peatones	
<b>Línea estratégica</b>	Mejora de la movilidad peatonal
<b>Medida</b>	Adaptación del mobiliario urbano
<b>Objetivo</b>	
Mejorar los espacios urbanos mediante la creación de nuevas zonas de sombra y refuerzo de señalización. Esta medida es transversal al resto de medidas de la línea estratégica "1. Mejora de la movilidad peatonal" y se aplica de forma complementaria a las mismas.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
Se dotará a los itinerarios peatonales previamente descritos en medidas anteriores de espacios de sombra que permitan caminar de forma agradable durante los meses más calurosos y el resguardo de los peatones frente al sol. Además, se revisará y reforzará la señalización existente en las nuevas actuaciones, con el fin de proporcionar una mayor seguridad en los desplazamientos a pie.	
<u>Facilitar zonas de sombra</u>	
Se procurará ampliar las zonas de sombra mediante equipamiento como pérgolas en plazas, marquesinas peatonales o arbolado en las calles.	
<u>Señalización urbana para peatones</u>	
Se revisará la señalización vertical y horizontal y se complementará de forma que no exija esfuerzos de localización, atención ni comprensión. En los puntos donde la señalización vertical y horizontal no sean suficientes para tal fin se reforzará con señalización táctil como texturas rugosas en el pavimento.	
	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta actuación favorece la caminabilidad, fomentando un mayor número de desplazamientos a pie, con la consiguiente mejora en la salud y reducción de emisiones. Esta medida favorece el cambio modal al transporte activo y una mayor accesibilidad para personas mayores.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de personas que se desplazan a pie
<b>Prioridad (1-5)</b>	4
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€€

## 5.2.5 Micromovilidad

Creación de Ordenanza Municipal de Vehículos de Movilidad Personal	
<b>Línea estratégica</b>	Potenciación de la micromovilidad
<b>Medida</b>	Seguridad vial
<b>Objetivo</b>	
Regular la circulación de los vehículos de movilidad personal más allá de lo dispuesto por la Dirección General de Tráfico.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>La Dirección General de Tráfico ha definido una serie de criterios generales para la circulación de los vehículos de movilidad personal (VMP). Sin embargo, no dejan de ser criterios generales que deberían particularizarse para cada municipio con la correspondiente ordenanza municipal.</p> <p>En este sentido, la ordenanza municipal sobre la circulación de vehículos de movilidad personal en Villar del Arzobispo, debería incluir, entre otros, los siguientes aspectos: edad permitida para la utilización de los diferentes tipos de VMP; utilización de casco y otros elementos de seguridad, diferenciando entre los distintos tipos de VMP; autorización de circulación por los diferentes tipos de calles del municipio, distinguiendo entre calles arteriales (teniendo en cuenta que su circulación por travesías está prohibida), calles de prioridad peatonal, calles peatonalizadas y otras vías colectoras y locales; establecimiento de los límites de velocidad en cada uno de los tipos de calles mencionados.</p> <p>Esta nueva ordenanza no tendría porque centrarse únicamente en los VMP, sino que podría abarcar también el uso de las bicicletas convencionales y las bicicletas eléctricas.</p>	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta actuación regula la circulación de los vehículos asociados a la micromovilidad, incluyendo bicicleta y vehículos de movilidad personal, mejorando la seguridad vial de todos los usuarios de la vía.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de sanciones o denuncias asociadas al uso de VMP. Nº de bicicletas y VMP por cada 1000 habitantes.
<b>Prioridad (1-5)</b>	5
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Instalación de puntos de estacionamiento para bicicletas y patinetes	
<b>Línea estratégica</b>	Potenciación de la micromovilidad
<b>Medida</b>	Estacionamiento de bicicletas y patinetes
<b>Objetivo</b>	
Potenciar el uso de medios de transporte asociados a la micromovilidad, como son las bicicletas y los patinetes, principalmente, facilitando zonas de aparcamiento.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
Dentro de este Plan, se han propuesto diferentes actuaciones para la potenciación de una movilidad sostenible, de la que es un pilar fundamental los medios de transporte sostenibles, como la bicicleta y el patinete. Sin embargo, todas estas actuaciones no pueden materializarse completamente si los usuarios pueden circular con comodidad y seguridad con estos vehículos pero al finalizar su viaje no pueden estacionarlos. Por ello, esta propuesta consiste en el aumento de los puntos de estacionamiento de bicicletas y la incorporación de estacionamientos para patinetes.	
Actualmente, ya existen puntos de estacionamiento en diferentes lugares del municipio, especialmente en los principales puntos de atracción y generación de demanda. Sin embargo, en muchos casos el número de puestos disponibles es insuficiente si se potencia adecuadamente esta movilidad. Por ello, se propone el aumento de estacionamiento para bicicletas en el Huerto del Señor, el entorno de los centros educativos, de la piscina, y en los polígonos industriales.	
Asimismo, en estos puntos deben incluirse también estacionamientos para patinetes eléctricos, que se están convirtiendo en una alternativa real a los vehículos motorizados. Estos estacionamientos deberían estar ubicados en zona de sombra para evitar que las baterías pudieran calentarse en exceso.	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
El aumento de estacionamientos para bicicletas y patinetes potencia su uso en los desplazamientos dentro del municipio y hacia y desde los polígonos industriales, incentivando una movilidad activa y sostenible. Además, el aumento de estos medios de transporte en detrimento de los vehículos motorizados mejora la calidad del aire y disminuye la contaminación acústica.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de estacionamientos para bicicletas. Nº de estacionamientos para patinetes.
<b>Prioridad (1-5)</b>	3
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Instalación de puntos de recarga para patinetes eléctricos	
<b>Línea estratégica</b>	Potenciación de la micromovilidad
<b>Medida</b>	Estacionamiento de bicicletas y patinetes
<b>Objetivo</b>	
Potenciar el uso de patinetes eléctricos en trayectos medios, en sustitución de vehículos motorizados, disminuyendo la contaminación y el consumo de combustibles.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta actuación se centra en la instalación de puntos de recarga para patinetes eléctricos. Estos puntos de recarga pueden formar parte de los estacionamientos para patinetes eléctricos, como en el modelo que se muestra en la figura adjunta u otros, que pueden estar conectados a la red eléctrica u obtener la alimentación por energía solar.</p> <p>La utilización de estos estacionamientos con carga para patinetes podrían estar gestionados desde la app del Ayuntamiento, de forma que fuera posible reservar el puesto de carga y el horario en el que se desea realizar la carga, incluso que informarse al usuario del momento de carga completa para que cambiara su patinete a un punto sin carga dejando el puesto de carga libre para otro usuario.</p> <p>En la decisión sobre ubicación de estos estacionamientos de carga para patinete deberían priorizarse localizaciones como el polígono industrial Las Suertes, el polígono industrial La Loma y la zona donde se ubican los centros educativos.</p>	
 	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
El aumento de estacionamientos con carga para patinetes eléctricos potencia su uso en los desplazamientos de media distancia dentro del municipio y hacia y desde los polígonos industriales, incentivando una movilidad más sostenible. Además, el aumento de estos medios de transporte en detrimento de los vehículos motorizados mejora la calidad del aire y disminuye la contaminación acústica.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de estacionamientos con carga para patinetes eléctricos. Tasa de utilización de los estacionamientos con carga para patinetes eléctricos.
<b>Prioridad (1-5)</b>	3
<b>Plazo</b>	Medio
<b>Coste (€-€€€)</b>	€€



5.2.6 Tráfico motorizado

Regulación del tráfico en "El Barrio"	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Direccionalidad del tráfico
<b>Objetivo</b>	
Regularizar la direccionalidad del tráfico en la zona del municipio conocida como "El Barrio" para asegurar una circulación fluida y garantizar un aparcamiento seguro y equitativo.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
Esta actuación trata de realizar un estudio del tráfico de "El Barrio" con el fin de definir la direccionalidad de la circulación fomentando vías de doble sentido de circulación en las tres grandes avenidas -Avd. de la Hermandad, Avd. de la Diputación y Avd. del Castellar- y vías con un único sentido de circulación en las calles transversales a estas.	
Asimismo, el aparcamiento de las calles transversales a las grandes vías será regulado con señalización de estacionamiento prohibido durante un tiempo determinado mediante señales R-308c y R-308d -la mitad del mes en un borde de la calle y la otra mitad en el otro- para repartir equitativamente las molestias ocasionadas por los vehículos estacionados a los vecinos y, adicionalmente, garantizar un adecuado estado de la vía.	
La figura adjunta muestra una propuesta de regulación del tráfico.	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
La regulación del tráfico favorecerá una circulación más fluida, reduciendo así las emisiones de los vehículos. Asimismo, se evitarán situaciones actuales de conflictos de tráfico caracterizadas por la imposibilidad de la circulación de dos vehículos circulando en sentidos opuestos debido al estacionamiento de vehículos en calles con insuficiente ancho de calzada. En este sentido, la actuación conducirá a un aumento de la seguridad vial.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de vehículos adecuadamente estacionados/Nº de vehículos estacionados. Nº de conflictos de tráfico en vías de único sentido antes y después de la actuación. Valoración cualitativa de las molestias ocasionadas en los vecinos.
<b>Prioridad (1-5)</b>	4
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

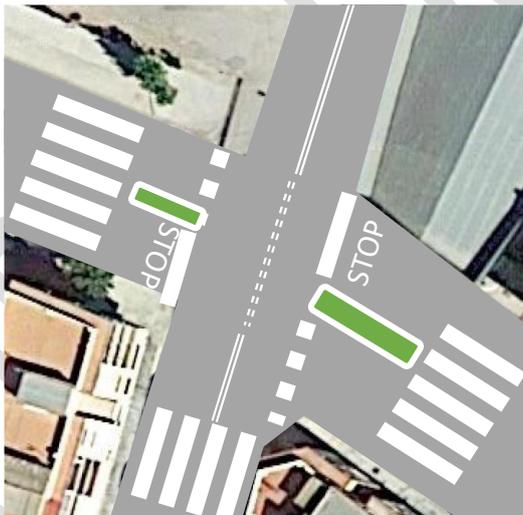
Regulación del tráfico en Calle Virgen de la Paz y alrededores	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Direccionalidad del tráfico
<b>Objetivo</b>	
Regularizar la direccionalidad del tráfico en la zona adyacente a la Calle Virgen de la Paz para minimizar los conflictos de tráfico que se generan, principalmente, por la circulación del tráfico motorizado de doble sentido en esta calle y las intersecciones con las vías transversales a esta.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
Esta actuación se centra en la realización de un estudio del tráfico en la Calle Virgen de la Paz y alrededores con el fin de definir la direccionalidad de la circulación fomentando vías de único sentido de circulación para garantizar una circulación fluida y reducir las molestias ocasionadas a los vecinos y peatones. Dado el reducido ancho de la gran parte de las vías de esta zona del municipio, se fomentará la prohibición del aparcamiento con el fin de ampliar la infraestructura destinada al peatón.	
La figura adjunta muestra una propuesta de regulación del tráfico de la zona de estudio. Las flechas con transparencia se corresponden con regulaciones del tráfico ya presentes actualmente en el municipio.	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
La regulación del tráfico favorecerá una circulación más fluida, reduciendo así las emisiones de los vehículos. Además, se aumentará la seguridad vial gracias a la reducción del número de conflictos de tráfico que actualmente se producen, principalmente, en las intersecciones de la Calle Virgen de la Paz con las vías adyacentes. Asimismo, la ampliación de la zona destinada al peatón fomentará los desplazamientos a pie.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de vehículos adecuadamente estacionados/Nº de vehículos estacionados. Nº de conflictos de tráfico antes y después de la actuación. Valoración cualitativa de la comodidad del desplazamiento a pie antes y después de la actuación.
<b>Prioridad (1-5)</b>	5
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Renovación de la señalización relativa a la velocidad límite de las vías urbanas	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Seguridad vial en intersecciones
<b>Objetivo</b>	
Informar a los usuarios y a los ciudadanos en general de las nuevas restricciones de velocidad en entorno urbano establecidas por la Dirección General de Tráfico tras la modificación del artículo 50 del Reglamento General de Circulación.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta actuación trata de disponer de señalización de límite de velocidad en puntos estratégicos del municipio. En este sentido, la modificación del Reglamento establece que la velocidad límite en vías urbanas de sentido único o de doble sentido de circulación con un carril por sentido es 30 km/h. Asimismo, la velocidad límite es de 20km/h cuando se disponga de plataforma única de calzada y acera, es decir, en el casco antiguo del municipio.</p> <p>Por tanto, se propone disponer en las tres entradas principales del municipio un panel que indique que la velocidad límite en el municipio es de 30 km/h. Además, a la entrada de las calles en las que se dispone de acera a nivel de calzada deberá haber una señal de límite de velocidad 20 km/h (señal R-301). Esta señalización será reforzada mediante el pintado de marcas viales en el pavimento recordando estos límites, especialmente en las rondas y grandes avenidas del municipio.</p>	
	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
La instalación de señales de tráfico relativas a la velocidad límite de la vía fomentará una circulación más segura tanto para el tráfico motorizado como para los usuarios vulnerables -peatones, ciclistas y skaters-. Cabe destacar que una persona atropellada tiene el 45% de probabilidades de fallecer si el turismo circula a 40 km/h, cifra que desciende hasta el 5% en caso de circular a 30 km/h.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Velocidad media de los vehículos motorizados en las grandes vías de la población. Velocidad media de los vehículos motorizados en el centro histórico de la población. Nº de accidentes.
<b>Prioridad (1-5)</b>	5
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Rediseño de la intersección entre la Avd. Serranía, Calle Musical y Calle Ingeniero Tamarit	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Seguridad vial en intersecciones
<b>Objetivo</b>	
Mejorar las condiciones de visibilidad y reducir los conflictos en la intersección entre la Avd. Serranía, Calle Musical y Calle Ingeniero Tamarit.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta actuación consiste en aumentar al ángulo de visibilidad para los vehículos que se aproximan a la intersección por la Avd. Serranía, con el fin de que puedan ver con la mayor posibilidad posible los vehículos que se incorporan a la Calle Musical desde la Calle Ingeniero Tamarit. Para ello, se propone una modificación de la alineación de la marca vial horizontal actual para que siga la dirección de la Calle Musical.</p> <p>Por otro lado, se propone la prohibición del estacionamiento de vehículos en las inmediaciones de la intersección con el fin de reducir los conflictos de tráfico que se generan principalmente en la Avd. Serranía debido a que el ancho de esta vía no permite disponer de vehículos estacionados a ambos costados y la circulación de dos vehículos en sentidos opuestos.</p> <p>La figura que se adjunta presenta los cambios que implican esta propuesta, desarrollada en su totalidad con el pintado de distintos tipos de marcas viales: (i) transversal (línea de ceda el paso), (iii) longitudinal (línea de separación de sentidos y línea de prohibición de estacionamiento), y (iii) flechas de dirección. Adicionalmente, se propone el uso de señalización vertical (R-2, R-101 y R-401a) para evitar maniobras erráticas (p.ej., entrada a Calle Musical desde Ingeniero Tamarit en sentido opuesto).</p>	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
La mejora de la visibilidad, la regulación del estacionamiento y el refuerzo de la señalización vertical permitirá a los usuarios realizar las maniobras oportunas en la intersección con mayor seguridad.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Ángulo de visión antes y después de la actuación. Nº de conflictos de tráfico antes y después de la actuación. Nº de accidentes de tráfico antes y después de la actuación.
<b>Prioridad (1-5)</b>	4
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Reconfiguración del tráfico y rediseño de las intersecciones que confluyen entre la Calle de las Cruces, Avd. del Castellar, Calle Lorenzo Escuder, Avd. de la Serranía y Calle Luis Vives	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Seguridad vial en intersecciones
<b>Objetivo</b>	
Mejorar las condiciones de visibilidad y reducir los conflictos en las intersecciones que confluyen entre la Calle de las Cruces, Avd. del Castellar, Calle Lorenzo Escuder, Avd. de la Serranía y Calle Luis Vives. Asimismo, dotar al municipio de un nuevo espacio verde o zona peatonal.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
Esta actuación consiste en realizar una reconfiguración global de las intersecciones que confluyen entre la Calle de las Cruces, Avd. del Castellar, Calle Lorenzo Escuder, Avd. de la Serranía y Calle Luis Vives. Concretamente, la actuación propuesta se basa en dotar al municipio de una amplia zona verde peatonal y reconfigurar la circulación del tráfico de las vías que confluyen en estas intersecciones.	
En este sentido, la Avd. Serranía actúa como vía principal con doble sentido de circulación, mientras que las restantes vías pasan a ser de único sentido. De esta forma, la Calle Lorenzo Escuder y Calle Luis Vives se proponen como vías con tráfico saliente de la zona de conflicto, mientras que la Calle las Cruces pasa a ser de sentido único con el fin de que en las inmediaciones de la intersección se garantice la visibilidad suficiente para realizar la maniobra de cruce o incorporación. Para ello, se propone modificar el trazado para que los usuarios tengan una posición ortogonal en su intersección con la Avd. Serranía y Calle Luis Vives. Por último y no menos importante, se dotará a la reconfiguración con la correspondiente señalización horizontal y vertical.	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
La reconfiguración del diseño de la intersección permitirá una amplia área verde o parque de zona peatonal y mejora de la seguridad vial de los usuarios de movilidad, asegurando una adecuada visibilidad en los cruces y reduciendo los conflictos de tráfico mediante el refuerzo de marcas viales horizontales y señalización vertical.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	m <sup>2</sup> de zona verde. Nº de conflictos de tráfico antes y después de la actuación. Nº de accidentes de tráfico antes y después de la actuación.
<b>Prioridad (1-5)</b>	5
<b>Plazo</b>	Medio
<b>Coste (€-€€€)</b>	€€€

Rediseño de la intersección entre la Calle Jorge de Austria, Calle Segorbe, Calle Levante y Calle Posadas	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Seguridad vial en intersecciones
<b>Objetivo</b>	
Mejorar las condiciones de visibilidad y reducir los conflictos en la intersección que confluyen entre la Calle Jorge de Austria, Calle Segorbe, Calle Levante y Calle Posadas.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta actuación se centra en el rediseño de la intersección entre la Calle Jorge de Austria, Calle Segorbe, Calle Levante y Calle Posadas. La propuesta trata de dar continuidad a la Calle Posadas y crear una intersección canalizada mediante isletas separadoras con la Calle Levante y la Calle Jorge de Austria. Al mismo tiempo, se propone crear un área peatonal reducida para proteger, principalmente, la terraza del bar presente en la intersección.</p> <p>cabe destacar que esta actuación debe ser integrada en la redacción del Proyecto de acondicionamiento de la Calle Jorge de Austria y Calle Ingeniero Tamarit que está previsto que desarrolle la Diputación de Valencia próximamente.</p>	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
El rediseño de esta intersección generará una nueva área peatonal y reducirá los conflictos de tráfico que actualmente se generan en la misma. De esta forma, la seguridad de los usuarios de la vía se verá significativamente mejorada.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de conflictos de tráfico antes y después de la actuación. Nº de accidentes de tráfico antes y después de la actuación.
<b>Prioridad (1-5)</b>	5
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€€€

Mejora de la visibilidad en la intersección entre la Calle Ingeniero Tamarit, Calle Castellón y Avd. Aragón	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Seguridad vial en intersecciones
<b>Objetivo</b>	
Mejorar las condiciones de visibilidad en la intersección entre la Calle Ingeniero Tamarit, Calle Castellón y Avd. Aragón.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta actuación consiste en aumentar la distancia de visibilidad de los usuarios en la intersección entre a Calle Ingeniero Tamarit, Calle Castellón y Avd. Aragón, la cual se ve negativamente influenciada por la presencia de un árbol con un tronco de gran tamaño (ver figura adjunta). Concretamente, la localización de este elemento, ubicado prácticamente en el borde de la calzada de la Calle Ingeniero Tamarit, obliga a los usuarios que circulan por la Calle Castellón invadir parte de la calzada de la Calle Ingeniero Tamarit para disponer de la visibilidad adecuada para realizar la maniobra de incorporación de la manera más segura posible. Sin embargo, la maniobra de invasión puede conducir a graves conflictos de tráfico e incluso a la ocurrencia de accidentes de tráfico.</p> <p>Para mejorar la seguridad vial en esta intersección se propone eliminar el árbol dispuesto en la intersección, de manera que pueda ser aprovechado para instalarlo en otra localización del municipio como, por ejemplo, un parque. La actuación también incluye el repintado de las marcas viales de la intersección, añadiendo los giros permitidos desde la vía principal.</p>	
	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
La mejora de la visibilidad permitirá a los usuarios realizar la maniobra de incorporación a la Calle Ingeniero Tamarit o Avd. Aragón de una manera más segura	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Distancia de visibilidad antes y después de la actuación. Nº de conflictos de tráfico antes y después de la actuación Nº de accidentes de tráfico antes y después de la actuación.
<b>Prioridad (1-5)</b>	4
<b>Plazo</b>	Medio
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Monitorización inteligente del aparcamiento	
<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>Impacto económico, 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 estacionados. Nº de vehículos de paso por casco antiguo.
<b>Prioridad (1-5)</b>	4
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€€

Pintado de marcas viales en Ronda de la Baronía y Calle Roger Duval	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Distribución del aparcamiento
<b>Objetivo</b>	
Señalizar las zonas de aparcamiento y la separación de sentidos de circulación en la Ronda de la Baronía y Calle Roger Duval.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta actuación consiste en el pintado de las marcas viales de estacionamiento y separación de sentidos de circulación en la Ronda de la Baronía y Calle Roger Duval. Ambas vías son de especial importancia en el municipio ya que permiten la circunvalación de la población y, además, permiten el estacionamiento de un gran número de vehículos. En este sentido, el ancho de ambas vías permite disponer de zona de estacionamiento en línea en ambos bordes de la calzada y la circulación en ambos sentidos.</p> <p>La figura que se adjunta muestra la sección tipo propuesta para ambas vías, la cual implica una rehabilitación y ampliación de las aceras de ambas vías urbanas. No obstante, esta actuación podría llevarse a cabo sin la actuar sobre las aceras.</p>	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
La señalización del estacionamiento permite disponer de los vehículos de una forma más organizada, evitando el estacionamiento incorrecto o no permitido. Asimismo, el pintado de la separación de sentidos de circulación mejorará la seguridad vial al reducirse el número de vehículos que pudiesen invadir el sentido contrario de forma inconsciente.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de vehículos estacionados correctamente/Nº de vehículos estacionados. Nº de conflictos de tráfico.
<b>Prioridad (1-5)</b>	2
<b>Plazo</b>	Medio
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Pintado de marcas viales en Avd. de la Diputación y Av. del Castellar	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Distribución del aparcamiento
<b>Objetivo</b>	
Señalizar las zonas de aparcamiento y la separación de sentidos de circulación en la Avd. de la Diputación y Av. del Castellar.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta actuación consiste en el pintado de las marcas viales de estacionamiento y separación de sentidos de circulación en la Avd. de la Diputación y Av. del Castellar, que son las principales vías colectoras situadas en la zona del municipio conocida como "El Barrio". El ancho de estas vías permite disponer de zona de estacionamiento en línea en ambos bordes de la calzada y la circulación en ambos sentidos.</p> <p>La figura que se adjunta muestra la sección tipo propuesta para ambas vías, la cual implica una rehabilitación y ampliación de las aceras de ambas vías urbanas. No obstante, esta actuación podría llevarse a cabo sin la actuar sobre las aceras.</p>	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
La señalización del estacionamiento permite disponer de los vehículos de una forma más organizada, evitando el estacionamiento incorrecto o no permitido. Asimismo, el pintado de la separación de sentidos de circulación mejorará la seguridad vial al reducirse el número de vehículos que pudiesen invadir el sentido contrario de forma inconsciente.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de vehículos estacionados correctamente/Nº de vehículos estacionados. Nº de conflictos de tráfico.
<b>Prioridad (1-5)</b>	2
<b>Plazo</b>	Medio
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Reorganización del aparcamiento en Huerto del Señor	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Distribución del aparcamiento
<b>Objetivo</b>	
Reconfiguración del estacionamiento en el Huerto del Señor con el fin de incrementar el número de plazas de aparcamiento.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
Esta actuación propone convertir el estacionamiento actual en línea en estacionamiento en diagonal para incrementar el número de plazas de aparcamiento. De esta forma, esta actuación está en línea con la última actuación que se llevó a cabo en la misma zona. Además, cabe destacar que esta actuación deberá ir alineada con las actuaciones 3.3.1 y 3.4.1.	
La figura adjunta muestra la reorganización del aparcamiento propuesta.	
	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
La reorganización del aparcamiento en el Huerto del Señor permitirá disponer de un mayor número de plazas al mismo tiempo que minimizará las molestias ocasionadas a los vecinos al no permitir el estacionamiento en el borde de la vía donde se ubica el suelo residencial.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de plazas de aparcamiento antes y después de la actuación. Nº de vehículos estacionados correctamente/Nº de vehículos estacionados.
<b>Prioridad (1-5)</b>	5
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Construcción de aparcamiento disuasorio	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Distribución del aparcamiento
<b>Objetivo</b>	
Construcción de un aparcamiento disuasorio en una de las entradas principales del municipio.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
Esta actuación consiste en la realización de un estudio de viabilidad y de tráfico para determinar la localización del aparcamiento disuasorio. Además, también incluye la construcción del mismo, dotando al municipio de un área destinada al aparcamiento de vehículos motorizados, preferentemente, a la entrada del municipio.	
Debido a la actividad comercial y las zonas recreativas y educativas del municipio, se propone que el aparcamiento disuasorio se ubique en la zona este del municipio (ver figura adjunta). De esta forma, los ciudadanos y visitantes necesitan de un desplazamiento a pie entre 5 y 10 minutos para llegar a las zonas antes mencionadas. Además, enlaza con los itinerarios peatonales definidos en las actuaciones 1.2.1 y 1.2.3.	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
La construcción del aparcamiento disuasorio reducirá el tráfico de paso por las calles locales del municipio, mejorando el confort y seguridad de los usuarios vulnerables -peatones, bicis y patinetes- y reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero. Asimismo, esta actuación fomentará los desplazamientos a pie.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº plazas de aparcamiento. Nº de vehículos estacionados correctamente/Nº de vehículos estacionados.
<b>Prioridad (1-5)</b>	2
<b>Plazo</b>	Largo
<b>Coste (€-€€€)</b>	€€€

Instalación de puntos de recarga de vehículos eléctricos	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Puntos de recarga de vehículos eléctricos
<b>Objetivo</b>	
Potenciar el uso de vehículos eléctricos para ir progresivamente sustituyendo los vehículos a combustión por los vehículos eléctricos.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>En Villar del Arzobispo ya se dispone de puntos de recarga de vehículos eléctricos en la Plaza de la Iglesia y en el polígono industrial "La Loma". Sin embargo, es necesario aumentar esta infraestructura de recarga con el fin de acelerar la implantación del vehículo eléctrico y conseguir altas tasas de penetración en el parque vehicular urbano.</p> <p>Por ello, se propone la instalación de nuevos puntos de recarga de vehículos eléctricos. A la hora de decidir la ubicación de estos puntos de recarga se considerarán de especial interés los emplazamientos siguientes: el polígono industrial "Las suertes", donde todavía no hay ningún punto; el polígono industrial "La Loma", que ya cuenta con 4 tomas pero que es especialmente importante ya que podría también dar servicio a usuarios de municipios próximos; el entorno de los centros educativos, que supone un importante punto de atracción de demanda; y el aparcamiento disuasorio que se propone en la actuación 3.3.5. De esta forma, el municipio contaría con una red estructurada y suficiente de puntos de recarga para vehículos eléctricos.</p>	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
La implementación de una red estructurada de puntos de recarga para vehículos eléctricos supone un paso adelante en la transformación del parque de vehículos, reduciendo las emisiones producidas por los vehículos de combustión. Además, teniendo en cuenta que en los municipios próximos no hay puntos de carga eléctrica, estos puntos podrían suponer una fuente de ingresos para el Ayuntamiento.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de vehículos eléctricos matriculados en el municipio. Tasa de utilización de los puntos de recarga de los vehículos eléctricos.
<b>Prioridad (1-5)</b>	2
<b>Plazo</b>	Medio
<b>Coste (€-€€€)</b>	€€



<b>Renovación del parque de vehículos público</b>	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Puntos de recarga de vehículos eléctricos
<b>Objetivo</b>	
Sustituir paulatinamente la flota de vehículos pública por vehículos híbridos enchufables y eléctricos.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
Esta actuación consiste en la sustitución paulatina de la flota de vehículos pública por vehículos más sostenibles y respetuosos con el medioambiente. Principalmente, se fomentará la compra de vehículos híbridos enchufables y eléctricos. A este respecto, actualmente ya existe en el mercado vehículos eléctricos para servicios municipales que permiten realizar de forma efectiva y rápida todo tipo de trabajos relacionados con el transporte y los servicios.	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
La renovación del parque vehículos permitirá reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el ruido en las tareas de mantenimiento y limpieza de la red vial urbana, ocasionando menores molestias a los vecinos.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de vehículos eléctricos e híbridos enchufables en la flota municipal/Nº de vehículos municipales.
<b>Prioridad (1-5)</b>	3
<b>Plazo</b>	Largo
<b>Coste (€-€€€)</b>	€€€

<b>Desarrollo de políticas para fomentar el uso de vehículos de bajas emisiones</b>	
<b>Línea estratégica</b>	Gestión eficiente, sostenible y segura del tráfico motorizado
<b>Medida</b>	Puntos de recarga de vehículos eléctricos
<b>Objetivo</b>	
Fomentar la compra y uso de vehículos de bajas emisiones mediante la elaboración de políticas en materia de movilidad eléctrica.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
Esta actuación consiste en el desarrollo de políticas y/o regulaciones para potenciar el uso de la tecnología eléctrica. En este sentido, se proponen la elaboración de ordenanzas municipales que contemplen la máxima reducción fiscal para los vehículos de bajas emisiones y el estacionamiento y carga gratuita. Asimismo, se propone realizar una reserva de plazas de estacionamiento exclusivo para vehículos eléctricos distribuidas por todo el municipio (ver actuación 3.4.1) y localizadas en puntos con una gran afluencia. Además, se contempla la posibilidad de que este tipo de vehículos tenga prioridad de acceso a la zona del centro histórico.	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Las políticas desarrolladas fomentarán la compra y uso de vehículos de bajas emisiones reduciendo la contaminación proveniente del sector transporte.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de vehículos eléctricos de bajas emisiones/Nº de vehículos en el municipio.
<b>Prioridad (1-5)</b>	4
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

## 5.2.7 Parques y zonas verdes

Integración de parques y plazas en entorno urbano	
<b>Línea estratégica</b>	Parques y zonas verdes
<b>Medida</b>	Integración de parques y plazas en entorno urbano
<b>Objetivo</b>	
Rediseñar parques y zonas verdes actuales y creación de nuevos espacios urbanos permeables en el entorno que favorezcan los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como la creación de espacios de convivencia.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta medida pretender mantener y promover nuevos espacios urbanos como plazas y parques como puntos de encuentro, integración e intercambio. Estos espacios promueven la diversidad cultural y generacional de la sociedad y generan un valor simbólico de identidad y pertenencia. Esta medida contribuye a optimizar su mantenimiento, mejorar la calidad del equipamiento y potenciar el acceso público.</p> <p>Se pretende proporcionar permeabilidad en los recorridos e itinerarios peatonales, evitando crear un efecto burbuja en los espacios envueltos por calles y favorecer así su impacto en la movilidad activa (peatonal y bicicleta).</p> <p>Los actuales parques y plazas urbanas, así como los nuevos desarrollos seguirán las siguientes líneas de diseño:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Diferenciación de zonas destinadas al paso de peatones y zonas de descanso o juegos. Para ello, se utilizarán distintas texturas y colores en el pavimento.</li> <li>- El perímetro se delimitará utilizando elementos que impidan salir de la plaza sin darse cuenta a personas con deficiencia visual.</li> </ul>	
	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta medida favorece la creación de nuevos espacios amigables de convivencia e intercambio social con actuaciones de coste moderado.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Estado de parques y zonas verdes
<b>Prioridad (1-5)</b>	3
<b>Plazo</b>	Medio
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Acondicionamiento de zonas verdes	
<b>Línea estratégica</b>	Parques y zonas verdes
<b>Medida</b>	Acondicionamiento de zonas verdes
<b>Objetivo</b>	
Esta medida se centra en el acondicionamiento de las zonas verdes ya existentes y desprovistas de un mantenimiento adecuado.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
Se propone el acondicionamiento y mejora de las zonas verdes ya existentes en el municipio y que actualmente no se encuentran en buen estado de conservación.	
Se priorizará la conservación y adecuación de la vegetación actual frente a nuevos desarrollos siempre que el programa de cuidado y mantenimiento sea viable.	
Se tendrán en consideración las condiciones de cada zona verde (temperaturas, posibilidad de riego, afecciones externas, etc.) con el fin de reducir costes de riego y mantenimiento. De esta manera, se intentará que las zonas verdes recuperadas tengan un plan de mantenimiento viable y que perdure en el tiempo.	
Se propone involucrar al vecindario en los cuidados y mantenimiento de pequeñas plantas situadas próximas a sus domicilios con el fin de promover la concienciación al respecto. Se sugiere la realización de concursos y cursos o talleres sobre cuidado y mantenimiento de los espacios verdes, donde se destaque los beneficios de los mismos en el municipio.	
	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta medida contribuye la mejora de las zonas verdes que ya existen en la actualidad, sin necesidad de nuevos desarrollos, con un impacto ambiental considerable frente a costes moderados de implementación.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de plantaciones y estado de la vegetación
<b>Prioridad (1-5)</b>	3
<b>Plazo</b>	Medio
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Ajardinamiento de zonas verdes públicas actualmente desprovistas de vegetación	
<b>Línea estratégica</b>	Parques y zonas verdes
<b>Medida</b>	Ajardinamiento de vía urbana
<b>Objetivo</b>	
Dotar de plantaciones los espacios públicos que actualmente no cuentan con vegetación teniendo en cuenta su futuro cuidado y mantenimiento.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta medida pretende ajardinar los espacios públicos desprovistos de vegetación. Estas actuación pueden cumplir una misión concreta (crear sombras, servir de pantallas acústicas, ornar un espacio, etc.), además de otras inherentes al propio desarrollo de la zona verde (regulación ambiental, atenuación de ruidos, depuración del aire, reserva de humedad, protección y mejora del suelo, aumento de fertilidad, amortiguación de efectos de plagas y enfermedades, etc.).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Para las nuevas plantaciones se optará por especies vegetales adaptadas ecológica y funcionalmente a las condiciones de Villar del Arzobispo para evitar gastos excesivos en su mantenimiento.</li> <li>- Las plantas seleccionadas deberán encontrarse en perfecto estado sanitario, sin golpes ni magulladuras que puedan resultar afectados.</li> <li>- Cuando las plantaciones hayan de estar próximas a edificaciones, se elegirán aquellas que no puedan producir por su tamaño o porte una pérdida de iluminación o soleamiento en aquéllas, daños en la infraestructuras o levantamiento de pavimentos o aceras.</li> <li>- Siempre que sea posible, las plantaciones deberán realizarse en el momento del año más favorable.</li> <li>- Se tendrá en cuenta los cuidados postplantación adecuados a las plantas.</li> </ul> <p>En esta medida también se propone involucrar al vecindario en los cuidados y mantenimiento de pequeñas plantas con el fin de promover la concienciación al respecto.</p>	
	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta medida no solo favorece a nivel estético o decorativo, si no que supone un nuevo elemento funcional que contribuye a la creación de sombras, mitigación de ruidos, depuración del aire, regulación ambiental, etc.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº de plantaciones y estado de la vegetación
<b>Prioridad (1-5)</b>	3
<b>Plazo</b>	Medio
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

## 5.2.8 Concienciación social

Campaña de promoción de la movilidad sostenible	
<b>Línea estratégica</b>	Concienciación social
<b>Medida</b>	Hábitos saludables
<b>Objetivo</b>	
Promover el uso de modos sostenibles de transporte mediante la concienciación social.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta medida pretende facilitar el intercambio modal del coche a modos activos de transporte -a pie y bicicleta- y va dirigida a toda la población de Villar del Arzobispo, con el fin de favorecer el cambio modal mediante la adquisición de pequeños hábitos.</p> <p>El objetivo es trasladar a la ciudadanía los beneficios tanto individuales como colectivos de la movilidad sostenible. Se propone realizar una campaña de difusión centrada en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beneficios para la salud de los modos activos de transporte: reducción del riesgo de hipertensión, cardiopatía coronaria, accidente cerebrovascular, diabetes, etc.</li> <li>- Beneficios para el control del peso.</li> <li>- Ahorros económicos derivados de un menor uso del vehículo privado.</li> <li>- Beneficios para el estado de ánimo y reducción del estrés.</li> <li>- Beneficios para el medio ambiente.</li> </ul> <p>La difusión se realizará utilizando los siguientes medios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Web del Ayuntamiento.</li> <li>- Redes sociales.</li> <li>- Reparto de folletos informativos en parques, mercados, colegios, etc.</li> <li>- Realización de charlas específica por expertos (como médicos e instructores deportivos).</li> </ul>	
	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta medida debe acompañar a las actuaciones encaminadas a un cambio modal con el fin de favorecer la concienciación. Es de sencilla implementación y coste bajo.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº actividades de concienciación realizadas
<b>Prioridad (1-5)</b>	5
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Incentivos para la movilidad a pie y en bicicleta	
<b>Línea estratégica</b>	Concienciación social
<b>Medida</b>	Hábitos saludables
<b>Objetivo</b>	
Incentivar el cambio modal hacia una movilidad más sostenible, con énfasis en movilidad a pie y bicicleta mediante incentivos por ir al trabajo en estos modos.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta medida pretende facilitar el intercambio modal del coche a modos activos de transporte -a pie y bicicleta- y va dirigida a las personas que residen y trabajan en Villar del Arzobispo. Esta medida sirve de apoyo a otras actuaciones de infraestructura, como la mejora de itinerarios peatonales y adecuación de las calles para favorecer los desplazamientos a pie.</p> <p>En esta medida se necesita de la colaboración y el trabajo conjunto de empresas situadas en Villar del Arzobispo junto al Ayuntamiento. Concretamente, se propone regalar incentivos, como vales para utilizar en comercios locales, a las personas que completen una cantidad determinada de desplazamientos activos a su centro de trabajo (por ejemplo, un mes). El seguimiento lo realizarán las empresas que decidan adscribirse al programa.</p> <p>Esta medida contribuye también a visibilizar las actuaciones de mejora realizadas en el PMUS y es un incentivo para probar nuevas formas de movilidad como alternativa al vehículo privado.</p>	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta medida favorece las sinergias entre las actuaciones de mejora de infraestructura y acondicionamiento y la concienciación social, con un coste moderado y facilidad de implementación.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº actividades de concienciación realizadas
<b>Prioridad (1-5)</b>	5
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Celebración de la Semana Europea de la Movilidad	
<b>Línea estratégica</b>	Concienciación social
<b>Medida</b>	Hábitos saludables
<b>Objetivo</b>	
Celebrar la Semana Europea de la Movilidad con el fin de visibilizar los beneficios de la movilidad sostenibles e implicar a la ciudadanía	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>La Semana Europea de la Movilidad (SEM) es una campaña de concienciación dirigida a sensibilizar, tanto a los responsables políticos como a los ciudadanos, sobre las consecuencias negativas que tiene el uso irracional del coche en la ciudad, tanto para la salud pública como para el medio ambiente, y los beneficios del uso de modos de transporte más sostenibles como el transporte público, la bicicleta, los viajes a pie, los sistemas de coche compartido, etc.</p> <p>Se propone la organización de actividades durante la Semana, con actividades como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Talleres de participación ciudadana sobre movilidad sostenible.</li> <li>- Estand informativo en zonas concurridas.</li> <li>- Concursos relacionados con movilidad.</li> <li>- Actividades infantiles.</li> </ul>	
	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta medida contribuye a la concienciación social y favorece el cambio moda hacia un transporte más sostenible involucrando a la ciudadanía.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº actividades de concienciación realizadas
<b>Prioridad (1-5)</b>	5
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€

Concienciación sobre movilidad y seguridad	
<b>Línea estratégica</b>	Concienciación social
<b>Medida</b>	Movilidad segura
<b>Objetivo</b>	
Esta medida pretende concienciar sobre la convivencia entre los distintos usuarios de la vía pública y el cumplimiento de las normativas.	
<b>Descripción de la actuación</b>	
<p>Esta medida se basa en fomentar la educación y concienciación para mejorar la educación vial, educar en el sentido del respeto y la responsabilidad y crear hábitos que favorezcan la seguridad vial. Además, se pretende concienciar sobre las necesidades de los grupos de mayor riesgo y proteger así a los usuarios más vulnerables.</p> <p>Se propone un conjunto de actividades que podrá ser modificado en función de las necesidades detectadas en cada momento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Programa de movilidad segura en los colegios. Se realizarán talleres en los colegios y se propondrá tareas a los estudiantes con el fin de involucrar la participación de las familias. Se coordinará con las actividades relacionadas con rutas escolares seguras.</li> <li>- Cursos sobre bicicleta y seguridad.</li> <li>- Campaña de concienciación sobre el uso del patinete y la seguridad.</li> <li>- Talleres familiares para visibilizar las necesidades de los usuarios más vulnerables.</li> </ul> <p>Las actividades irán acompañadas de difusión y publicidad a través de redes sociales, web e información en centros sociales, de trabajo y comercio.</p>	
	
<b>Impacto económico, social y ambiental</b>	
Esta medida favorece la seguridad y convivencia de los distintos usuarios de la vía pública y contribuye a la aplicación con éxito de las actuaciones del PMUS.	
<b>Indicadores de seguimiento</b>	Nº actividades de concienciación realizadas
<b>Prioridad (1-5)</b>	5
<b>Plazo</b>	Corto
<b>Coste (€-€€€)</b>	€