

## administración local

### AYUNTAMIENTOS

#### ALCÁZAR DE SAN JUAN

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcázar de San Juan: Diagnóstico y propuestas.

Introducción.

##### 1.1 Objetivo y alcance.

El PMUS de Alcázar de San Juan es una actuación a incluir en la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e integrado en la EDUSI “Alcázar de San Juan un modelo de ciudad para el siglo XXI”, cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) dentro del programa operativo pluriregional de España (POPE para el periodo 2014- 2020). En el objetivo temático (OT) 4. Favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores, Objetivo específico (OE) 4.5.1. Fomento de la movilidad urbana sostenible y línea de actuación (LA) 1: Adecuación de la trama urbana para una movilidad más sostenible y garantizar la accesibilidad universal.

Dentro del objetivo y alcance que se recogen en el pliego, la redacción de este documento debe identificar las necesidades de movilidad en el municipio y los objetivos, de cara a fomentar estrategias de reducción del carbono en el término municipal. Asimismo, ha de permitir establecer las diferentes actuaciones a acometer, favoreciendo el paso hacia una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores, así como potenciando, modos de vida más saludables, con menor consumo de energía y generación de CO2.

El texto ha sido sometido a información pública y las alegaciones recibidas han dado lugar a la incorporación de mejoras en el texto original. Par asu mejor identificación, se destacan mediante notas al pie.

##### 1.2 Estructura del documento.

La estructura del documento es como sigue:

El punto de partida es un análisis de estudios de movilidad que se han realizado en el municipio anteriormente y del marco legal existente.

Con estos antecedentes, se ha realizado un diagnóstico basado en fuentes de información existentes, trabajo de campo y participación ciudadana.

Sobre esa base se desarrollan un plan de acción estructurado en una serie de propuestas.

El documento se complementa con unos Anexos que recogen información que, por su extensión, no se incluye en el cuerpo del texto por no romper excesivamente la continuidad Marco jurídico y planificador.

##### 1.3 Comentarios previos.

En este aparatado se va a analiza el marco jurídico en materia de movilidad y sostenibilidad ambiental tanto a nivel estatal, autonómico y municipal.

##### 1.4 Marco jurídico.

Aunque existen diversas leyes estatales que pueden tomarse como referencia indirecta (como la LOTT, Ley 16/1987 del 30 de junio de Ordenación de Transportes Terrestres), el marco significativo es el siguiente:

Ley de Economía Sostenible, en el artículo 102, define por primera vez el concepto de Plan de Movilidad urbana Sostenible y su fomento en el territorio español, así como la garantía de que sean de participación pública.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, que tiene por objeto asegurar el cumplimiento, por parte de España, de los objetivos del Acuerdo de París, facilitar la descarbonización de la economía española, su transición a un modelo circular, de modo que se garantice el uso racional y solidario de los recursos; y promover la adaptación a los impactos del cambio climático y la implantación de un modelo de desarrollo sostenible que genere empleo decente y contribuya a la reducción de las desigualdades.

Reglamento general de Circulación para la aplicación y desarrollo de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, además, esta ley otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas y en su artículo 18, de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, así como el cierre de determinadas vías.

En el ámbito de la calidad del aire, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera tiene por objeto establecer las bases en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica con el fin de evitar y, cuando esto no sea posible, aminorar los daños que de ésta puedan derivarse para las personas, el medio ambiente y demás bienes de cualquier naturaleza.

Ley 21/2013, de evaluación ambiental, esta ley facilita la incorporación de los criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones estratégicas, a través de la evaluación de los planes y programas, y a través de la evaluación de proyectos, así también, garantiza una adecuada prevención de los impactos ambientales concretos que se puedan generar, al tiempo que establece mecanismos eficaces de corrección o compensación.

A nivel autonómico:

Ley 14/2005, de 29 de diciembre, de ordenación del transporte de personas por carretera en Castilla-La Mancha. El propósito de esta ley es completar y desarrollar el marco establecido por la legislación del Estado regulando aquellos aspectos en los que la misma no se ajusta plenamente a las necesidades de la Comunidad de Castilla-La Mancha o muestra carencias que deben ser remediadas.

Ley 1/2018, de 11 de enero, de modificación de la Ley 14/2005, de 29 de diciembre, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha, por la que se modifica el artículo 45 de la ley anteriormente expuesta para paliar la competencia desleal al sector del taxi.

Ley 1/1994 de Accesibilidad y Eliminación de Barreras Arquitectónicas en Castilla-La Mancha, por la que se incluye una exigencia de una acción concertada de las Administraciones Públicas encaminada a acondicionar los pueblos y ciudades a las condiciones de vida de todos los ciudadanos.

Ley 2/2020, de 7 de febrero, de Evaluación Ambiental de Castilla-La Mancha, El objeto de esta ley es establecer la regulación de la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en todo el territorio de Castilla-La Mancha un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible.

A nivel municipal:

Ordenanza municipal de reservas de estacionamiento. En la que se explica la normativa para aquellas zonas de la vía pública en la que está prohibido el estacionamiento de vehículos en determinado tiempo o de forma permanente.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

Ordenanza municipal de señalización y balizamiento de las ocupaciones de las vías públicas por obras: por la que se establecen las normas que se deben de seguir en la señalización de las obras públicas que se produzcan en la localidad, y que nace de la necesidad de tener una normativa de estas características ya que existe un creciente volumen de obras que se realizan en el casco urbano.

Ordenanza reguladora del servicio de ordenación y regulación del aparcamiento de vehículos en las vías públicas: por la que se regula para hacer equitativa la distribución de las zonas de aparcamiento y establecer el régimen de estacionamiento y paradas.

Ordenanza municipal de circulación: que tiene por objeto regular la circulación de vehículos y peatones, para compatibilizar con la fluidez del tráfico y con el uso peatonal de las calles y así establecer las normas para la realización de otros usos y actividades.

Ordenanza reguladora del aparcamiento (Zona ORA): por la que se establecen las tasas a pagar, así como las zonas en las que existe regulación de aparcamiento en superficie.

Plan General de Ordenación Urbana de Alcázar de San Juan, aprobado hace más de 30 años, así como los mapas y planos que lo detallan y sus modificaciones aprobadas y Planes Parciales, que incluyen de forma detallada y precisa la información sobre los usos y destinos del suelo del municipio.

#### 1.5 Descripción general.

Los estudios y análisis que se han elaborado previamente en el municipio en materias directa o indirectamente relacionadas con la movilidad sostenible son los siguientes:

Estrategias y planes integrales de ciudad:

Agenda 21 local de Alcázar de San Juan (2006).

Hoja de Ruta Ciudades Inteligentes (2014).

Agenda Urbana Local 2030 del Municipio de Alcázar de San Juan.

Plan Director Alcázar Smart City.

Planes y programas relativos a la ordenación urbana:

Plan general de Ordenación Urbana (1992).

Plan Integral de Movilidad y Tráfico Urbano de Alcázar de San Juan (2005).

Plan de Movilidad Urbana Sostenible (2007).

Bases para la redacción del Plan de Ordenación Municipal (2010).

Planes y programas de carácter medioambientales:

Estudio y Análisis de la avenida del 22 de mayo de 2007.

Inventario de Emisiones de Gases Efecto Invernadero y Plan de Acción de la Energía Sostenible (2014).

A continuación, se describen aquellos con más interés en relación con el objeto de este estudio.

1.5.1 Plan Integral de Movilidad y Tráfico Urbano (2006) y Plan de Movilidad Urbana Sostenible (2007).

Es un plan para la integración de las diversas formas de movilidad del año 2006, Alcázar de San Juan es un municipio que está conectado por diversas carreteras. Además, era un municipio muy bien conectado por vías ferroviarias de gran importancia que lo enlazaban con la zona de Levante y con la Comunidad Autónoma de Andalucía, lo que lo convertía en un nudo ferroviario indispensable.

También se contaba con los autobuses interurbanos que lo conectaban con la ciudad de Madrid, así como con las capitales de provincia de la región y alrededores.

En esta época estaba en un proceso de crecimiento económico importante, y que conlleva un crecimiento demográfico.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

El documento entiende la movilidad como una función urbana de primer orden, que influye en grandes medidas en la calidad de vida de los ciudadanos, y que por lo consiguiente merece un tratamiento detallado y una planificación que se integra dentro del modelo de ciudad deseada.

Con todo esto se analiza el tráfico y de la movilidad, de la regulación de tráfico, del estacionamiento, del transporte público urbano, con las que se desarrollan una serie de propuestas para organizar la movilidad del municipio.

El Plan Integral de Movilidad y Tráfico Urbano es el diagnóstico que se integra dentro del Plan de Movilidad Urbana Sostenible que propone un modelo de movilidad de cara al crecimiento de la ciudad, más moderno y con un enfoque sostenible.

#### 1.5.2 Informe del estado de la movilidad en Alcázar de San Juan (2019).

Es un informe elaborado por la policía local en el que se exponen aquellas actuaciones urbanísticas y de señalización pendientes de implementar del “Plan Integral de Movilidad y Tráfico Urbano (PIM-TU)” iniciado a finales del año 2005.

Se expone que vencido el plazo de vigencia del Plan se encontraba a finales de 2015 ejecutadas en un 90% de las estrategias que en él se contemplaban. En el documento se exponen algunas de las actuaciones urbanísticas y de señalización que son fundamentales para alcanzar una mayor movilidad sostenible y seguridad vial:

Pasos de peatones:

Adaptación progresiva de los ya construidos.

Poner gran atención en si son necesarios pasos de peatones de plataforma elevada o no en aquellos que sean de nueva construcción.

Adaptación y acondicionamiento progresivo de todos los pasos de peatones.

Peatonalización: se pone de manifiesto que la presencia de automóviles es considerable y hasta llega a ser agobiante en la zona centro. La ejecución más importante de a que se habla en este documento sería las obras de acondicionamiento y peatonalización permanente de la Plaza de España desde su confluencia con la calle General Benavent García, y hasta el cruce con la Plaza Santa Quitaría y calle San Francisco, para convertir esta plaza en un espacio urbano únicamente destinado al ocio.

Zona 30: comenta la necesidad imprescindible de la implementación de zonas 30 en Alcázar de San Juan, ya que ayudará a minimizar los accidentes dentro de la ciudad.

Carril bici: aunque la ciudad cuenta con más de 6 Km de infraestructura línea ciclista el documento expone varios problemas que se deben subsanar como son:

Ancho insuficiente en muchos tramos. En algunos puntos, incluso peligrosamente estrecho al tratarse de carril bidireccional, por ejemplo, el carril de más reciente construcción.

Pavimento del mismo color que la calzada, por lo que habrá que diferenciarlo aplicándole un color (Avd. Adolfo Suarez).

Obstáculos dentro del carril o al mismo borde (árboles, farolas, postes, bolardos...).

No conecta con el centro urbano, lo cual, lo hace únicamente atractivo para personas que lo quieran utilizar para hacer deporte o en ratos de ocio.

Otras actuaciones: Regulación gestión y racionalización de las reservas de estacionamiento en superficie para obras, entradas y salidas de garajes, paradas del autobús urbano, cargas y descarga, colegios, otros usos particulares y/o corporativos, por lo que se propone la creación de una ordenanza municipal.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

### 1.5.3 Plan General de Ordenación Urbana (1992).

El PGOU de Alcázar de San Juan, aprobado hace 30 años, es un documento que, a pesar de estar actualmente vigente en el municipio, se encuentra obsoleto.

A principios del siglo XXI, se inició la aprobación de un nuevo documento de planificación estratégica para la ordenación territorial del municipio a través de un Plan de Ordenación Municipal que finalmente nunca fue aprobado ya que había sido un elaborado bajo las previsiones de un crecimiento demográfico que con la crisis no se correspondieron con datos reales ni con las necesidades de la ciudad.

De hecho, en el momento de su redacción, el objetivo principal del PGOU era “encauzar el crecimiento de la población de Alcázar para que sea un crecimiento armónico, con capacidad de respuesta ante fenómenos imprevisibles, dentro de unos límites naturales y con menos densidad en las afueras”. En el más ambicioso escenario poblacional se planteaba alcanzar los 35.000 habitantes, algo que evidentemente no se ha producido.

### 1.5.4 La EDUSI.

A partir del año 2015, el ayuntamiento de Alcázar de San Juan inició un compromiso y un proceso de planificación estratégica que le ha hecho replantearse nuevos retos de ciudad con la finalidad de seguir siendo una ciudad dinámica e innovadora para adoptar los nuevos modelos de desarrollo y movilidad sostenibles y que mejoran la calidad de vida de las personas.

La Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible (EDUSI) de Alcázar de San Juan “Un modelo de ciudad para el siglo XXI” es un instrumento planificador con el que se persigue cambiar las tendencias e innovar a través de un consenso político y social al futuro de la ciudad.

Dados sus contenidos y ámbitos de actuación, esta Estrategia de Ciudad se enmarca en los objetivos temáticos definidos por el POCS para despliegue de Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI).

La estrategia ha sido seleccionada, en la tercera convocatoria de ayudas del Ministerio de Hacienda, para ser cofinanciada mediante el Fondo Europeo de Desarrollo Regional -FEDER- dentro del Plan Operativo Plurirregional de España para 2014-2020. Las ayudas ascienden a 5.000.000 de euros.

### 1.5.5 Agenda Urbana Local 2030 del Municipio de Alcázar de San Juan.

La Agenda Urbana Local de Alcázar de San Juan, se establece como un instrumento público para la Implementación y cumplimiento, a nivel local, de los compromisos internacionales adoptados de conformidad con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, la Agenda Urbana Española. El objeto del presente trabajo consiste en acompañar al Ayuntamiento en el diseño de todas las tareas que requiere la definición de la Agenda Urbana tomando en consideración el marco y los parámetros de la Agenda Urbana Española (AUE) y los criterios de trabajo de los ODS. El ámbito de actuación es su término municipal y, en especial, su ámbito urbano.

El documento contiene un diagnóstico en el que se realiza una aproximación descriptiva de la situación actual del municipio agrupando todas las variables en las siguientes dimensiones:

- Dimensión espacial.
- Dimensión ambiental.
- Dimensión económica.
- Dimensión social.
- Dimensión política-institucional.

Además del diagnóstico en el documento se plantea un Plan de Acción con las siguientes líneas estratégicas:

EJE 1: Evitar la dispersión urbana y apostar por una ciudad de proximidad.

EJE 2: Conservar el territorio y hacer un uso sostenible de los recursos naturales.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

EJE 3: Economía de proximidad y empleo.

EJE 4: Poner en valor la calidad de vida del municipio.

EJE 5: Innovación y Gobernanza.

Es dentro del EJE 1 donde se desarrollan las propuestas para mejorar la movilidad. Se trata de la Línea de Actuación 1.2: Fomentar la accesibilidad y la movilidad a los espacios públicos. En ella se aboga por criterios de movilidad que reduzcan el uso del vehículo privado, apostando por la movilidad a pie o sistemas de transporte no motorizados como la bicicleta. Para ello, es necesario diseñar criterios de movilidad que comuniquen tramos de las ciudades, y cedan mayor espacio al peatón. En este caso, las propuestas se centran en mejorar la accesibilidad tanto del centro urbano como,

1.5.6 Plan Director Alcázar Smart City.

El desarrollo de Alcázar de San Juan como una Ciudad Inteligente se plantea como la herramienta que permitirá conseguir un objetivo estratégico como es la mejora del bienestar social y económico de los ciudadanos. A partir del uso de las Tecnologías de la información y las Comunicaciones (TIC's) se construye una ciudad que se gestiona de forma más eficiente y sostenible en el uso de sus recursos, ofreciendo a sus ciudadanos mejores servicios.

En este proyecto, que se alinea con los retos y objetivos de la EDUSI, se establecen 8 líneas de actuación con el objetivo de dotar a Alcázar de San Juan de las herramientas necesarias para convertirse en una SMART CITY (ciudad inteligente).

En este documento también se hizo un diagnóstico de la situación actual con la incorporación de la participación de la ciudadanía. Una vez realizado el diagnóstico se planteó el Modelo de Smart City que establece una Visión de Futuro para Alcázar de San Juan fundamentado en la palanca de cambio que supone la tecnología para la resolución de los retos a los que se enfrenta la ciudad. El Modelo de Smart City se define con unos Ejes Estratégicos que vertebran las Líneas Estratégicas y un Proyecto de Actuación con Acciones a ejecutar. Los ejes estratégicos son los siguientes:

Eje estratégico "Alcázar Verde": Smart Environment.

Eje estratégico "Alcázar se mueve": Smart Mobility.

Eje estratégico "Alcázar Avanza": Smart Governance.

Eje estratégico "Alcázar Eficiente": Smart Economy.

Eje estratégico "Alcázar Activo": Smart People.

Eje estratégico "Alcázar Accesible": Smart Living.

Eje estratégico "Alcázar Turístico": Smart Heritage".

En este caso, es el segundo eje, la Smart Mobility la que centra el interés para este documento. Este eje estratégico cuenta como objetivo la gestión eficiente del transporte, de la accesibilidad y movilidad, así como en la sostenibilidad y la eficiencia de infraestructuras y sistemas de transporte, a través del uso de las TIC., y se desarrolla en las siguientes líneas estratégicas:

Control y reducción del tráfico.

Vehículo eléctrico.

Control y seguridad.

Caracterización General.

1.6 Descripción general.

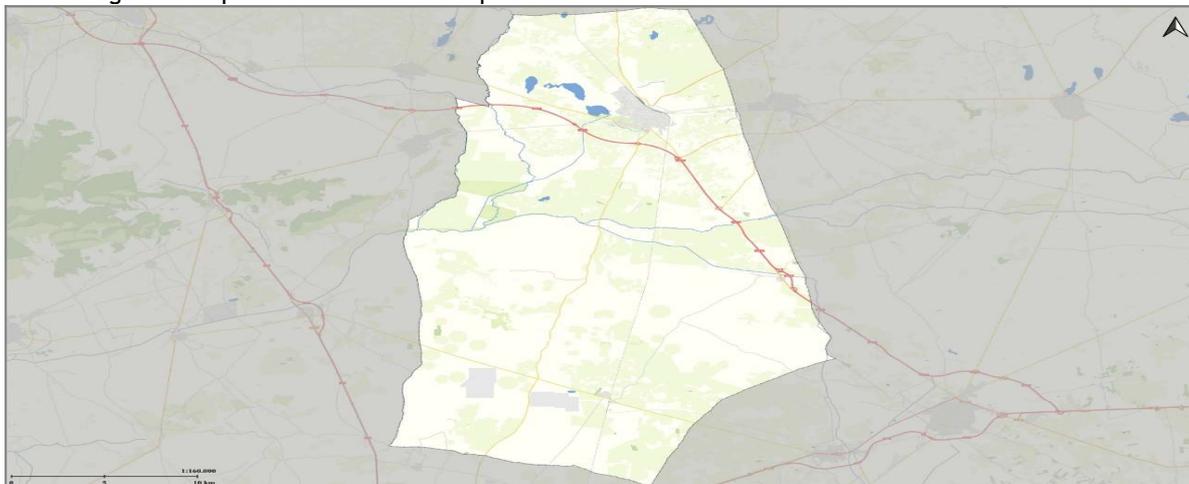
El municipio de Alcázar de San Juan se encuentra en la provincia de Ciudad Real, pertenece a la subcomarca de Campo de San Juan y comarca de La Mancha. Es una ciudad centro de referencia de los núcleos de su alrededor tanto por su actividad comercial, así como la presencia de servicios esenciales

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



como el Hospital General la Mancha Centro, que da cobertura a unas 100.000 personas de localidades cercanas.

Imagen 1: Mapa del término municipal



Fuente: Elaboración propia.

#### 1.7 Marco físico.

El municipio de Alcázar de San Juan tiene una superficie aproximada de 666,78 km<sup>2</sup>, y está a una altura de 644 metros sobre el nivel de mar, se encuentra en una zona que es principalmente llana, que presenta alguna zona más elevada en el punto Norte.

##### 1.7.1 Relieve.

Se encuentra en una zona principalmente llana que en su sentido Norte del término municipal presenta elevaciones más pronunciadas. El municipio crece en altura en sentido este con una diferencia de elevación de unos 20 metros, aunque presenta una estructura principalmente llana hasta el centro de este, con una pendiente media del 2%.

En la siguiente imagen se puede observar el relieve en sentido este-oeste del municipio.

Imagen 2: Sección del municipio sentido E-O.



Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Fuente: Google Earth. Elaboración propia.

En el caso del sentido norte-sur, se observa un perfil de elevación bastante más acusado, que presenta su zona más elevada al norte de la población y que presenta una diferencia máxima de elevaciones de 10 metros, y con una pendiente media del 4%.

Imagen 3: Sección del municipio sentido N-S.



Fuente: Google Earth. Elaboración propia.

### 1.7.2 Clima

Alcázar de San Juan es un municipio principalmente seco durante todo el año, tiene unos periodos de estivales cálidos, pero bastante cortos, y unos inviernos más largos y muy fríos.

En verano el mes más caluroso es julio con una temperatura media de 29°C, mientras que, en invierno, el mes más frío es enero, con una temperatura mínima media de 1°C.

Tabla 1: Parámetros climáticos promedio de Alcázar de San Juan.

Promedio	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sept.	Oct.	Nov.	Dic.
Máx.	11 °C	13 °C	16 °C	19 °C	23 °C	29 °C	33 °C	32 °C	27 °C	20 °C	14 °C	11 °C
Temp.	5 °C	7 °C	10 °C	13 °C	17 °C	22 °C	26 °C	26 °C	21 °C	15 °C	9 °C	6 °C
Míni.	1 °C	2 °C	4 °C	7 °C	10 °C	15 °C	18 °C	18 °C	14 °C	10 °C	5 °C	2 °C

Fuente: Datos del Servicio Integral de Asesoramiento de Regante de Castilla-La Mancha.

### 1.7.3 Hidrología.

La característica hidrológica más importantes del término municipal, además de por su riqueza biológica, son sus lagunas. El complejo lagunar de Alcázar de San Juan se encuentra cercano a la población, e integran una Reserva Natural de 695 hectáreas que pertenecen a la llamada “La Mancha Húmeda”. Se pueden encontrar tres lagunas:

Laguna de la Veguilla.

La Laguna del Camino de Villafranca.

La Laguna de las Yeguas.

Además, por el término municipal, pasan los ríos Amarguillo, Cigüela, Guadiana Alto y Záncara, que a pesar de no fluir normalmente durante todo el año aportan su caudal al río Guadiana.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

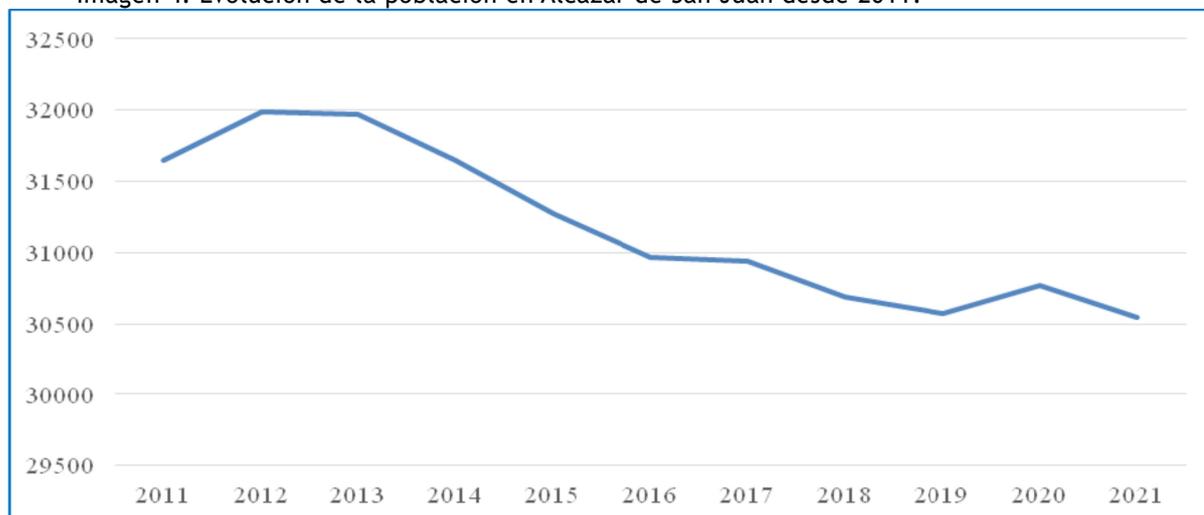


1.8 Demografía.

1.8.1 Volúmenes totales y evolución.

El municipio de Alcázar de San Juan, cuenta a 1 de enero de 2021 con 30.548 habitantes de los cuales 15.672 son mujeres y 14.876 son hombres. Como se puede ver en la siguiente grafica se ha producido un descenso de la población casi continuo desde el año 2013.

Imagen 4: Evolución de la población en Alcázar de San Juan desde 2011.

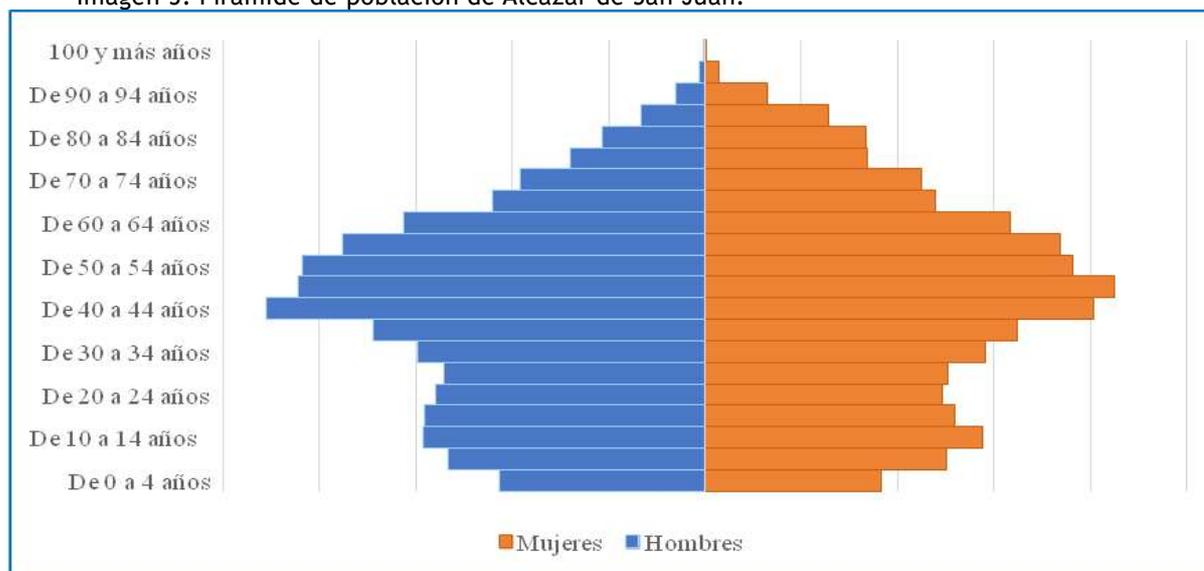


Fuente: INE. Elaboración propia.

1.8.2 Estructura

Cómo se puede observar en la pirámide poblacional, como en el resto de España, predominan personas de mediana edad comprendidas entre los 35 y los 65 años. Hasta los 30 años hay más hombres que mujeres mientras que a partir de esta edad se observan más mujeres que hombres sobre todo con edades superiores a los 70 años en adelante dado que las mujeres tienden a vivir más años que los hombres.

Imagen 5: Pirámide de población de Alcázar de San Juan.



Fuente: INE. Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

## 1.9 Estructura territorial y vivienda.

### 1.9.1 Introducción.

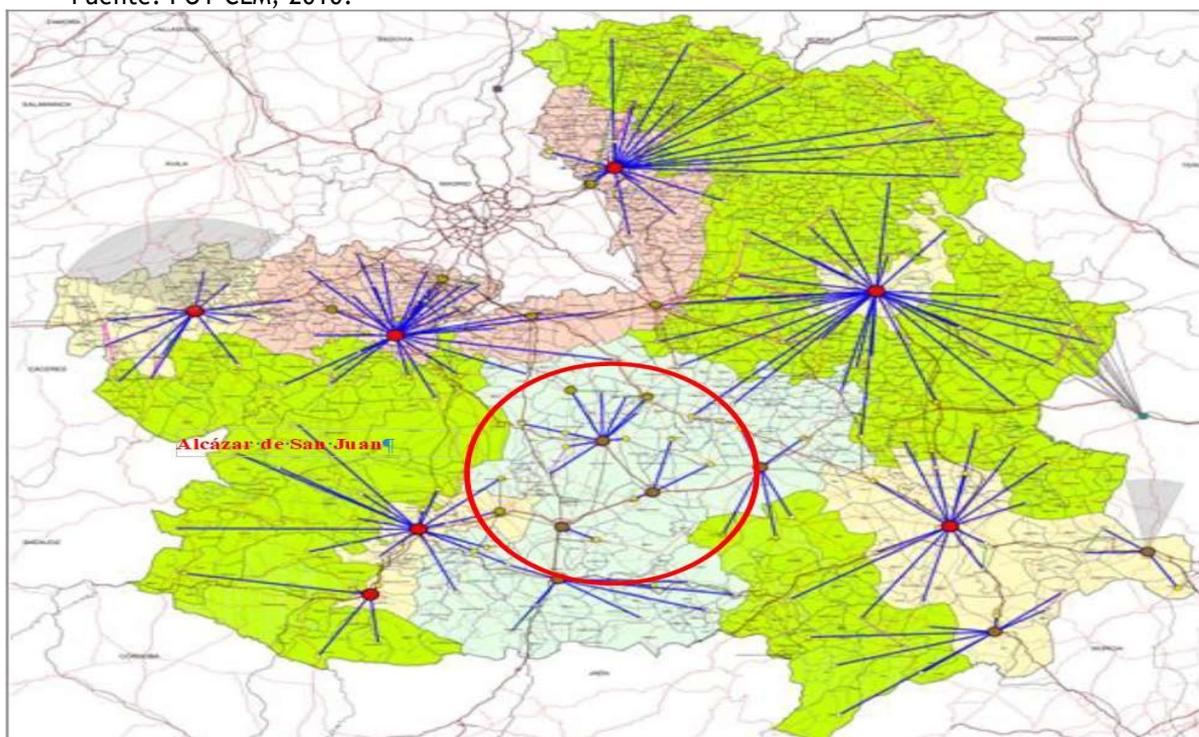
Hay que entender Alcázar de San Juan como un área de influencia que se puede analizar desde varios puntos de vista:

Por su capacidad para ser cabecera de bienes y servicios: sanidad especializada, servicios ambientales o su actividad comercial. Así, la población relacionada se cuantifica desde los más de 265.000 habitantes incluidos en el área de alguno de los centros comerciales de la capital, o los 231.000 del área sanitaria, hasta los más de 80.000 habitantes de la zona central inmediata.

Por los tiempos de comunicación, que se pueden visualizar a través de áreas isócronas, donde la población conectada en menos de 20 minutos alcanza los 129 mil habitantes

Imagen 6: Modelo de ordenación del territorio.

Fuente: POT CLM, 2010.



### 1.9.2 Estructura del municipio.

Alcázar de San Juan, es una ciudad que ha ido creciendo y evolucionando a lo largo del tiempo. Este paso del tiempo se puede observar en su estructura y en su tejido urbanístico, visualizando de forma clara un casco histórico en el centro de la ciudad y como, la ciudad, ha ido creciendo y modernizándose alrededor de este. Alcázar, se puede entender como un núcleo compacto, producto de diversas fases de crecimiento y expansión urbana a lo largo de los años.

Alcázar de San Juan tiene 7.951 edificios destinados a viviendas en los que existen 15.085 hogares de los que el 80% son viviendas principales, la mayor época de crecimiento edificatorio fueron los 90, y un 35% de las viviendas son anteriores a los años 60.

Además, el ferrocarril, que ha sido de gran importancia para la ciudad y que circula al oeste del núcleo del municipio ha dado lugar a un crecimiento de la ciudad hacia el este, donde se ha concentrado la mayor parte de los equipamientos y servicios del municipio, por lo que en esta zona oeste existen carencias de acceso a estos servicios.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



El casco histórico se compone de calles estrechas y antiguas con aceras pequeñas, y un entramado irregular y estrecho. A su alrededor, zonas de relativamente nueva construcción ya presentan un entramado urbano más lineal e intuitivo.

Cabe destacar que, aunque la mayoría de las personas residentes en el municipio lo hacen en el casco urbano, existen otros tres núcleos de población:

La Platera (junto a la Residencia de Ancianos y Carrefour), Paraje Casa Lucas (Carretera de Manzanares) y muy cercanos a este Paraje están, Los Parrales (Frente al Hotel Viña Soro), Suerte Peña, El Comino y Cañada del Ratón.

Cinco Casas (que es una Entidad de ámbito territorial inferior al municipio).

Alameda de Cervera, que es una Pedanía y que, a su vez, cuenta con dos núcleos de población: Casas de Párraga y Los Molinos.

Además, tiene un tejido industrial que ha sido referente, con dos polígonos industriales:

El Polígono de Alces: que fue promovido por SEPES y fue uno de los primeros polígonos industriales que se crearon a partir del Plan de Descongestión de Madrid y que cuenta con 250 empresas a día de hoy con una especialización en la industria agroalimentaria. Además, cuenta con un acceso de mercancías directo a las vías de ferrocarril para el transporte de mercancías.

Polígono Emilio Castro. Este polígono se encuentra en la zona Oeste del municipio, cerca del Hospital General la Mancha Centro, y el Polígono Industrial de Alces y que junto con este último conforma la zona industrial de la ciudad.

#### 1.10 Datos económicos.

Los años de crisis han dejado a un gran número de personas sin empleo, aunque, según la EDUSI, el número de empresas de la ciudad está creciendo en los últimos años, pero esto no está consiguiendo absorber la demanda de empleo de la ciudad. En la actualidad hay un total de 11.127 personas afiliadas a la Seguridad Social que son residentes en el municipio.

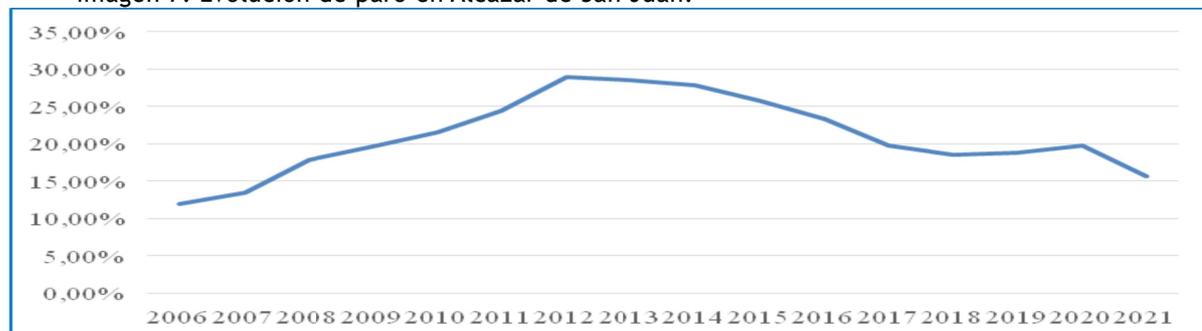
Tabla 2: Afiliados a la Seguridad Social en marzo de 2022.

Dato	Número
General	9.058
Autónomos	1.731
Agrario	155
Hogar	183
Total	11.127

Fuente: SEPE.

La tasa de desempleo en Alcázar de San Juan en marzo de 2022 era de 16,35%. En la siguiente imagen se puede ver la evolución del paro en el municipio, se entiende que en pico a la baja del año 2020 se produce por la emergencia sanitaria, y que a partir de ahí se recupera la tendencia.

Imagen 7: Evolución de paro en Alcázar de San Juan.



Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Fuente: Ministerio de Empleo y Seguridad Social. Elaboración propia.

La estructura productiva de Alcázar ha experimentado una fuerte terciarización, llegando al 77%, propia de enclaves urbanos, sobre todo por la pérdida de peso en los últimos años del sector de la construcción tras la crisis, que ha bajado diez puntos hasta el 8%. La industria mantiene un peso relativo similar (8-9%) y también la agricultura (5-6%).

#### 1.11 Turismo.

El municipio de Alcázar de San Juan, ha sido históricamente un municipio con amplia riqueza cultural. En el año 2019 recibió casi 40.000 turistas, con 2.220 visitas más que el año anterior. Unas 6.000 personas visitaron el municipio en grupos organizados.

El ayuntamiento de la ciudad tiene un gran compromiso por el fomento de un turismo de calidad en el municipio y que no conlleve un enfoque estacional sino de todo el año. La conexión ferroviaria le convierte en un destino fácilmente accesible.

#### 1.12 Centros de atracción.

La zona oeste del municipio, y como consecuencia de que en la zona este se encuentran las vías ferroviarias, es la que concentra mayor parte de los equipamientos, servicios y zonas verdes de la ciudad. Aun así, en los últimos años se han ubicado nuevos equipamientos en el este de la ciudad como un centro de salud, el auditorio y nuevos equipamientos educativos para equilibrar los espacios.

Respecto a las zonas verdes, el municipio cuenta con 53 zonas entre parques y plazas, destacando por tamaño el Parque Alces (198.000 m<sup>2</sup>) y el Bosque de la Vida (200.000 m<sup>2</sup>). El resto de las zonas verdes cuenta con 219.000 m<sup>2</sup>. En estas zonas verdes, hay incluidos 10.124 m<sup>2</sup> de zonas infantiles y 7.250 m<sup>2</sup> de zonas deportivas tipo calistenia.

Los principales centros de atracción del municipio desde el punto de vista de la movilidad son los siguientes:

Equipamientos educativos:

C.P Alces.

C.P Jesús Ruiz.

C.P Picasso.

C.P El Santo.

C.P Gloria Fuertes.

C.P Juan de Austria.

C.P Santa Clara.

C.P Jardín de Arena.

CRA. Cinco casas.

CRA. Alameda de Cervera.

C.C. Nuestra Sra. Trinidad.

C.C. Sagrada familia.

C.C Stma. Trinidad.

I.E.S. Juan Bosco.

I.E.S. Miguel de Cervantes.

I.E.S. María Zambrano.

Escuela Agraria El Gamonal.

C.E Permanente Tierno Galván.

E.O de Idiomas.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

E.M de Música.  
Conservatorio de Música.  
UNED.  
Equipamientos sanitarios:  
Hospital general La Mancha centro.  
Centro de Salud I.  
Centro de Salud II.  
Equipamientos deportivos y zonas verdes:  
Pabellón multiusos.  
Pabellón Díaz-Miguel.  
Pabellón Parque Picasso.  
Pabellón Vicente Paniagua.  
Piscina Municipal (Cubierta y de verano).  
Complejo Polideportivo (pistas tenis, pistas de pádel, zonas polideportivas, campo de futbol A y B).  
Pistas de Atletismo y campo de futbol C.  
Campo Golf (titularidad pública y gestionado por Abedul-Golf).  
Club de Tenis (privado).  
Complejo Altomira (privada).  
Pistas de pádel (privada).  
Zonas deportivas integradas en los Parques.  
Parque Alces.  
Parque Cervantes.  
Bosque de la Vida.  
Transportes:  
Estación de ferrocarril.  
Estación de autobuses  
Parada de taxi.  
Servicio de estacionamiento para autocaravanas.  
Seguridad:  
Policía local/Nacional.  
Bomberos.  
Guardia Civil.  
Administrativos:  
Ayuntamiento.  
Oficina de Información y Turismo.  
Biblioteca municipal/Ciberteca.  
Auditorio.  
Casa de Cultura.  
Centro Penitenciario Alcázar de San Juan.  
Hacienda.  
Seguridad Social.  
Juzgado 1ª Instancia e Instrucción de Alcázar de San Juan.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Cultural:

Museo Casa del Hidalgo (Alfarería Manchega).

Museo Municipal.

Museo Nacional Ferroviario.

Conjunto Palacial El Gran Prior

Yacimientos Arqueológicos.

Molinos y cantera.

Ocio y comercio:

Multicines.

Mercadona.

Ahorramás.

Lidl.

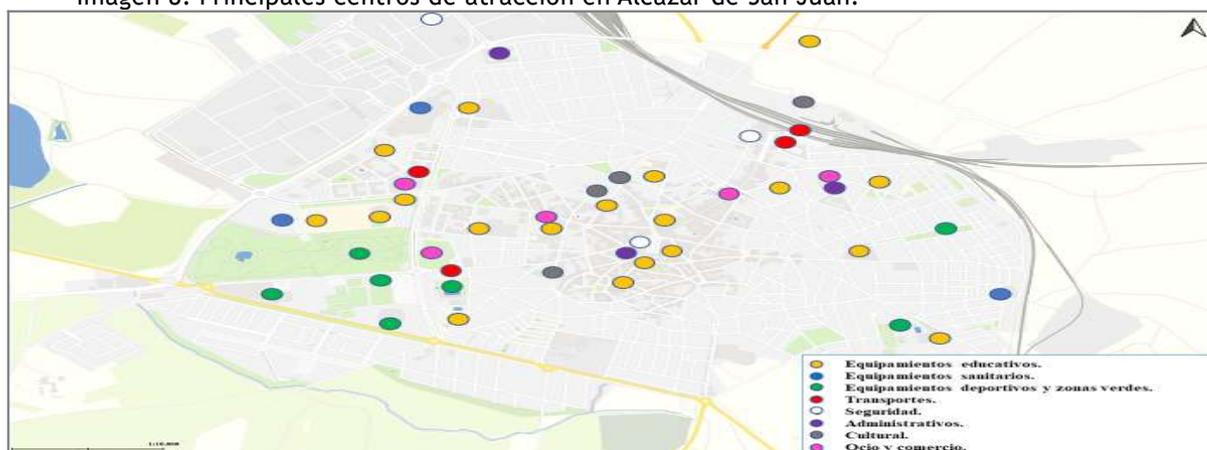
Zara.

Teatro Emilio Gaviria.

Plaza de Toros.

Carrefour.

Imagen 8: Principales centros de atracción en Alcázar de San Juan.



Fuente: Elaboración propia.

Caracterización de la Movilidad.

### 1.13 Descripción general.

Alcázar, aun siendo una ciudad que es pequeña y compacta y donde los desplazamientos a pie desde las zonas más periféricas y hasta el centro de la ciudad no exceden los 20 minutos, sin embargo, los desplazamientos que se realizan desde la zona este a la zona oeste, donde se encuentran la mayor parte de equipamientos y servicios de la ciudad, son los que dan lugar a la mayoría de los desplazamientos que se producen en vehículo privado. Según datos del anterior PMUS, el 58% de los desplazamientos que se hacían en Alcázar de San Juan eran usando el coche.

Alcázar de San Juan es un municipio en el que existen lugares que dan servicio a toda la comarca, como el Hospital General La Mancha, que lo convierte en un emplazamiento donde se movilizan personas de municipios cercanos, estos desplazamientos de media o larga distancia se suelen hacer en vehículo privado. Estos hábitos de movilidad suponen un problema que además de entorpecer la movilidad diaria del municipio empeoran la calidad ambiental y se traducen en mayores niveles de contaminación atmosférica y ruido.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



En la evaluación de la movilidad del Plan Integral de Movilidad y Tráfico que después se integró en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad, en 2007 se exponía que Alcázar de San Juan tiene un perfil de movilidad similar a todos los municipios de tamaño medio. La movilidad peatonal tiene un importante, pero generalmente ignorado papel, junto con una moderada presencia del automóvil que, sin embargo, se traduce en fuertes inconvenientes como consecuencia de la incapacidad del viario para admitir las intensidades de tráfico a las que son sometidos.

En lo que se refiere al reparto modal de los viajes en vehículo los resultados son también muy similares a los de cualquier núcleo de la zona, esto es, el automóvil es el vehículo más usado (58%) con relevante presencia de la moto/ciclomotor (24 %) y la bicicleta (17 %).

Las mayores distancias entre puntos de Alcázar de San Juan se producen entre el extremo norte del polígono Alces y la zona de Cuatro Caminos al sureste (4.600 m) y entre los últimos usos ubicados en la carretera de Herencia y el este de la ciudad, en las cercanías del nuevo Centro de Salud (4.030 m). Sin embargo, la distribución del espacio productivo y de los equipamientos, concentrados principalmente en la zona oeste de la ciudad, produce un elevado número de desplazamientos diarios para trabajar o estudiar entre el este y el oeste de la ciudad.

Imagen 9: Distribución de equipamientos del núcleo urbano.



Fuente: Estrategia Edusi.

Según los datos del PIMTU, la movilidad diaria en día laboral se traduce en un total de 105.686 desplazamientos, de los cuales, 28.817 (27%) corresponden a vehículos que entran y salen de Alcázar de San Juan (externos), y 76.869 (73%), son los desplazamientos, tanto de peatones como de vehículos, realizados en el interior del casco urbano.

#### 1.14 Características generales de la movilidad.

##### 1.14.1 Población vinculada.

Un importante factor de la movilidad del municipio es la población vinculada, ya sea por motivo de trabajo o por motivo de estudios. Los datos sobre población vinculada se pueden obtener a partir Censo de Población y Vivienda de 2011 del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Tabla 3: Población vinculada.

Total	39.629
Población residente total	31.512
Población Residente: Sólo reside	17.346

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



Población residente: Reside y trabaja	8.190
Población residente: Reside y estudia	5.977
Población vinculada no residente: total	8.116
Población vinculada no residente: Trabaja allí	3.105
Población vinculada no residente: Estudia allí	901
Población vinculada no residente: Pasa allí más de 14 noches al año.	4.110
Tasa de vinculación.	125,76

Fuente: INE.

#### 1.1 Estructura de la movilidad

##### 1.1.1 Contexto y método

En un municipio del tamaño del que se está tratando en este Plan, la mejor forma de caracterizar la movilidad es la explotación de datos de telefonía móvil, debidamente anonimizados, de manera que sea imposible identificar comportamientos individuales.

El objetivo de esta toma y explotación de datos es disponer de matrices origen-destino completas, basadas en muestreo masivo. La fuente de información han sido los CDR (Call data Records) de telefonía móvil de Orange, anonimizados para cumplir con la legislación vigente.

La gran potencia de este método ha permitido explotar datos de un periodo seleccionado específicamente: 16 de octubre, 30 de octubre y 13 de noviembre de 2019, que se pueden considerar días representativos de una situación estacionaria (fuera de la pandemia, sin fiestas, sin eventos singulares, etc.).

El método se basa en lo siguiente:

La información asociada a cada actividad incluye su localización, el tipo de actividad (casa, trabajo, otras actividades frecuentes, otras actividades no frecuentes), la hora de inicio de la actividad y la hora de finalización.

La información asociada a cada viaje incluye origen, destino, hora de inicio del viaje, hora de finalización, en el caso de viajes multietapa: la localización y la hora de inicio y fin de cada parada, y modo de transporte.

La resolución temporal se analiza en varias franjas horarias dentro de cada día.

Es necesaria una zonificación, que en este caso considera, las diversas zonas internas del municipio, y después, los municipios más cercanos a la población, y posteriormente el resto de España.

El proceso de elaboración es muy complejo, como sigue:

Análisis de integridad de los datos. El objetivo de esta tarea es realizar un análisis preliminar para asegurar la coherencia, calidad y anonimidad del flujo de registros generado por el operador de telefonía móvil. Para verificar la validez de los registros se analizan dos dimensiones diferentes: actividad de comunicaciones y pautas de movilidad de los usuarios. En ambos casos se comparan las pautas obtenidas con patrones típicos.

Eliminación de registros inválidos, debidos a datos degradados (antenas que se apagan durante un tiempo, fallos en su localización, usuarios que no aparecen algunos días, etc.) o a errores en origen que afecten a los identificadores de usuario (duplicidades, valores fuera de rango, etc.).

Estructuración de registros válidos. Los valores válidos son anonimizados y estructurados en un formato apto para su procesamiento posterior.

Procesamiento de los datos para obtener los resultados primarios (vectores, matrices, etc.).

Expansión de los resultados primarios mediante datos de población (residente o turista).

Debe notarse que este método es imbatible para la caracterización de los viajes de media-larga distancia, superando con creces a cualquier otro método. Sin embargo, al estar basado en la localiza-

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



ción de células de telefonía, su resolución geográfica es del orden de magnitud de esas células, no siendo significativos los resultados para desplazamientos de corta distancia.

#### 1.1.2 Zonificación.

La movilidad en Alcázar de San Juan y las dinámicas que presenta, tanto en el propio municipio como con el entorno exterior, se conforma según la cantidad de viajes concentrados en determinadas áreas y canalizados a través de ejes viarios distribuidos desde el lugar de origen desde el que proceden y el destino en el que finalizan. Teniendo en cuenta ambas variables, se puede conformar una zonificación que aglutine áreas en las que los flujos y su volumen se comporten de manera similar. Para la explotación de los datos de telefonía móvil, se han presentado las siguientes estructuras de zonificación.

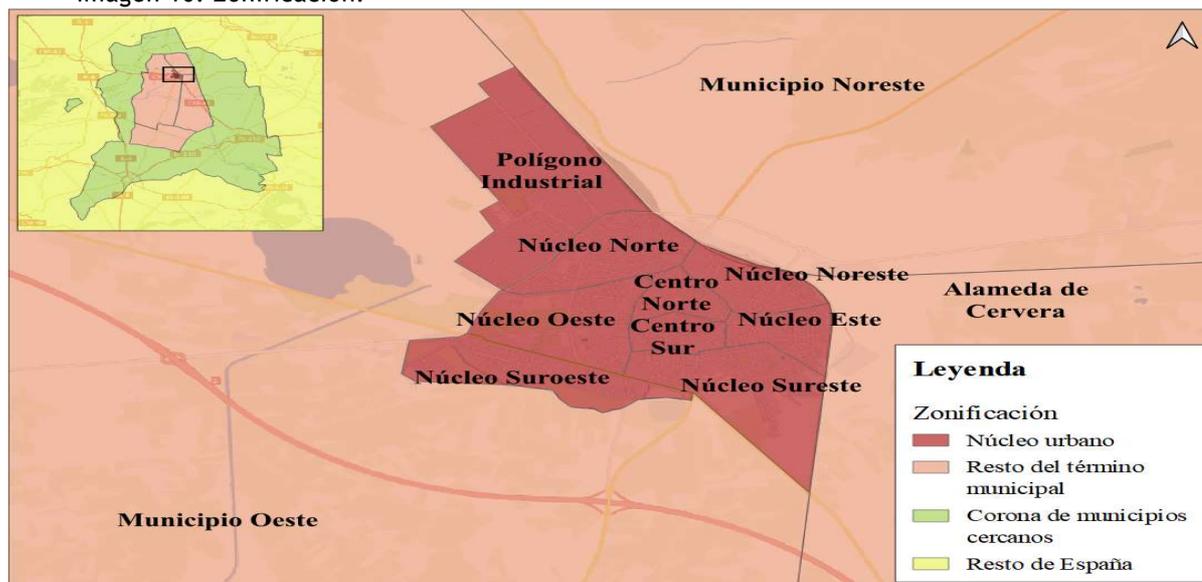
Se propone la división del municipio de Alcázar de San Juan en doce zonas diferentes:

- Centro Norte.
- Centro Sur.
- Núcleo Oeste.
- Núcleo Norte.
- Núcleo Noreste.
- Núcleo Este.
- Núcleo Sureste.
- Núcleo Suroeste.
- Polígono industrial Alces.
- Municipio Noreste.
- Pedanía Alameda de Cervera.
- Pedanía Cinco Casas.
- Municipio Oeste.

En cuanto a la zonificación externa, se ha dividido, por un lado, la corona de municipios cercana y, por otro lado, el resto de España.

A continuación, se muestra la zonificación empleada:

Imagen 10: Zonificación.



Fuente: Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



El análisis realizado ha buscado caracterizar la movilidad en las siguientes cuestiones:

Viajes por género y recorrido medio.

Viajes por tipo de residencia.

Distribución horaria de los viajes.

Matriz de origen y destino.

Viajes por distancia recorrida.

Viajes por edad.

Viajes por el motivo del desplazamiento.

1.1.3 Viajes por género y recorrido medio.

Como se observa en la siguiente tabla, existe una distinción relevante en los viajes realizados por hombres y mujeres. Los hombres realizan más de 5.000 viajes más que las mujeres, lo que representa en este caso que recorren casi 195.000 km más al día. Esto se traduce en que el recorrido medio de los hombres supera en 2,0 km al de las mujeres.

Tabla 4 Viajes por género y recorrido medio.

Género	Viajes	Km recorridos	Recorrido medio (km)
Mujeres	55.255	860.417	15,6
Hombres	60.406	1.062.780	17,6
Total	115.661	1.923.197	16,6

Fuente: Elaboración propia.

1.1.4 Viajes por tipo de residencia.

En este caso se puede ver que los viajes de residentes son casi el doble que los viajes de no residentes, 73.834 frente a 41.827, lo que significa que los viajes de residentes representan el 63,8% de los viajes totales.

Tabla 5: Viajes por tipo de residencia.

Concepto	Viajes	Porcentaje
Viajes de residentes	73.834	63,8%
Viajes de no residentes	41.827	36,2%
Total	115.661	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

1.1.5 Distribución horaria de los viajes.

El principal número de viajes se concentran entre las 6:00 horas y las 21:00 horas, es decir, en momentos principales de actividad laboral en un día cotidiano. Se observan cifras totales similares en los viajes con origen en Alcázar de San Juan y los viajes con destino en Alcázar de San Juan, aunque en las horas punta se producen un mayor número de viajes con destino Alcázar de San Juan.

Los principales picos en la movilidad de la localidad se sitúan:

Con origen en Alcázar de San Juan, la hora de mayor movilidad se sitúa a las 14:00 horas, con más de 6.675 viajes, seguida de las 13:00 horas, momento en el que se concentran más de 6.300 viajes. El tercer punto del día con mayor movilidad es a las 19:00 horas, con más de 5.800 viajes.

Con destino Alcázar de San Juan, en este sentido, el punto más álgido se concentra a las 14:00 horas con más de 5.900 viajes, que coincide con la hora de comer. Las otras dos franjas horarias que concentran la mayor cantidad de viajes son las 13:00 horas, con más de 5.822 viajes, y las 18:00 horas.

Tabla 6: Distribución horaria de los viajes con origen y destino en Alcázar de San Juan.

Hora	Origen en Alcázar de San Juan	Destino en Alcázar de San Juan	Total
0:00	1.178	1.123	2.300
1:00	910	921	1.831

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

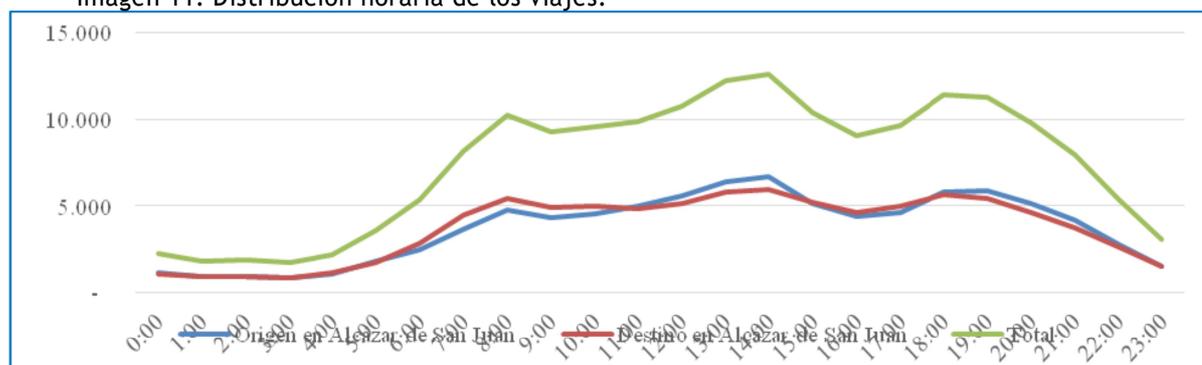
2:00	948	973	1.921
3:00	843	879	1.722
4:00	1.067	1.146	2.213
5:00	1.843	1.754	3.598
6:00	2.454	2.891	5.345
7:00	3.669	4.485	8.154
8:00	4.810	5.441	10.251
9:00	4.325	4.946	9.272
10:00	4.575	5.010	9.585
11:00	4.998	4.845	9.843
12:00	5.606	5.150	10.756
13:00	6.363	5.822	12.185
14:00	6.675	5.940	12.614
15:00	5.163	5.224	10.386
16:00	4.422	4.636	9.058
17:00	4.649	4.975	9.623
18:00	5.785	5.628	11.413
19:00	5.858	5.414	11.272
20:00	5.155	4.630	9.785
21:00	4.188	3.763	7.951
22:00	2.774	2.613	5.386
23:00	1.533	1.517	3.049
Total	89.788	89.725	179.513

Fuente: elaboración propia.

\*Nota: la cifra total no coincide con la suma de las dos columnas anteriores, por haber doble contabilización de los viajes con origen y destino en Alcázar de San Juan.

En la siguiente imagen se puede observar de forma gráfica los datos de la tabla anterior, en los que se ve de forma clara tres picos de movilidad que coinciden con las primeras horas de la mañana, el mediodía y el cierre de la jornada laboral a las 18:00 horas (que también supone el comienzo de la movilidad por compras).

Imagen 11: Distribución horaria de los viajes.



Fuente: Elaboración propia.

#### 1.1.6 Matriz de origen y destino.

Los principales destinos para los viajes que se dirigen al interior del municipio de Alcázar de San Juan son al núcleo norte del municipio, dónde se encuentra el Hospital General la Mancha Centro, con más de 13.000 viajes, seguido del polígono industrial que atrae más de 12.000 viajes. Respecto a los viajes externos, los municipios cercanos a Alcázar concentran más de 15.000 viajes.

En la siguiente tabla se puede observar el desagregado de datos para cada una de las zonas establecidas en la zonificación.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

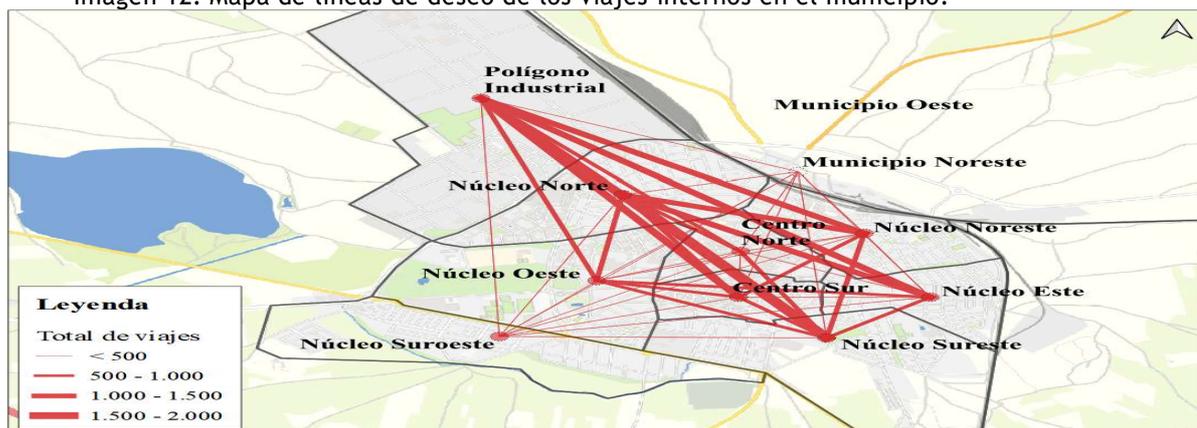
Tabla 7: Viajes totales por destinos

	Destino	Nº de viajes
Destinos internos de Alcázar de San Juan	Centro Norte	5.254
	Centro Sur	7.982
	Núcleo Oeste	7.491
	Núcleo Norte	13.695
	Núcleo Noreste	8.231
	Núcleo Este	7.435
	Núcleo Sureste	9.236
	Núcleo Suroeste	2.325
	Polígono industrial	12.061
	Municipio Noreste	1.654
	Pedanía Alameda de Cervera	2.392
	Pedanía Cinco Casas	2.052
	Municipio Oeste	9.918
	Destinos externos a Alcázar de San Juan	Municipios cercanos
Resto de España		10.679
Total		115.661

Fuente: Elaboración propia.

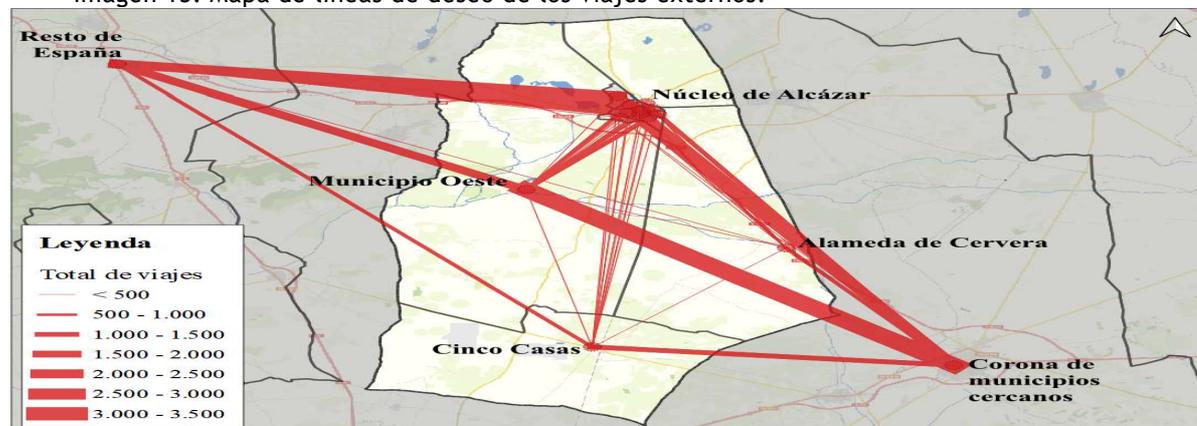
En los siguientes mapas, se observa todos estos datos de forma gráfica, representando las relaciones origen-destino mediante “líneas de deseo”.

Imagen 12: Mapa de líneas de deseo de los viajes internos en el municipio.



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 13: Mapa de líneas de deseo de los viajes externos.



Fuente: Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



1.1.7 Viajes por distancia recorrida.

Como se puede observar en la siguiente tabla, la mayor parte de los viajes que se producen en Alcázar de San Juan recorren distancias menores a los 10 km, en concreto un 66%. Destacando, los viajes de entre 1 y 5 km que representan un 23% del total de viajes realizados en el municipio.

Del resto, un 16% de la mayoría de los viajes tienen un recorrido de entre 10 y 50 km, mientras que son minoritarios los viajes diarios por encima de los 50 km.

<i>Distancias</i>	<i>Número de viajes</i>
De 0 a 1 km	17.313
De 1 a 2 km	26.105
De 2 a 5 km	19.024
De 5 a 10 km	14.369
De 10 a 20 km	12.719
De 20 a 50 km	17.606
De 50 a 100 km	4.073
Más de 100 km	4.452
<b>Total</b>	<b>115.661</b>

Fuente: Elaboración propia.

1.1.8 Viajes por edad.

En las dos tablas siguientes se puede observar la relación entre el número de viajes y la edad y el género, respectivamente.

En la primera de ellas, se puede ver que las franjas de edad en las que se produce un mayor número de viajes son las de 45 a 65 años, con 36.664 viajes, y la de 25 a 45 años, con 35.294 viajes, mientras que la franja de 65 a 100 años tiene los datos de viajes más reducidos, con menos de 17.000. En cuanto a las diferencias por género, se observa que en las franjas de 0-25 años, de 25 a 45 y de 45-65 años, las cifras de viajes de los hombres son superiores a las de las mujeres, aunque no de forma excesiva. Sin embargo, en el caso de la franja de 65 a 100 años, son las mujeres las que realizan un mayor número de viajes.

Tabla 8: Viajes por franja de edad y género.

<i>Edad</i>	<i>Mujer</i>	<i>%</i>	<i>Hombre</i>	<i>%</i>	<i>Total</i>
0-25	12.233	45,6%	14.617	54,4%	26.849
25-45	15.829	44,8%	19.465	55,2%	35.294
45-65	17.734	48,4%	18.930	51,6%	36.664
65-100	9.460	56,1%	7.395	43,9%	16.855
<b>Total general</b>	<b>55.255</b>	<b>47,8%</b>	<b>60.406</b>	<b>52,2%</b>	<b>115.661</b>

Fuente: Elaboración propia.

En la segunda tabla se puede observar cómo entre las mujeres las que si sitúan entre los 45 y los 65 años son las que más viajes realizan, mientras que en el caso de los hombres los datos más elevados de viajes se producen en las franjas de los 25 a 45 años y de los 45 a los 65 años. Para ambos sexos, las franjas de edad que realizan menos viajes son las de 65 a 100 años.

Tabla 9: Distribución (en %) de los viajes por edad y género.

<i>Edad</i>	<i>Mujer</i>	<i>Hombre</i>	<i>Total</i>
0-25	22,1%	24,2%	23,2%
25-45	28,6%	32,2%	30,5%
45-65	32,1%	31,3%	31,7%
65-100	17,1%	12,2%	14,6%
<b>Total general</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



Fuente: Elaboración propia.

1.1.9 Viajes por el motivo del desplazamiento.

En la siguiente matriz de viajes de los motivos de desplazamiento se han agrupado los viajes por los cuatro tipos de actividades que se describen a continuación:

H: home (casa). Incluye las actividades realizadas en el lugar de residencia habitual.

W: work (trabajo o estudio). Se define como aquella actividad recurrente de una duración significativa (6-8 horas) que se realiza en un lugar estable.

O: other frequent (frecuente). Otras actividades que se realizan de manera recurrente en una misma localización. Puede tratarse de actividades de ocio (por ejemplo, ir al gimnasio dos veces por semana) o pueden ser otro tipo de actividades recurrentes (por ejemplo, llevar a los niños al colegio, visitar un centro de rehabilitación médica, etc.). En este grupo de actividades también pueden estar incluidas actividades de carácter laboral o escolar a tiempo parcial o trabajos con ubicación variable.

NF: non-frequent (no frecuente). Actividades que se realizan sin una recurrencia detectada.

En este caso, se observa que el mayor número de viajes se produce entre los hogares de los habitantes de Alcázar de San Juan y las ubicaciones de aquellas actividades frecuentes que son recurrentes, tanto de ida como de vuelta. Estos viajes suponen más de la mitad del total de los viajes, sobrepasando los 45.000. Este número tan elevado puede ser indicativo de que dentro de estas actividades frecuentes se incluyen algunas actividades laborales que tienen ubicaciones variables como pueden ser los trabajos relacionados con la agricultura.

Los viajes entre los hogares y el trabajo suponen más de 11.000, mientras aquellos viajes relacionados con actividades no frecuentes debido a que los datos están tomados en días laborales, son escasos y se sitúan en 109.

Tabla 10: Distribución de viajes por el motivo del desplazamiento.

Actividades en origen	Actividades en destino				Total general
	H	NF	O	W	
H	-	1.336	32.942	11.542	45.820
NF	1.355	109	562	171	2.197
O	33.221	554	15.018	3.583	52.376
W	11.652	162	3.454	-	15.268
Total general	46.229	2.162	51.975	15.296	115.661

Fuente: Elaboración propia.

Red Viaria.

1.1.10 Red viaria urbana.

La zona centro y casco histórico de la ciudad tiene un tejido urbano más irregular en la que la mayoría de las calles son de sentido único. De hecho, las únicas calles dentro del centro y el casco histórico que son de doble sentido son las siguientes:

La calle General Alcañiz, en tan solo 56 metros.

La calle Miguel de Unamuno en 15 metros de su recorrido.

La calle Torres con 16 metros.

La plaza de Santa Quitería en un tramo de 108 metros.

La calle Virgen en un tramo de 18 metros.

La plaza del Altozano con 150 metros.

La plaza del Ángel, en un tramo de unos 21 metros.

De los 13.000 metros de calles que componen el centro de la ciudad y el casco histórico tan solo 384 metros son de doble circulación.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

El centro de la ciudad y el casco histórico están delimitados por las siguientes vías:

Al noreste: Dr. Mazuecos, Avda. Criptana.

Al Este: Pintor Lizcano, Fray Indalecio Casero, Fray Patricio Panadero y Pozo Coronado.

Al Sur: Plaza de la Bolsa, Castellanos, Pozo Cardona y Carmen.

Al Oeste: Calle Gracia, Corredera, Plaza de Aduana y Rondilla Cruz Verde.

En Alcázar de San Juan aún no se han cerrado las rondas de acceso y carece de un viario estructurante consolidado. Las variantes de las carreteras N-42 y la CM-400 que se convierten en la actual Avenida de Pablo Iglesias y la Avenida Adolfo Suarez funcionan como una ronda abierta en forma de "C" y se encuentran ya actualmente integradas en el callejero de la ciudad.

Imagen 14: Esquema de la jerarquía del viario en Alcázar de San Juan.



Fuente: Elaboración propia.

Otras vías relevantes son:

La Avenida de la Constitución.

La Avenida de los Institutos.

Y como vías de penetración a la ciudad se encuentran:

La Avenida de Quero.

Avenida de Los Ángeles.

El tramo más céntrico de la Avenida de Herencia.

Avenida de Cervera.

Red viaria interurbana.

En la siguiente imagen se puede observar la red interurbana de carreteras de Alcázar de San Juan:

Imagen 15: Red viaria interurbana.



Fuente: Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



Como carreteras interurbanas se pueden citar las siguientes:

CM-310 a Quintanar de la Orden.

N-420 con destino a Campo Criptana y Herencia.

CM-400 a Tomelloso y Villafranca de los Caballeros.

CM-3107 con destino Manzanares.

Cm-9311 con destino Quero.

CM-42 o autovía de los Viñedos.

Vehículo privado, tráfico y seguridad vial

1.1.11 Parque automovilístico

El parque automovilístico del municipio asciende a 20.590 vehículos. En la siguiente tabla se puede observar el desglose por tipo de vehículo:

Tabla 11: Motorización.

<i>Tipo</i>	<i>Cantidad</i>
Turismos	15.039
Motocicletas	1.528
Ciclomotor	1.425
Autobús	9
Camiones	2.165
Tractores	219
Semirremolques	2
Remolques	203
Total	20.590

Fuente: Ayuntamiento de Alcázar de San Juan. Elaboración propia.

El índice de motorización es de 662 por cada mil habitantes, por debajo de la media comarcal (situada en 829 por cada mil habitantes).

Mediante una explotación específica de los datos del padrón del IVTM se ha hecho una clasificación de la antigüedad de los vehículos del municipio que se expone en la siguiente tabla:

Tabla 12: Antigüedad del parque de turismos.

<i>Año</i>	<i>Cantidad</i>
2022-2017	2.527
2017-2007	5.275
2007-2000	5.199
Anteriores al 2000	2.039

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

Además, también se han explotado los datos para observar la cantidad de vehículos que existen atendiendo a la potencia fiscal.

Tabla 13: Número de turismos por potencia fiscal.

<i>Potencia fiscal</i>	<i>Cantidad de Vehículos</i>
De menos de 8 caballos fiscales	952
De 8 hasta 11,99 caballos fiscales	6987
De 12 hasta 15,99 caballos fiscales	6296
De 16 a 19,99 caballos fiscales	665
De más de 20 caballos fiscales	109

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

Tabla 14: Número de autobuses por potencia fiscal.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipucr.es>



<i>Potencia fiscal</i>	<i>Cantidad de Vehículos</i>
De menos de 21 plazas	3
De 21 a 50 plazas	5
De más de 50 plazas	2

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

Tabla 15: Número de camiones por potencia fiscal.

<i>Potencia fiscal</i>	<i>Cantidad de Vehículos</i>
De menos de 1.000 Kgs. de carga útil	1340
De 1.000 a 2.999 Kgs. de carga útil	577
De más de 2.999 Kgs. de carga útil	163
De más de 9.999 Kgs. de carga útil	83

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

Tabla 16: Número de remolques y semirremolques por potencia fiscal.

<i>Potencia fiscal</i>	<i>Cantidad de Vehículos</i>
De menos de 1.000 Kgs. y más de 750 Kg. de carga útil	14
De 1.000 a 2.999 Kgs. de carga útil	22
De más de 2.999 Kgs. de carga útil	169

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

Tabla 17: Número de ciclomotores por potencia fiscal.

<i>Potencia fiscal</i>	<i>Cantidad de Vehículos</i>
Motocicletas hasta 125 c.c	1990
Motocicletas de más de 125 hasta 250 c.c.	238
Motocicletas de más de 250 hasta 500 c.c.	176
Motocicletas de más de 500 hasta 1.000 c.c.	444
Motocicletas de más de 1.000 c.c.	105

Fuente: Elaboración propia a partir de información del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

1.1.12 Zona 30.

Una Zona a 30 es un conjunto de calles donde la velocidad está limitada a 30km/h. No son calles peatonales, son calles en las que la preferencia es de los peatones a los cuales los conductores de vehículos deben respetar y dar prioridad en cualquier punto por el que circulen de la zona establecida.

Se estudiaron la implementación de Zonas 30 en el municipio que cumplieran las siguientes características:

Que las vías en las que se implante sean secundarias, preferentemente de un solo sentido de circulación y, que no sean ejes estructurantes de entrada y salida del municipio.

Priorizar en las zonas en las que le tráfico ya es lento, debido a la estructura viaria que lo soporta, con calles estrechas y aquellas que tengan un mayor tránsito peatonal.

Que estas zonas sean preferentemente residenciales.

Intentar que los espacios utilizados por las personas más vulnerables, como colegios o residencias siempre queden dentro de la Zona 30.

Que en aquellos lugares donde se implemente sea viable y con un coste económico ajustado.

En los últimos años se han implementado tres de las siete zonas 30 propuestas en el municipio, estas zonas son:

Zona 1: Centro y Casco histórico.

Zona 2: Los Devis.

Zona 5: Ciudad Jardín.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipucr.es>

Imagen 16: Zonas 30 propuestas



Fuente Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

Sin embargo, todo lo anterior ha quedado obsoleto, ya que el 11 de mayo de 2021 entró en vigor el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación (aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre) y el Reglamento General de Vehículos (aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre), que limita a 30 km/h la velocidad en calles de un único carril por sentido en ciudad.

Es por ese motivo que señalización como la siguiente, observada en la ciudad, puede causar confusión a las personas usuarias de las vías.

Imagen 17: Señalización de zona 30 obsoleta.



Fuente Elaboración propia.

## 1.2 Estacionamiento.

### 1.2.1 Estacionamiento general.

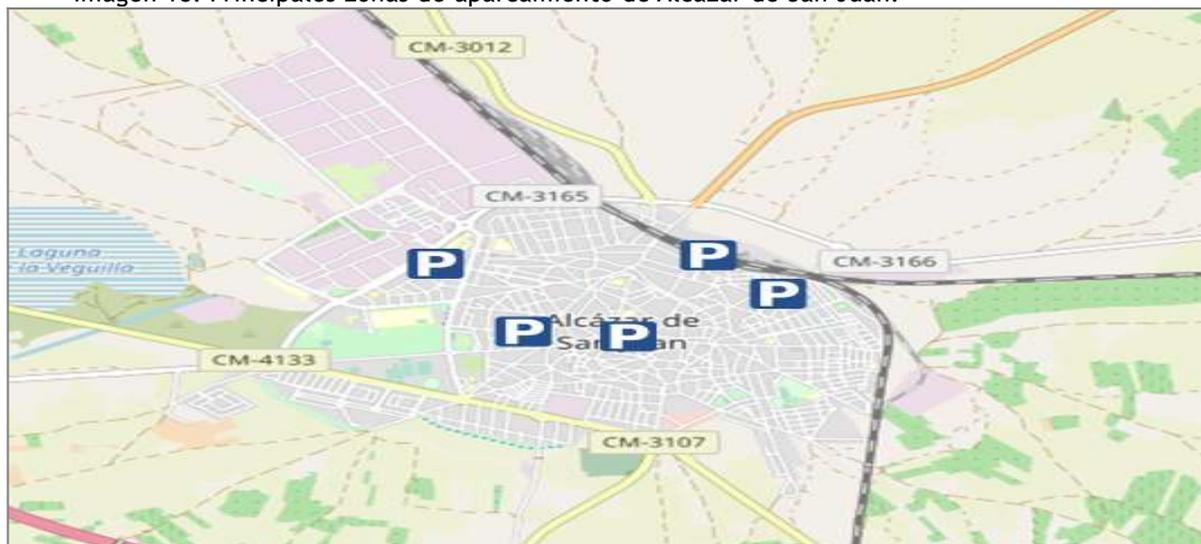
La existencia de gran cantidad de vivienda unifamiliar dentro del municipio favorece que se encuentren gran cantidad de vados que reduce de gran forma la cantidad de aparcamientos. Donde se puede observar mayor falta de estacionamiento es sobre todo en los barrios más céntricos y antiguos, en estos, el viario es más estrecho, existe menos oferta y una gran cantidad de demanda por su carácter comercial, según datos del PIMTU, de cada 100 vehículos que circulan por la zona, 66 lo hacen de paso, mientras que los otros 34 vehículos, estacionan en la zona o en sus inmediaciones.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

De estos últimos, aproximadamente el 51% estaciona a la primera, generalmente en zona regulada (O.R.A.), mientras que el 28% circula por la zona en busca de un hueco para estacionar, provocando con ello un grave problema de movilidad y una reducción considerable de la agilidad del tránsito. El 21% restante, efectúa un estacionamiento ilegal.

La ciudad cuenta con 8 grandes aparcamientos, 3 de ellos que se encuentran asociados a superficies comerciales o a equipamientos comarcales, en el Hospital, la estación de ferrocarril y uno de pago en el centro de la ciudad.

Imagen 18: Principales zonas de aparcamiento de Alcázar de San Juan.



Fuente: Elaboración propia.

Estacionamiento en la estación.

Además, existe un aparcamiento en la estación ferroviaria de Alcázar de San Juan cuyo contrato lo lleva la empresa Saba: Es un aparcamiento que funciona 24 horas y tiene una tarifa de estancia de 0,45 € la hora, con posibilidad de abonos diarios y semanales.

Imagen 19: Aparcamiento en la estación ferroviaria de Alcázar de San Juan.



Fuente: Elaboración propia.

Estacionamiento urbano subterráneo.

En la Plaza de España, que es uno de los centros urbanos y sociales de Alcázar de San Juan, se puede encontrar un aparcamiento subterráneo, que vuelve a estar en servicio, tras las recientes obras en el entorno de la plaza. Da servicio a las personas visitantes y en muy pocas ocasiones se encuentra lleno.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Imagen 20: Aparcamiento subterráneo Plaza de España.



Fuente: Google Street View.

Estacionamiento en el Hospital.

Cabe destacar que una de las zonas en las que la demanda de aparcamiento es insatisfecha es en el entorno del Hospital, que hace que los visitantes de otras comarcas busquen estacionamiento en las calles del entorno y cerca de la N-420 donde si existen espacios utilizables como aparcamientos disuasorios.

Imagen 21: Estacionamiento del Hospital.



Fuente Elaboración propia.

Otros estacionamientos.

En los últimos años se han puesto en servicio aparcamientos en la zona oeste de la ciudad junto Complejo Polideportivo Municipal Alcázar de San Juan y la Plaza de Toros. Estos aparcamientos son utilizados principalmente en fines de semana por aquellas personas que visitan la ciudad y también el día del mercado semanal.

Imagen 22: Estacionamiento en la Plaza de Toros.



Fuente Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Imagen 23: Estacionamiento junto al Complejo Polideportivo Municipal.



Fuente Elaboración propia.

Zona ORA.

Actualmente existen dos zonas tarifarias en Alcázar de San Juan, la Zona Naranja que es de residentes y la Zona Azul. Esta última dispone de tres tarifas diferentes:

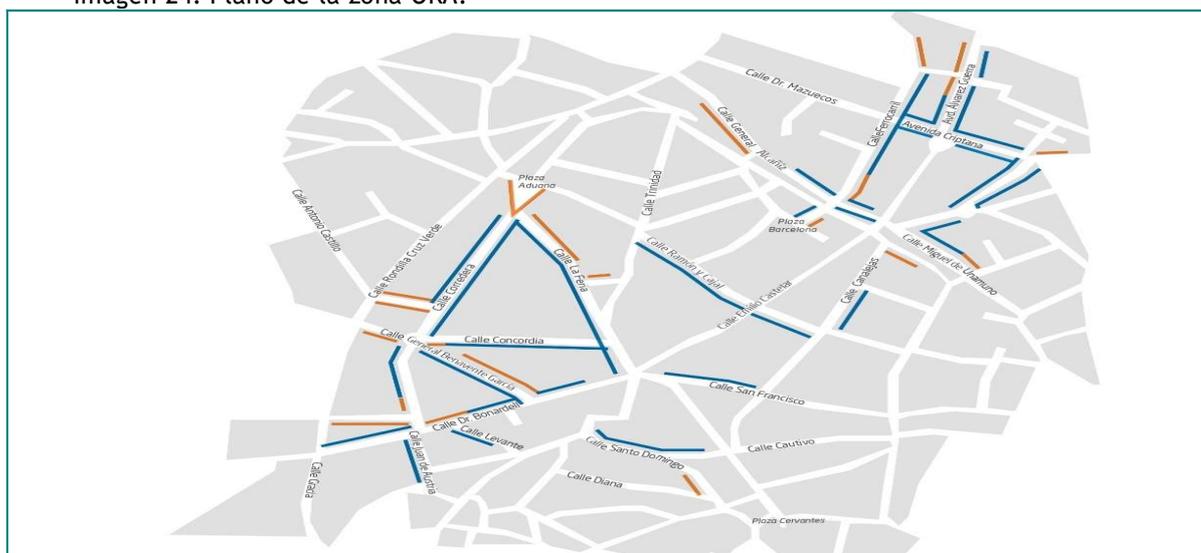
Tarifa general.

Tarifa ECO.

Tarifa Cero.

Las dos zonas tarifarias están repartidas por el municipio de la siguiente forma:

Imagen 24: Plano de la zona ORA.



Fuente: ORA. Alcázar de San Juan.

Imagen 25: Parquímetros de la zona ORA.



Fuente: Elaboración propia.

Los horarios que regulan las dos zonas son los siguientes:

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Tabla 18: Horarios Zona O.R.A.

Horario de Verano	
De Lunes a Viernes:	De 09:00 a 13:30 horas
	De 17:00 a 20:30 horas
Horario de Invierno	
De Lunes a Viernes:	De 09:30 a 13:30 horas
	De 16:30 a 20:00 horas
Todo el Año	
Sábados:	De 9:00 a 14:00
Domingos y Festivos	Libre

Fuente: ORA. Alcázar de San Juan.

Sus tarifas se exponen en la siguiente tabla:

Tabla 19: Tarifas Zona O.R.A.

Tarifa general	
Tiempo	Importe
15 minutos (importe mínimo)	0,25 €
60 minutos	0,60 €
130 minutos (importe máximo)	1,50 €
Tarifa ECO	
Tiempo	Importe
15 minutos	0,20 €
60 minutos	0,45 €
130 minutos (importe máximo)	1,15 €
Tarifa Cero	
Tiempo	Importe
15 minutos	0,10 €
60 minutos	0,30 €
130 minutos (importe máximo)	0,75 €

Fuente: ORA. Alcázar de San Juan.

#### 1.2.2 Personas con movilidad reducida (PMR)

Existen 146 plazas reservadas disponibles para aquellas personas con movilidad reducida en el municipio. Las calles en las que más plazas reservadas existen son las siguientes:

La calle Rondilla Verde con 9 plazas.

La calle Herencia con 7 plazas.

La calle Libertad con 7 plazas.

La calle Pintor Lozano con 5 plazas.

La calle Don Quijote con 5 plazas.

Imagen 26: Plazas de PMR en Alcázar



Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Fuente: Elaboración propia.

En los Anexos del documento se puede encontrar el inventario completo de plazas reservadas para personas con movilidad reducida.

### 1.3 Vehículo eléctrico.

Actualmente en Alcázar de San Juan existen cuatro cargadores eléctricos a disposición de los usuarios que utilicen este tipo de vehículo. Estos se encuentran en las siguientes ubicaciones:

Imagen 27: Cargadores eléctricos.



Fuente: Electromaps.

### 1.4 Movilidad peatonal y accesibilidad.

#### 1.4.1 Comentarios generales.

En Alcázar de San Juan aquellos desplazamientos de corta distancia se suelen hacer caminando. Según datos del PIMTU el 69% de los traslados y movimiento se realizan a pie.

El Ayuntamiento tiene un claro compromiso con la movilidad peatonal, por lo que se pueden encontrar diversas actuaciones de peatonalización de vías en el municipio. La Plaza de España, Plaza de Toros y la calle Emilio Castelar son vías que actualmente están en fase de peatonalización o ya están ejecutadas como tales.

#### 1.4.2 Aceras

En Alcázar, hay diversidad de anchos de sección de aceras. Aunque en la mayoría de los casos tienen un ancho de sección amplia. Las aceras suelen ser más anchas en las zonas nuevas y más externas al centro.

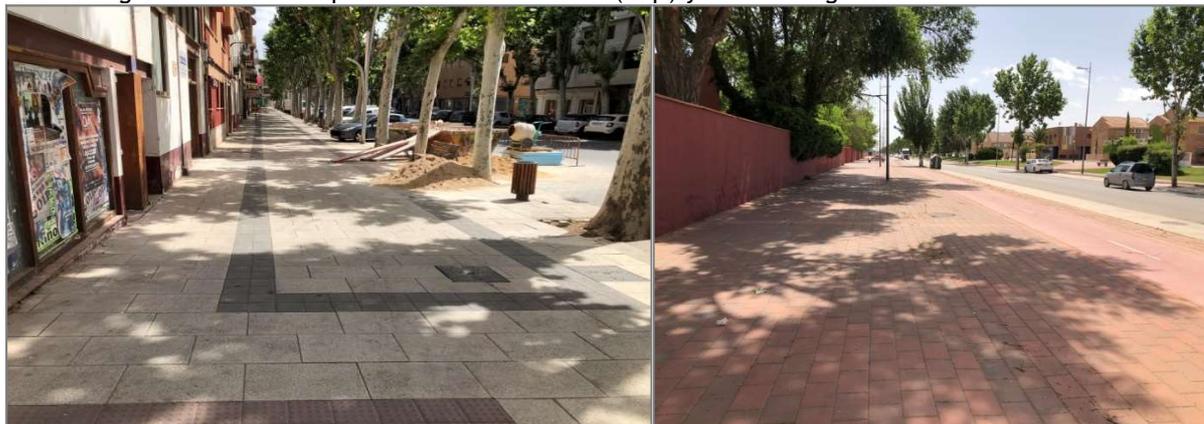
Imagen 28: Aceras con ancho de sección digno pero por debajo del permitido.



Fuente: Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Imagen 29: Aceras amplias: Av. de la Estación (izq.) y Av. Pablo Iglesias.



Fuente: Elaboración propia.

Pese a que el tamaño de las aceras es amplio en muchos casos, se observan problemas de continuidad en los itinerarios con desalineación de aceras y pasos de patones como se puede observar seguidamente.

Imagen 30: Alineación (izq.) y desalineación (der.) de pasos de peatones y aceras.



Fuente: Elaboración propia.

Además, en diversas zonas también existe la presencia de mobiliario urbano o farolas que funcionan como obstáculos en la acera debido a su ubicación. Esto provoca la reducción del ancho disponible de paso en algunos puntos concretos.

Imagen 31: Obstáculos en la acera.



Fuente: Elaboración propia.

En algunos puntos también se detectan fallos de diseño en las aceras: existen rebajes con pavimento podotáctil pero no hay pasos de peatones, lo que puede provocar confusión y mermar la seguridad de las personas con discapacidad visual.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Imagen 32: Fallos de diseño urbano.



Fuente: Elaboración propia.

Bolardos.

Usados normalmente como un elemento de protección de las aceras frente a la invasión de los vehículos, en Alcázar se encuentran una multitud de diseños que, no solo pueden inducir a confusión, sino que no cumplen la normativa referente a accesibilidad universal e, incluso significan un problema añadido por su ubicación.

Imagen 33: Bolardos que no cumplen la normativa.



Fuente: Elaboración propia.

Vados.

Existen numerosos vados (accesos a garajes a través de aceras). La tipología no es única y se encuentran dos grandes tipologías:

Algunos que afectan a todo el ancho de la acera, haciendo que las personas que transitan por ella tengan sucesivas subidas y bajadas, lo que es particularmente incómodo si hay varios vados consecutivos.

Otros que afectan solamente a una banda próxima al bordillo, lo que reduce levemente la sección útil de la acera pero permite un desplazamiento longitudinal suave a lo largo de la acera.

Imagen 34: Vados afectando a toda la sección de acera (izq,) y solo achafanando el bordillo (der.).



Fuente: Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

#### 1.4.3 Zonas peatonales y estanciales y plataforma compartida.

Como se ha comentado anteriormente, en la ciudad en los últimos años se han peatonalizado algunas zonas, como la Calle Emilio Castelar y otras zonas están en proceso, como es el caso del entorno de la Plaza España.

Imagen 35: Zonas peatonales: Calle Emilio Castelar.



Fuente: Elaboración propia.

Además, la zona centro también cuenta con varias calles que disponen de plataforma compartida, como la Calle San Francisco, la Calle Canalejas, la Calle Mediodía, etc.

Imagen 36: ejemplos de calles de plataforma compartida.



Fuente: Elaboración propia.

También se han puesto en marcha diversas zonas estanciales como en la Plaza de Toros o en la Plaza Santa Quitería, que ofrecen un espacio amplio exclusivo para el peatón, como se puede ver en las siguientes imágenes.

Imagen 37: Zonas estanciales: Plaza de Toros (izq.) y Plaza Santa Quiteria (der.)



Fuente: Elaboración propia.

#### 1.4.4 Pasos de peatones.

Existe una gran diversidad de pasos de peatones en el municipio. En zonas de nueva construcción, los rebajes y la continuidad está más cuidada, que en el casco. Pero, en términos generales, en la mayoría de la ciudad los pasos de peatones están rebajados.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Imagen 38: Pasos de peatones rebajados y con pavimento podotáctil.



Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, donde hay menos uniformidad es en la existencia de pavimento podotáctil y encañamientos. Incluso hay calles en las que los pasos con pavimentos podotáctiles se alternan con otros que no disponen de ellos. También hay un déficit de las marcas viales de la señalización horizontal. Ambos problemas se pueden observar a continuación.

Imagen 39: Problemas en pasos de peatones.



Fuente: Elaboración propia.

Otro problema relacionado con los pasos de peatones es la existencia en varios puntos de la ciudad de contenedores que obstaculizan la visión tanto para el peatón como para el conductor a la hora de cruzar, lo que significa una seria reducción de la seguridad vial.

Imagen 40: Contenedores que obstaculizan la visión.



Fuente: Elaboración propia.

#### 1.4.5 Metro minuto.

Desde el Ayuntamiento de Alcázar de San Juan, a través de la iniciativa Metro Minuto promueven el desplazamiento presentando 10 ventajas de caminar como modo de desplazamiento:

Mejoras tu salud y la de todos.

Mejoras la salud del planeta.

Ahorras dinero para ti y para todos.

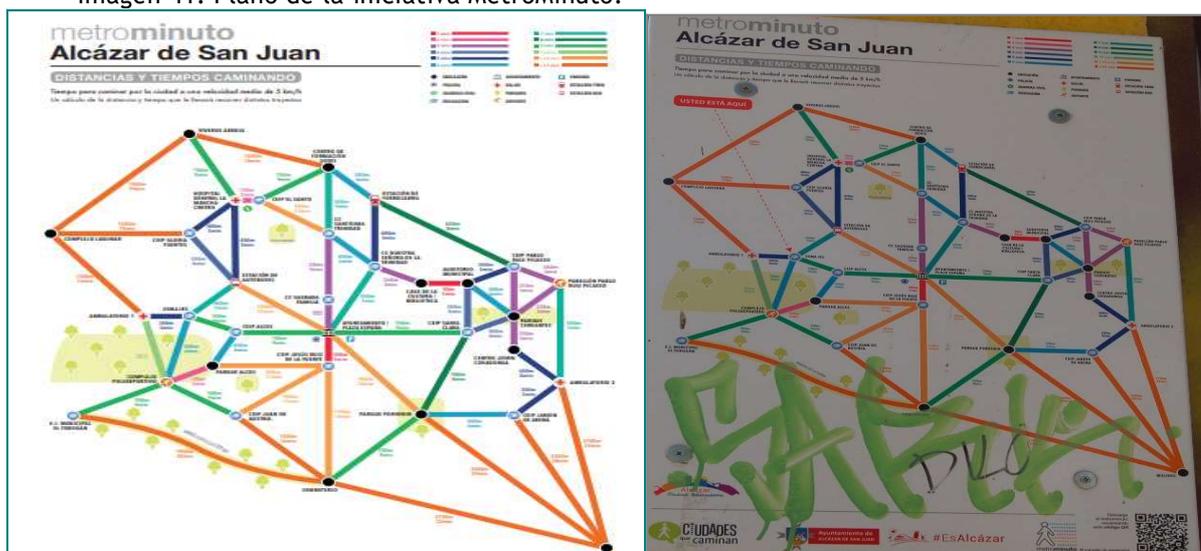
Ganas tiempo para pensar.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

- Reduces estrés.
- Cuidas de tu barrio.
- Mejoras relaciones sociales.
- Das sentido al espacio público.
- Compras en el pequeño comercio.
- Evitas atropellos.

Todo esto se hace a través de unas líneas que recuerdan las simbólicas típicas de los servicios de metro, y que con un código de colores indican lo que se tarda entre los puntos más importantes del municipio:

Imagen 41: Plano de la iniciativa MetroMinuto.



Fuente: Ayuntamiento de Alcázar de San Juan y elaboración propia.

Movilidad ciclista y Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

Actualmente, la bicicleta representa un 17% de los desplazamientos según los datos del PIMTU, una cifra nada desdeñable. Los dos grupos sociales en los que este tipo de movilidad es más usada es entre los jóvenes, hasta que pueden acceder a un automóvil o una moto, y para las personas de la tercera edad para los que este tipo de movilidad es muy versátil además de que representa un bajo coste.

Imagen 42: Ciclistas circulando por Alcázar de San Juan.



Fuente: Elaboración propia.

El clima de la ciudad, poco lluvioso y con una topografía esencialmente llana lo hacen un modo ventajoso para moverse por el municipio, desde el centro de la ciudad a cualquier punto de la periferia los trayectos en bicicleta no suelen exceder los 10 minutos.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

En el PIMTU se estima que alrededor de 5.500 bicicletas se encuentran en el municipio por lo que en la actualidad muchos hogares, probablemente más del 50%, cuentan con al menos una.

#### 1.4.6 Carril bici.

Actualmente existen 6.318 metros lineales de carril bici en el municipio que se agrupan de la siguiente forma:

Avenida Adolfo Suarez: 2.344 m.

Avenida de Cervera: 342 m.

Avenida Pablo Iglesias: 1873 m.

Ferial: 400 m.

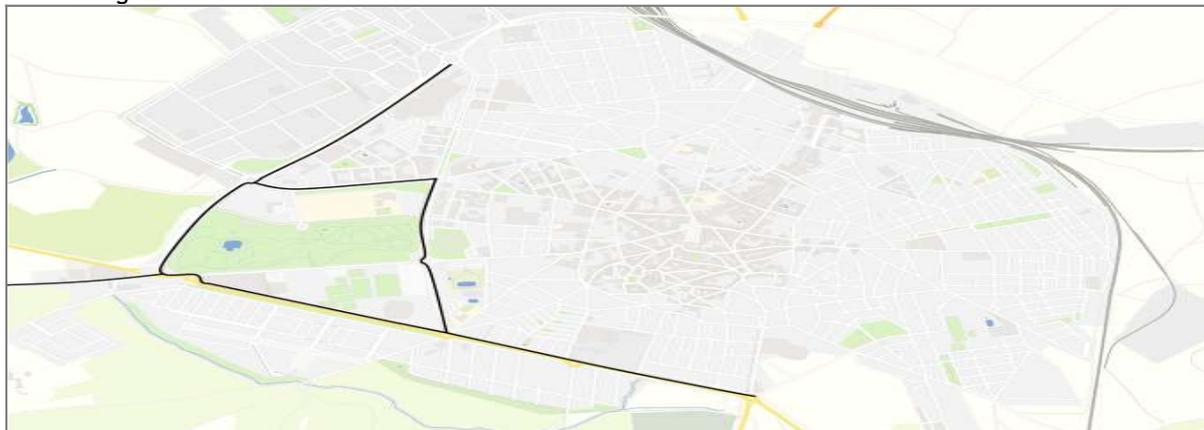
Pista roja paralela al Parque Alce y zona Institutos: 344 m.

Calle Emilio Castelar: 495 m.

Zona Institutos: 520 m.

A continuación se muestran los itinerarios ciclistas en plataforma reservada en el municipio:

Imagen 43: Carriles bici de Alcázar de San Juan.



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 44: Ejemplos de carriles-bici: Av. Institutos (izq.) y Av. Pablo Iglesias (der.).



Fuente: Elaboración propia.

Imagen 45: Ejemplos de carriles-bici: Av. Adolfo Suárez (izq.) y Av. Constitución (der.).



Fuente: Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

#### 1.4.7 BiciAlcázar.

El municipio cuenta con un servicio de alquiler de bicicletas con un total de 43 bicicletas a disposición de los ciudadanos en tres puntos del municipio:

Plaza de España.

Parque Cervantes.

Pabellón Antonio Díaz-Miguel.

El coste del alquiler es de 12 euros anuales, por un periodo de 2 horas al día con la posibilidad de aumentar el número de horas a 1,50 euros. Además, el servicio es gratuito para los mayores de 65 años.

Este sistema ha sido rehabilitado en los últimos años, ya que se puso en marcha en el año 2008, ha necesitado de una actualización de la tecnología que pasaría de electrónica a RSCONTROL convencional y con el consiguiente cambio de todo el sistema existente a esta nueva tecnología.

Imagen 46: Estación de BiciAlcázar en las proximidades del Ayuntamiento (Plaza de España).



Fuente: Elaboración propia.

#### 1.4.8 Aparcabicis.

Actualmente existen en el municipio los siguientes aparcabicis de tipo arco anclados al suelo y con espacio para 10 bicicletas. Además, también hay un aparcamiento con cubierta para la lluvia compartida para bicicletas y motos en el Hospital.

CP. Santa Clara.

CP. Pablo Ruiz Picasso.

CP. El Santo.

CP. Juan de Austria.

CP. Alces.

CP. Gloria Fuertes.

CP. Jardín de Arena.

CP. Jesús Ruíz.

CP. Alces.

IES. María Zambrano.

IES. Juan Bosco.

IES. Miguel de Cervantes.

Plaza de España.

Piscina Municipal.

Campo de Fútbol.

P. Polideportivo Díaz Miguel.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

P. Polideportivo Vicente Paniagua.

Centro de Salud I.

Centro de Salud II.

Parque Cervantes (2).

Multicines.

Zona calle Corredera.

Parque Jesús González Merlo.

Plaza Lorenzo Rivas.

Centro de Empresas.

Centro de Mayores (2).

Imagen 47: Ejemplos de aparcabicis: IES Juan Bosco (izq.) y Hospital (der.).



Fuente: Elaboración propia.

Pese a la existencia de varios aparcabicis en la ciudad, se observan bicicletas aparcadas en diferentes zonas de la ciudad ancladas a mobiliario urbano y a árboles, como se puede ver a continuación.

Imagen 48: Bicicletas ancladas a mobiliario urbano y a árboles.



Fuente: Elaboración propia.

#### 1.4.9 Vehículos de movilidad personal (VMP).

En la localidad se observa un gran número de personas que utilizan los VMP, mayoritariamente, los patinetes eléctricos para sus trayectos urbanos. Sin embargo, se detecta que muchos de ellos circulan por las aceras o realizan maniobras peligrosas. Hay muchos jóvenes, menores de edad, que son usuarios de este modo de transporte.

Imagen 49: Usuarios de patinetes circulando por la ciudad.



Fuente: Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



Transporte público.

#### 1.4.10 Transporte Urbano

El servicio de transporte urbano de Alcázar es gratuito y cuenta con una línea circular con 14 expediciones a lo largo del día, de lunes a viernes laborables, con los horarios de inicio de servicio los que se exponen en la siguiente tabla:

Tabla 20: Horario del autobús urbano.

<i>Expedición</i>	<i>Hora</i>
1 <sup>a</sup>	7:15
2 <sup>a</sup>	8:00
3 <sup>a</sup>	8:50
4 <sup>a</sup>	9:45
5 <sup>a</sup>	10:45
6 <sup>a</sup>	11:45
7 <sup>a</sup>	12:45
8 <sup>a</sup>	13:45
9 <sup>a</sup>	14:45
10 <sup>a</sup>	15:45
11 <sup>a</sup>	17:00
12 <sup>a</sup>	18:00
13 <sup>a</sup>	19:00
14 <sup>a</sup>	20:00

Fuente: Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

El servicio dispone de dos vehículos híbridos con acceso para personas con movilidad reducida.

La línea circular cuenta con las siguientes paradas:

Plaza Sta. Quitería.

C/ Mediodía.

Avd. Cervera con Castellanos.

Avd. Cervera (cementerio).

C/ Porvenir.

C/ Cuatro Caminos.

Avd. Castilla la Mancha.

C/ Arroyo Mina con Simancas.

C/ La Virgen con Federico Álvarez.

Paseo San Isidro con Lanzarote.

Paseo San Isidro (Centro Salud II).

C/ Bachiller Sansón Carrasco.

C/ Gibraltar Español.

C/ Arroyo Mina (C. Discapacitados).

C/ Goya (Casa Cultura).

Avenida Criptana con A. Guerra.

C/ Marques de Múdela.

C/ Salamanca (principio).

C/ Salamanca (final).

C/ Castelló con Avda. Quero.

Avd. Constitución (frente Hospital).

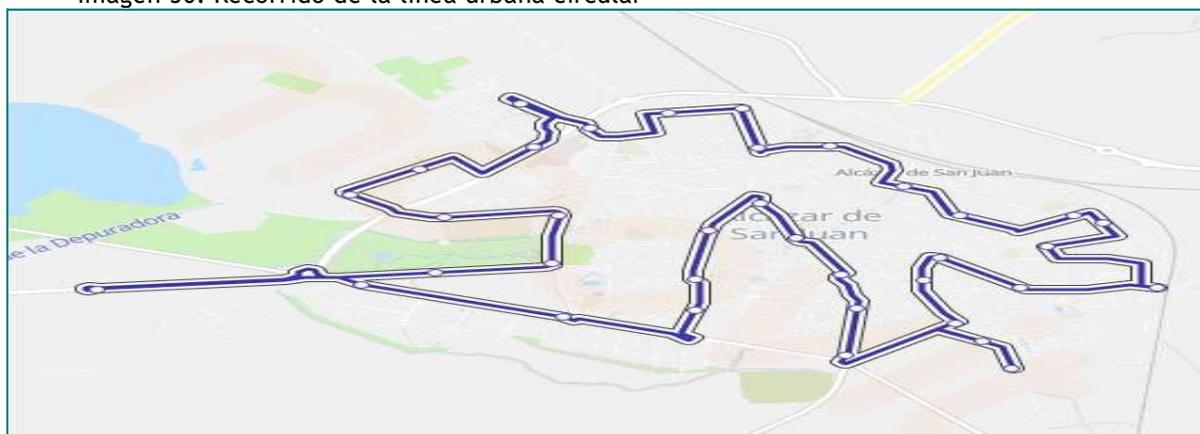
Avd. de Europa.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

Avd. la Pradera.  
C/ De la Artesanía.  
Avd. Teresa Jornet.  
Avd. Los Institutos (Centro Salud I).  
Avd. Constitución con Avd. Institutos.  
Avd. Constitución (Máquina Tren).  
Avd. del Deporte (Pabellón).  
Carrefour (Residencia).  
Avd. Pablo Iglesias con Cruz Roja.  
Avd. Pablo iglesias (Mercadillo).  
C/ Mosaicos (Coop. La Unión).  
C/ Gracia.  
Rondilla Cruz Verde (C. Mayores).  
Plaza Aduana.

Imagen 50: Recorrido de la línea urbana circular



Fuente: Moovit.

Cabe destacar que se han realizado en los últimos años modificaciones de la línea para mejorar la cobertura, reestructurar las paradas y se han aumentado las frecuencias al doble de las que había cuando se implementó la línea.

Varias de las paradas disponen de marquesinas, pero, como se puede observar en la siguiente imagen, están anticuadas, tienen multitud de grafitis y no son confortables. Además, la información disponible no se observa con facilidad debido a las pintadas y a la existencia de muchos carteles de publicidad empapelando el panel interno de la marquesina.

Imagen 51: Marquesinas



Fuente: Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Demanda.

Este servicio municipal de transporte tuvo en 2021 un total de 94.992 usuarios con una media de 7.916 usuarios mensuales.

Tabla 21: Histórico de usuarios.

Año	Usuarios
2018	94.092
2019	94.417
2020	59.565
2021	94.992

Fuente: Información recibida por el Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

El mes en el que más demanda hay es en noviembre mientras que enero es en el que menos se usa el servicio:

Tabla 22: Usuarios totales por mes (2021).

Año	Usuarios de línea	Estudiantes	Total
Enero	4.008	1.515	5.523
Febrero	4.434	2.519	6.953
Marzo	6.053	2.806	8.859
Abril	5.175	2.855	8.030
Mayo	5.692	2.584	8.276
Junio	6.124	1.615	7.739
Julio	5.385	0	5.385
Agosto	5.679	0	5.679
Septiembre	6.536	2.831	9.367
Octubre	6.710	3.380	10.090
Noviembre	7.118	3.852	10.970
Diciembre	5.888	2.233	8.121

Fuente: Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

#### 1.4.11 Transporte interurbano.

Autobuses interurbanos.

Alcázar de San Juan cuenta con una estación de autobuses interurbana que la conecta con diversas ciudades de la región y del resto de España. Se encuentra aproximadamente a un kilómetro del centro de la ciudad. Además, cuenta con estacionamiento.

Imagen 52: Estación de autobuses de Alcázar de San Juan.



Fuente: Elaboración propia.

Alcázar tiene conexiones directas con diversos municipios del entorno:

Tomelloso.

Campo de Criptana.

Pedro Muñoz.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Las relaciones de larga distancia son con:

Valencia.

Benidorm.

Granada.

Málaga.

Sevilla.

Córdoba.

Barcelona.

Murcia.

Úbeda.

Castellón de la Plana.

Alicante.

Almería.

Motril.

Torremolinos.

Baeza.

Ferrocarril.

La estación de ferrocarril de Alcázar de San Juan, tiene una importancia histórica ferroviaria, ya que constituyó uno de los principales nudos ferroviarios en la red española de ferrocarril, y que llegó a ser el punto de bifurcación de las líneas ferroviarias que unían la capital española con el sur y la zona de Levante. En 1992 se abrió el nuevo acceso ferroviario a Andalucía, con lo que la estación de Alcázar de San Juan perdió su importancia ferroviaria.

Imagen 53: Estación de ferrocarril de Alcázar de San Juan.



Fuente: Elaboración propia.

Actualmente la estación ferroviaria de Alcázar de San Juan mantiene servicios de media y larga distancia y esta operada por Adif. Registra 40 trenes con parada diaria y alrededor de medio millón de viajeros anuales, de los cuales casi la mitad tienen como destino u origen Madrid.

Actualmente las conexiones ferroviarias de media distancia conectan Alcázar de San Juan con las siguientes ciudades:

Madrid.

Ciudad Real.

Albacete.

Alicante.

Valencia.

Badajoz.

Jaén

Además, Alcázar de San Juan tiene conexión de larga distancia con los siguientes destinos:

Madrid.

Barcelona.

Valencia.

Murcia.

Extremadura.

Andalucía.

1.4.12 Taxis.

En el municipio existen 11 licencias de taxis en la actualidad y cuenta con dos paradas, como se puede ver a continuación:

Una parada de taxis frente a la estación de ferrocarril,

Y, otra parada, en la entrada al Hospital.

Imagen 54: Parada de taxi de la estación de ferrocarril (izq.) y del Hospital (der.)



Fuente: Elaboración propia.

1.5 Logística urbana.

El inventario de plazas de carga y descarga dentro del municipio asciende a 43 reservas que se reparte por distintos puntos. La calle Rondilla Cruz Verde es la que cuenta con un mayor número de ellas, hasta un total de 6.

En los Anexos se puede encontrar el inventario de plazas de carga y descarga completo.

Imagen 55: Zonas de carga y descarga.



Fuente: Elaboración propia.

1.6 Movilidad en ámbitos singulares.

1.6.1 Movilidad sanitaria.

El principal atractor de movilidad por motivos sanitarios es el Hospital General La Mancha Centro. Se encuentra en la periferia de la localidad y el principal modo de acceso es el vehículo privado. Dispone de aparcamiento, pero no es suficiente para el volumen de vehículos que acuden, por lo que

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

se detectan algunos comportamientos ilícitos como se observa a continuación. También cuenta con aparcamiento para bicicletas y motos.

Imagen 56: Problemas de aparcamiento incívico en el entorno del Hospital.



Fuente: Elaboración propia.

Desde la calle el acceso peatonal cuenta con pasos rebajados y aceras de buen tamaño, sin embargo, el acceso desde el aparcamiento es un poco más caótico.

Imagen 57: Entorno peatonal del Hospital.



Fuente: Elaboración propia.

Otros puntos atractores de viajes son los centros de salud, hay dos, uno en cada extremo de la localidad y, como en el caso del Hospital, su lejanía al centro hace que el principal modo de acceso sea el vehículo privado. Ambos cuentan con aparcabicis.

#### 1.6.2 Movilidad escolar.

El municipio de Alcázar cuenta con bastantes equipamientos escolares. Al igual que en el resto de ciudades españolas, cabe destacar que este tipo de movilidad es muy importante en la ciudad no solo por consideraciones sociológicas, sino porque la concentración de movimientos en la hora de salida y de entrada de los centros educativos supone un importante pico de desplazamientos.

Los principales problemas los concentra la zona de los institutos, ya que la ubicación muy próxima de tres centros en la misma calle provoca un importante flujo de vehículos, peatones, etc. Sin embargo, esta zona cuenta con un amplio espacio peatonal, con carril bici y, además los centros, disponen de aparcabicis en el interior.

Imagen 58: Entorno peatonal de los institutos.



Fuente: Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Imagen 59: Aparcabicis en el IES Juan Bosco.



Fuente: Elaboración propia.

Metro minuto escolar.

En consonancia con la iniciativa del metro minuto general de la ciudad, se aplica la misma metodología para el entorno cercano al CEIP Jardín de Arena. Este mapa ya no abarca toda la ciudad sino un ámbito de 15 o 20 minutos a pie alrededor del centro escolar. Son los propios alumnos y alumnas a través de un taller con un tutor o tutora quienes han elegido los puntos a introducir en el mapa, así como los tiempos y distancias entre ellos.

Imagen 60: Metrominuto escolar en el CEIP Jardín de Arena.



Fuente: Elaboración propia.

Es una herramienta que persigue los siguientes objetivos:

Hablar sobre conceptos como la movilidad sostenible y el espacio público.

Mejorar el conocimiento sobre el entorno cercano.

Trabajar los conceptos de tiempo y distancia aplicados sobre un mapa de nuestro entorno cercano.

Introducir el uso de tecnologías geográficas cotidianas.

Fomentar los desplazamientos activos.

### 1.6.3 Movilidad a los polígonos.

La movilidad, tanto en el polígono de Los Alces como en el polígono Emilio Castro tiene bastan-

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

tes similitudes. El acceso principal es en vehículo privado. Respecto al estacionamiento no se observa una gran colmatación del espacio, hay plazas libres en las diversas zonas. Respecto a las aceras, como se puede ver en las siguientes imágenes, tienen un estado de conservación que, en algunas calles, es relativamente bajo. Además, hay aceras con poco ancho de sección y otras que tienen obstáculos que dificultan el paso de los peatones. Además, en casi ningún punto de las calles hay pasos de peatones, lo que dificulta el establecimiento de itinerarios peatonales seguros.

Imagen 61: Movilidad en los polígonos industriales.



Fuente: Elaboración propia.

#### 1.7 Aspectos energéticos y medioambientales.

##### 1.7.1 Calidad del aire.

La contaminación atmosférica supone efectos negativos sobre la salud humana y el medio ambiente. Por ello, el descenso de las emisiones de gases nocivos y su consiguiente mejora de la calidad del aire es uno de los temas pendientes del modelo de movilidad y transporte español.

A nivel nacional, este ámbito es regulado por la Ley 34/2007 de calidad del aire y protección de la atmósfera la cuál define a la atmósfera como un bien común indispensables para la vida del cual todas las personas tienen el derecho de su uso y la obligación de su conservación y por el Real Decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire que establece los umbrales de cada contaminante, regula la evaluación y establece el régimen sancionador.

Los principales contaminantes que hacen referencia estas leyes y que por tanto afectan a la calidad del aire de las áreas urbanas son: Dióxido de Azufre (SO<sub>2</sub>), Óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), las partículas en suspensión (PM<sub>2,5</sub> y PM<sub>10</sub>) y ozono troposférico (O<sub>3</sub>). De acuerdo con el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), las principales fuentes de emisión de este tipo de contaminantes son la industria y el transporte que suponen un 56% y 32 % respectivamente.

Dentro de la Red de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire de Castilla-La Mancha, Alcázar de San Juan se encuentra integrada en la zona de la Mancha, siendo la estación de medición más cercana la localizada en la ciudad de Ciudad Real.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

En el año 2014, se elaboró en el municipio un inventario de emisiones que en los que se obtuvieron los siguientes resultados:

Tabla 23: Emisiones estimadas por el transporte.

	Energía	tCO2
Transporte urbano municipal	Gasóleo	2.563
Transporte urbano privado y comercial	Gasóleo	5.594
	Gasolina	8.938
Total		17.095

Fuente: Inventario de Emisiones de Alcázar de San Juan.

### 1.7.2 Contaminación acústica.

El principal foco de ruidos de la ciudad de Alcázar es el tráfico de vehículos de la red viaria, especialmente en aquellos viales que por intensidad y tipo de pavimento ocasionan niveles de ruido elevados en las horas del día de mayor tránsito de vehículos.

De acuerdo con las últimas mediciones de ruido realizadas, las principales zonas con problemas de ruido por tráfico son las siguientes:

Imagen 62: Zonas urbanas afectadas por ruido.



Fuente: Estrategia Edusi.

### Participación ciudadana.

#### 1.8 Metodología.

En los Planes de Movilidad Sostenible se debe garantizar la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

Esta participación pública trasciende a la mera recopilación de opiniones y permite llegar a una formulación aceptable por todos, más eficaz en el medio y largo plazo. Pero la participación no es algo sencillo, por lo que conviene organizarla. Una adecuada estrategia de participación debe definir los procesos que van a ser desarrollados y las interrelaciones entre etapas, estableciendo quién deberá

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

participar y qué herramientas se aplicarán. La estrategia debe definir los papeles y responsabilidades de todas las partes y grupos de agentes a involucrar en la toma de decisiones, incluyendo a los miembros del equipo gestor.

Desde un punto de vista instrumental, la participación pública ha consistido en una serie de procesos de comunicación para intercambiar información de los agentes con el equipo gestor del proyecto y viceversa. Las herramientas de participación utilizadas para identificar problemas y proponer soluciones se pueden clasificar en tres tipos:

De difusión de la participación unidireccional hacia los ciudadanos con campañas informativas.

De recogida de información unidireccional hacia la Administración mediante tres encuestas con aportaciones de los ciudadanos.

De carácter interactivo bidireccional mediante Focus Group.

#### 1.9 Difusión.

A lo largo de todo el proceso de difusión de la participación se han empleado diversos medios que se detallan a continuación:

Banner en la web municipal. Se dispuso un banner en la web municipal que dirigía a una web elaborada para este cometido. Seguidamente, se muestra el banner empleado.

Imagen 63: Banner de difusión del PMUS.



Fuente: Elaboración propia.

Página web (<https://participa.alcazardesanjuan.es/encuestas>). En esta web, además, de la explicación de que es un plan de movilidad, se facilitaban los enlaces a las encuestas para conocer la opinión de los habitantes de Alcázar de San Juan.

Redes sociales. A través de las redes sociales del municipio (Facebook y Twitter), el día 15 de junio, el equipo de comunicación del Ayuntamiento difundió el proceso participativo. A continuación, se observa alguna de las publicaciones.

Nota de prensa: El día 15 de junio el Ayuntamiento publicó una nota de prensa en la que además de informar sobre la puesta en marcha del estudio para llevar a cabo el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), se daba publicidad al comienzo del proceso participativo con enlaces a las encuestas.

Imagen 64: Publicaciones en Facebook (izq.) y en Twitter (der.).



Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



Fuente: Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

1.1 Encuestas.

1.1.1 Descripción general.

Para conocer las inquietudes de ciudadanas y ciudadanos de Alcázar de San Juan con relación a temas de movilidad en el municipio se han realizado tres encuestas online, cuyo contenido es como sigue:

Caracterización de hábitos personales. En esta encuesta se preguntaba sobre datos generales (edad, género, lugar de trabajo, etc.), disponibilidad de vehículos y sobre formas de desplazamiento.

Valoración de la movilidad de Alcázar de San Juan y de posibles políticas o actuaciones. En este caso las preguntas se centraban en el análisis de la movilidad del municipio, daban varias opciones y versaban sobre peatones, coches, transporte público, movilidad ciclista, patinetes, etc.

Principales problemas identificados y posibles soluciones. Para terminar, se facilitaba un espacio para poder detallar alguna cuestión que considerasen significativa sobre la movilidad en Alcázar de San Juan.

Las encuestas han estado abiertas para que la población interesada pudiera participar durante un mes, desde el 15 de junio de 2022 hasta el 15 de julio de 2022. Durante todo este tiempo se han recibido diversidad de respuestas, distribuidas de la siguiente forma:

Caracterización de hábitos personales: 93 respuestas.

Valoración de la movilidad de Alcázar y de posibles políticas o actuaciones: 47 respuestas.

Principales problemas identificados y posibles soluciones: 26 respuestas.

Además, se han llevado a cabo encuestas en papel en los centros de mayores de la localidad. En estas encuestas se han obtenido 5 respuestas, con resultados similares a los obtenidos en las encuestas digitales.

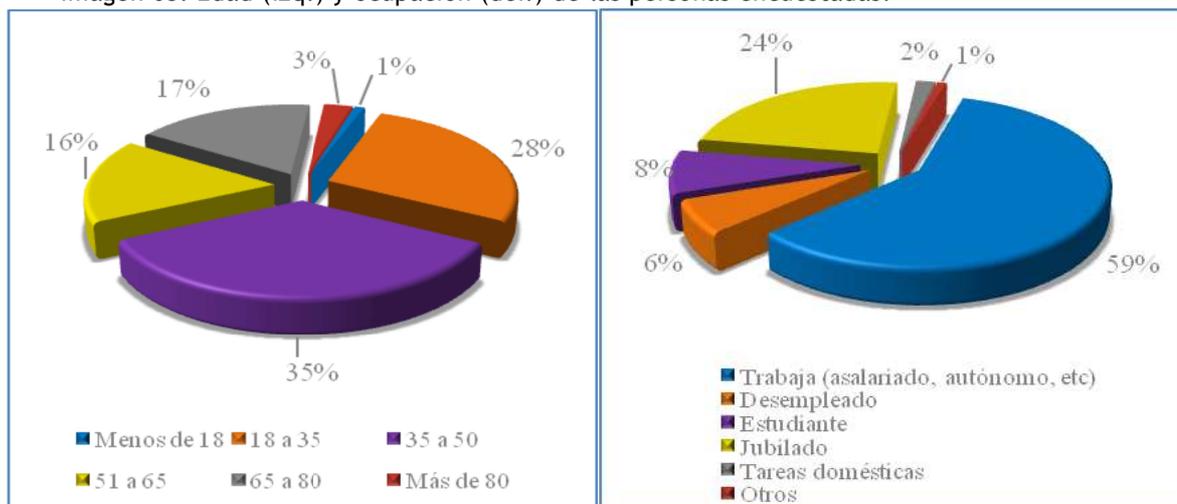
Los formularios completos de las encuestas se encuentran en anexos al final de este documento.

1.1.2 Resultados de la encuesta.

Caracterización de la muestra.

De las personas que han respondido la encuesta, un 58% son hombres y el restante, un 42%, son mujeres. La mayoría tienen entre 35 y 50 años (35%) y entre 18 y 35 (28%). De todos los encuestados, un 62 % trabaja y un 24% está jubilada y jubilados. El resto de las ocupaciones tiene porcentajes inferiores al 8%.

Imagen 65: Edad (izq.) y ocupación (der.) de las personas encuestadas.



Fuente: Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

De todas las personas encuestadas, un 12% residen fuera de Alcázar, sobre todo, en Campo de Criptana. De los que residen en Alcázar, casi la mitad, en concreto el 49%, vive en el barrio de Santa María (25%) y en el barrio de Goya/Parque Cervantes (24%). Otras zonas de cuyos vecinos se han recibido bastantes respuestas son: El Santo (18%), el Arenal (15%) y el Porvenir (13%), repartiéndose las demás respuestas según muestra el gráfico siguiente.

Imagen 66: Residencia de los participantes en las encuestas.



Fuente: Elaboración propia.

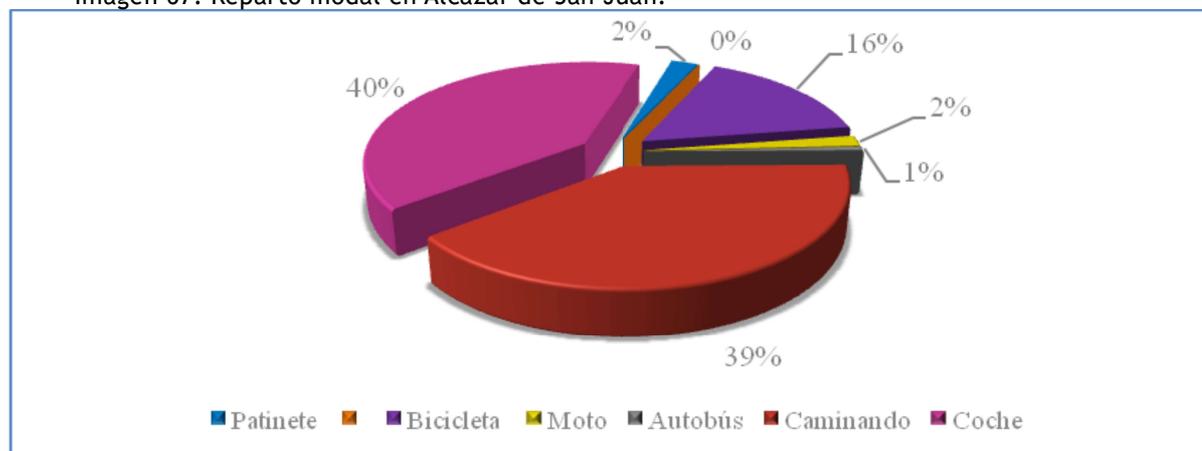
Respecto al lugar de trabajo, de todas las personas encuestadas, un 40% trabajan o estudian fuera del municipio. Entre quienes trabajan dentro de Alcázar de San Juan, un importante porcentaje trabajan o estudian en el Arenal (26%) y en Santa María (22%). El 19% lo hace en El Santo.

Respecto a la disponibilidad de vehículos y cuestiones afines, la gran mayoría asegura que posee permiso de conducir (95%), vehículo privado (95%) y garaje donde dejarlo (81%). Cabe destacar que un 70% de las personas que han respondido posee una bicicleta con la que desplazarse, un 8% posee un patinete y otro 10% cuentan con motocicleta.

Caracterización general de la movilidad.

Atendiendo a las formas más frecuentes de moverse, en el siguiente gráfico se puede observar el reparto modal, que refleja que casi un 42% de las personas encuestadas se mueve en vehículo privado (coche y moto), una cifra similar se mueve a pie (40%), siendo los modos más populares dependiendo del destino. Además, un 16% de ellas usa la bicicleta y un 2% el patinete. Respecto al transporte público, es muy poco usado, con cifras en torno al 1%.

Imagen 67: Reparto modal en Alcázar de San Juan.

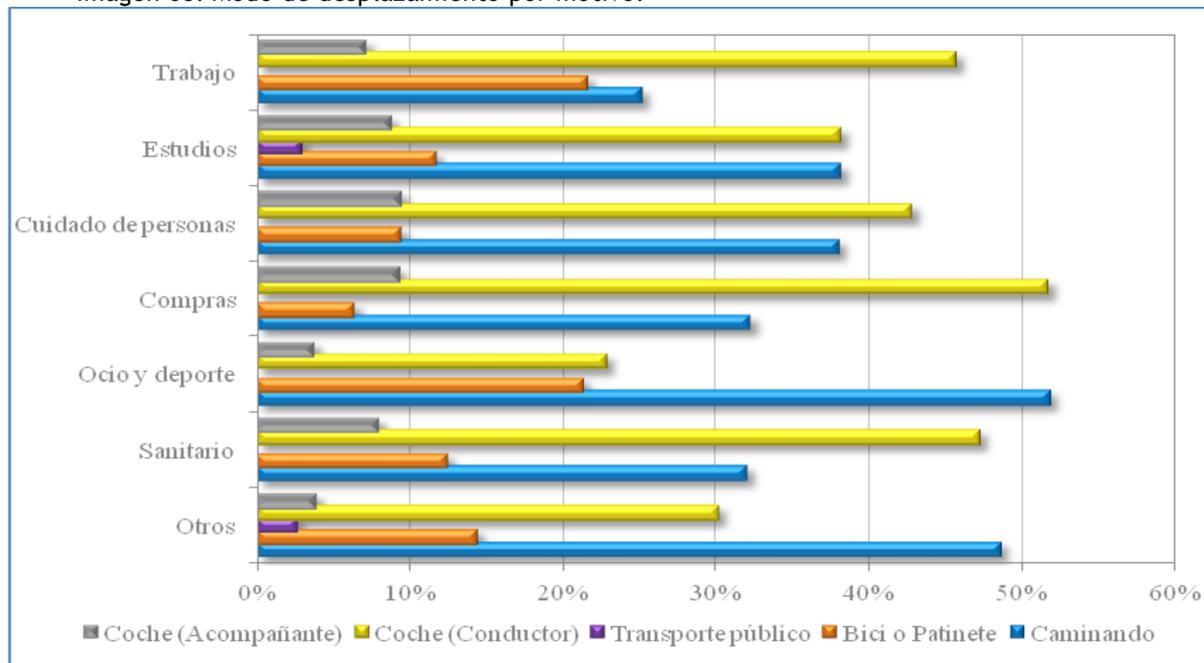


Fuente: Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

En cuanto a los motivos de desplazamiento, el coche es el modo principal que se utiliza en Alcázar para acudir al trabajo, para el cuidado de personas y por motivos sanitarios, mientras que el modo a pie es mayoritario por los motivos de ocio y deporte, estudios y otros. En bicicleta o patinete se des- plazaba más de un 20% por motivos de trabajo y ocio y deporte. A continuación, se pueden observar grá- ficamente todos estos datos.

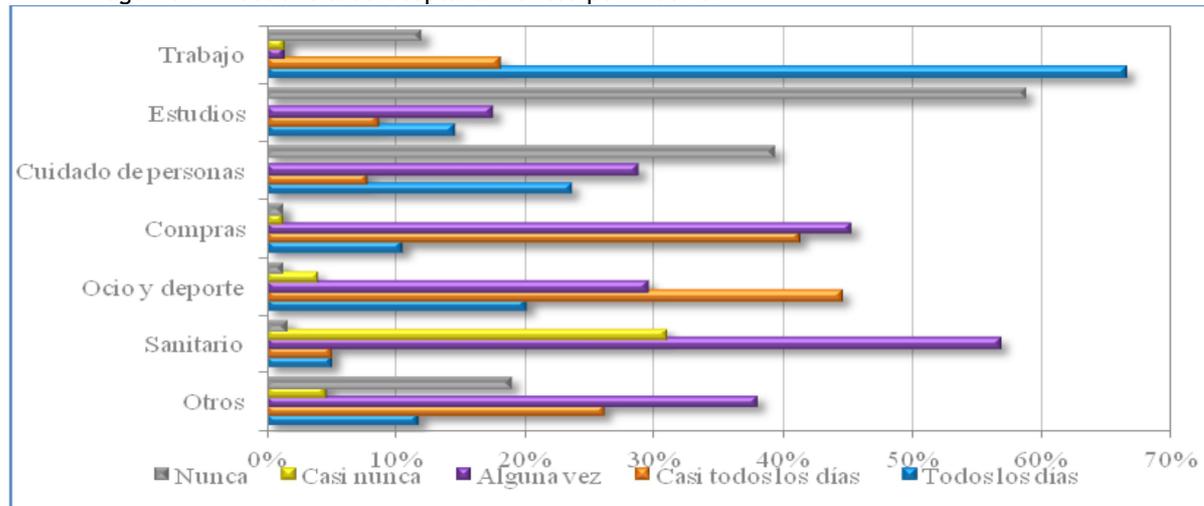
Imagen 68: Modo de desplazamiento por motivo.



Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la frecuencia del desplazamiento, el trabajo, con más de un 60% es el principal moti- vo de desplazamiento todos los días. En cambio, en los desplazamientos que se realizan casi todos los días, son el ocio y deporte con un 45% y las compras con un 41% los que destacan. Además, el motivo sanitario, las compras y otros motivos no especificados en la encuesta son relevantes en la movilidad de las personas encuestadas y los realizan algunas veces.

Imagen 69: Frecuencia de desplazamientos por motivo.



Fuente: Elaboración propia.

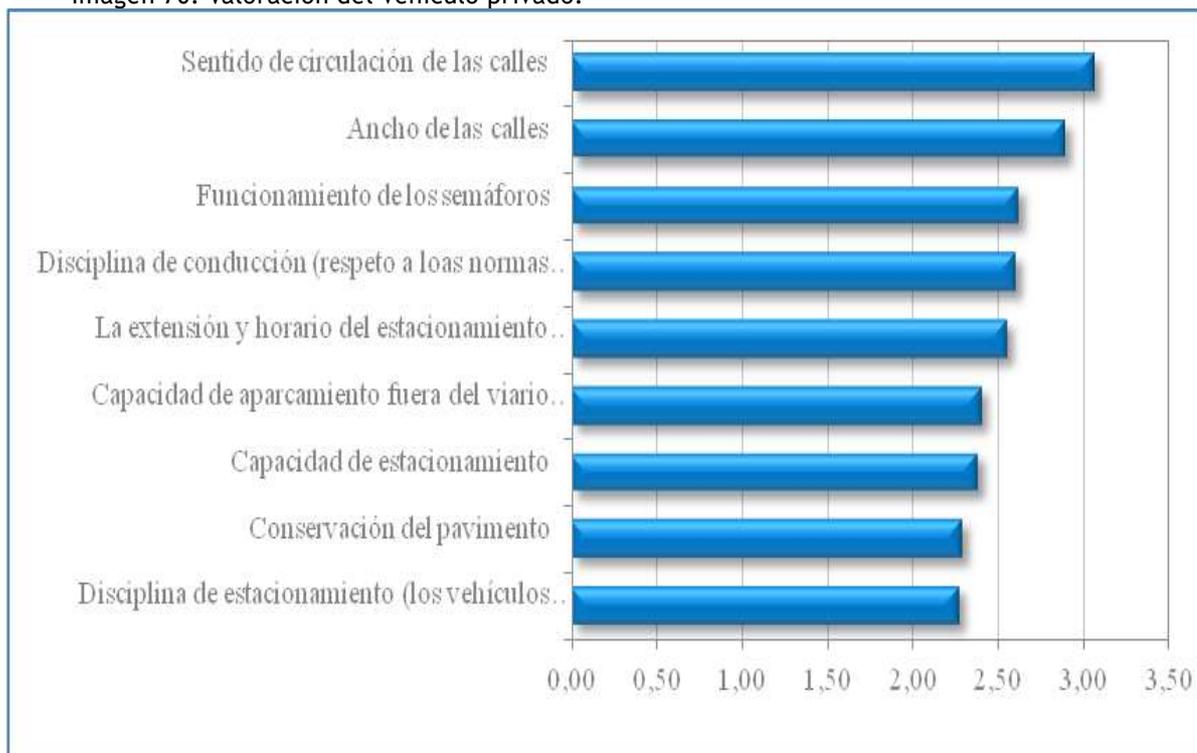
Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Percepciones y valoración de la situación actual.

Los datos de participación en los que se valora la situación actual del municipio se han explotado ponderando las respuestas para sacar un valor del 1 al 5, siendo una nota cercana a 5 “muy bien”, y una cercana a uno “muy mal”. Las percepciones con notas cercanas a tres tienen una valoración de “normal”. En los siguientes gráficos se pueden observar estas explotaciones.

Respecto a la valoración sobre el vehículo privado, el concepto peor valorado y el que la gente detecta como más negativo es la disciplina de estacionamiento y la conservación del pavimento. En cambio, califican con una mejor valoración tanto los anchos de las calles como los sentidos de la circulación.

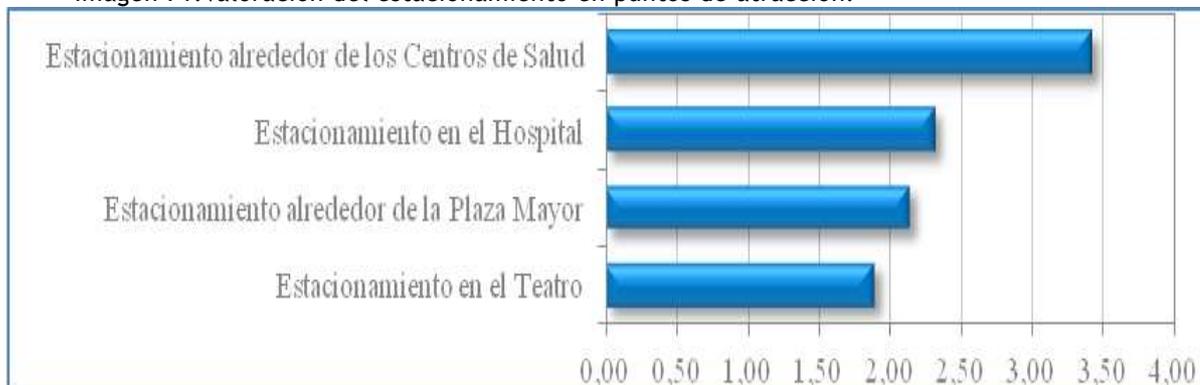
Imagen 70: Valoración del vehículo privado.



Fuente: Elaboración propia.

Otro tema por el que se preguntó a las personas encuestadas fue por el estacionamiento en puntos de atracción. En este caso, la mejor valoración la obtiene el estacionamiento alrededor de los centros de salud, mientras que se califica con una valoración por debajo de 2 al estacionamiento en el Teatro.

Imagen 71: Valoración del estacionamiento en puntos de atracción.



Fuente: Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

En la movilidad peatonal, el principal problema que detecta la ciudadanía es el respeto de las aceras por la circulación de bicicletas, patines y otros vehículos afines. Tampoco está bien valorado el estado de conservación de las aceras. En el otro lado, lo que más valoran las personas encuestadas es la iluminación nocturna y los pasos de peatones.

Imagen 72: Valoración de la movilidad peatonal



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los servicios de transporte público urbano la valoración se sitúa en cifras por debajo del 3 en todos sus aspectos. Lo peor valorado es la información sobre los servicios.

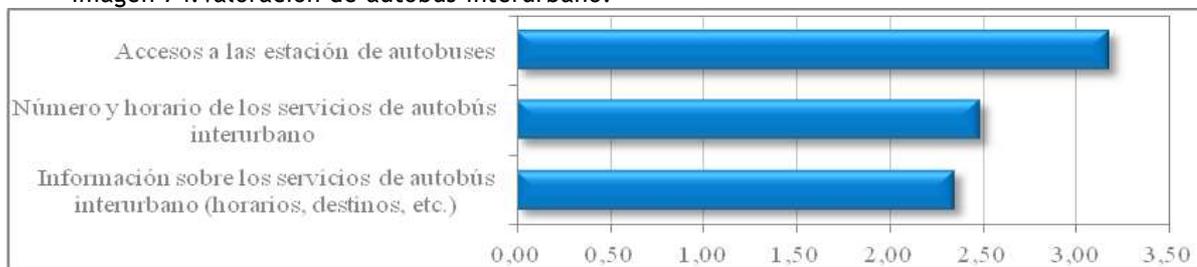
Imagen 73: Valoración del transporte público urbano



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los servicios de autobús interurbano, también tiene una valoración baja la información sobre los servicios, mientras que lo más valorado son los accesos a la estación de autobuses.

Imagen 74: Valoración de autobús interurbano.

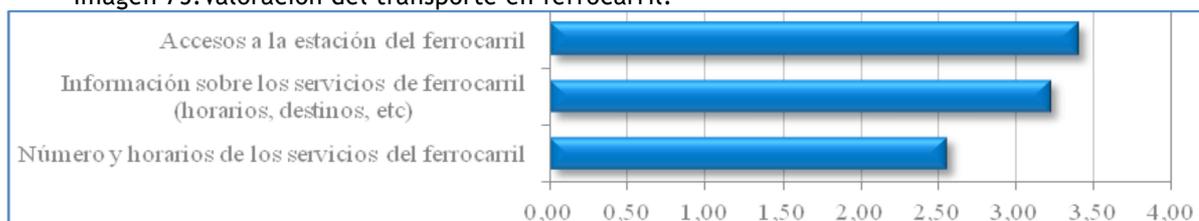


Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los servicios de ferrocarril la valoración general es mejor que en los dos casos anteriores. Lo que más valora la ciudadanía son los accesos a la estación, mientras que no están tan conformes con el número y los horarios de los servicios de ferrocarril.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

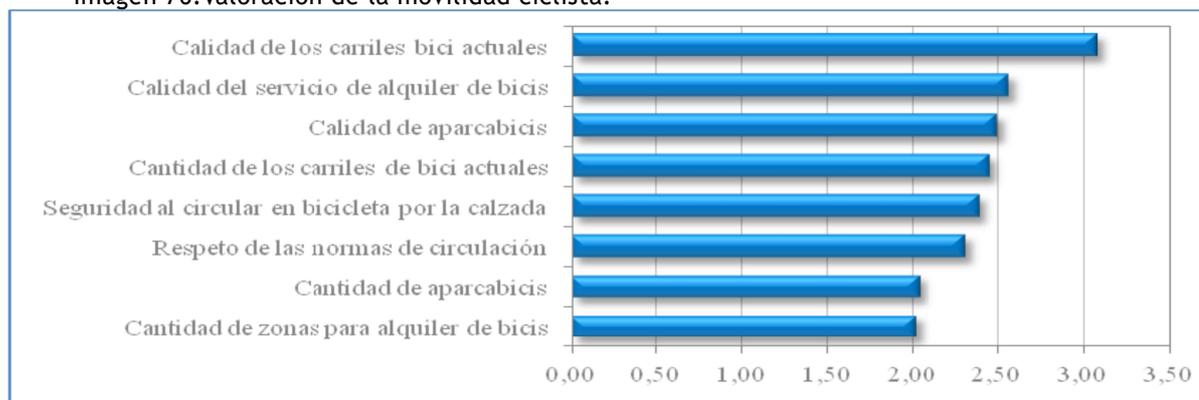
Imagen 75: Valoración del transporte en ferrocarril.



Fuente: Elaboración propia.

La valoración de la ciudadanía sobre la movilidad ciclista incide sobre todo en la falta de zonas para alquilar bicicletas y en la cantidad de aparcabicis. Lo mejor valorado es la calidad de los carriles bici actuales.

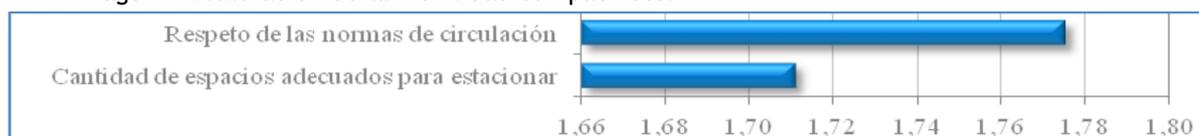
Imagen 76: Valoración de la movilidad ciclista.



Fuente: Elaboración propia.

El patinete no tiene gran acogida, está bastante mal valorado, no llegando ni a 2 puntos en ninguna de las categorías preguntadas. De las respuestas de las personas encuestadas se observa que existe una falta de respeto en las normas de circulación y que no existen estacionamientos especiales para los patinetes.

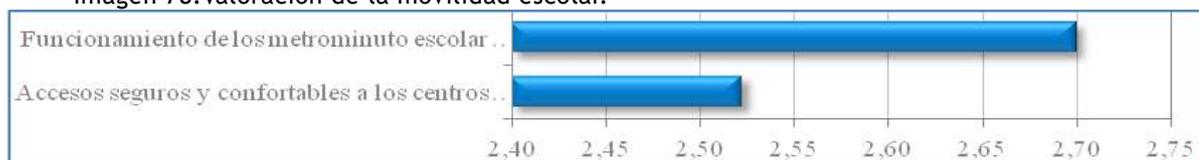
Imagen 77: Valoración de la movilidad con patinete.



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la movilidad escolar, se valora con calificaciones por debajo de 3, valorando mejor el funcionamiento de los caminos escolares que la seguridad en el acceso a las entradas de los centros educativos.

Imagen 78: Valoración de la movilidad escolar.

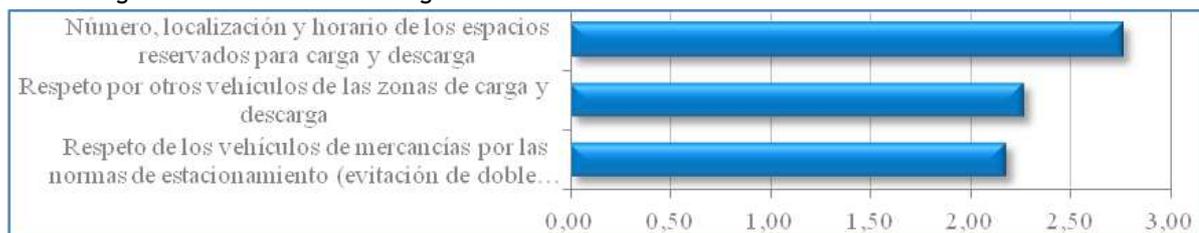


Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la logística y distribución urbana de mercancías, es una categoría valorada en general con una calificación baja. El aspecto peor valorado es el respeto de los vehículos de mercancías por las normas de estacionamiento (evitación de doble fila, no estacionamiento en aceras, etc.).

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

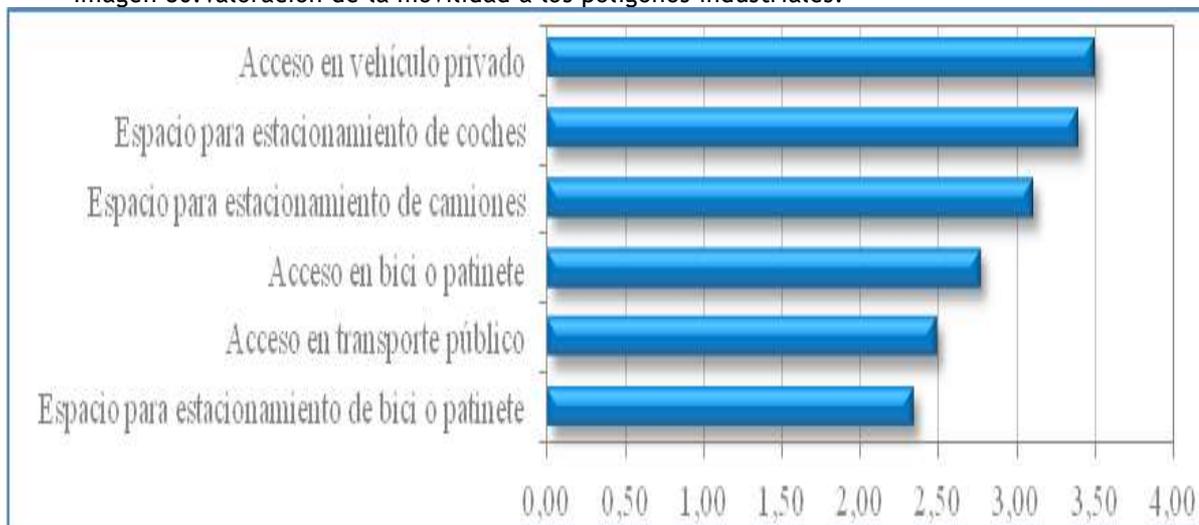
Imagen 79: Valoración de la logística urbana.



Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la movilidad a los polígonos industriales quienes han respondido la encuesta han valorado con, más de un 3 los aspectos relacionados con el vehículo privado, mientras que piensan que el acceso en transporte público es deficitario al igual que el estacionamiento de bicis y patinetes.

Imagen 80: Valoración de la movilidad a los polígonos industriales.



Fuente: Elaboración propia.

Como conclusión de la percepción general sobre la movilidad del municipio, la valoración de la cantidad de estacionamiento para patinetes es la cuestión que las personas encuestadas valoran como más negativa, mientras que el acceso en vehículo privado a los polígonos industriales es la mejor valorada.

Preferencias y valoración de propuestas.

En cuanto a la valoración de las propuestas, se ha seguido el mismo método que en el apartado anterior. Tiene sentido que en contraposición a aquellos aspectos que actualmente se valoran con “mala nota”, aquellas propuestas que los solucionan se valoran de forma positiva.

En cuanto a las actuaciones o propuestas que se puedan llegar a implantar en el municipio, la gran mayoría de ellas tienen una gran acogida entre la población encuestada, exceptuando aquellas que tienen que ver con el aumento de la zona ORA, tanto en espacio como en precio, la reducción de la velocidad de las vías en el municipio o la restricción de paso a personas no residentes en el casco urbano principal. Además, valoran de forma muy positiva mejorar los parques y las zonas estanciales y mejorar la conservación y aspecto de las aceras y otras zonas peatonales.

También es interesante observar como las vecinas y vecinos del municipio valoran de forma positiva la mejora de los accesos a los centros educativos, favoreciendo los desplazamientos a pie y en bici y tienen interés en implantar y aprender nuevas formas de movilidad más sostenibles dentro del municipio.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

También, valoran su seguridad como peatones por lo que tienen muy en cuenta aquellas propuestas que mejoran la iluminación, así como la que mejora los pasos de peatones y su señalización.

En el siguiente gráfico se pueden observar las valoraciones, ordenadas de mejor a peor, de las propuestas incluidas en la encuesta de participación pública.

Imagen 81: Valoración de las propuestas y actuaciones.



Fuente: Elaboración propia.

### 1.1.3 Respuestas abiertas.

Además de las preguntas que tenían diferentes opciones cerradas, tanto en la segunda parte de la encuesta como en la tercera, se daba la posibilidad de expresar libremente sus valoraciones sobre los temas, que, bajo su opinión, eran los más problemáticos en la movilidad del municipio. En ambos casos, los comentarios de la ciudadanía se han explotado a través de un modelo de nube de palabras que destaca de forma gráfica aquellos conceptos que se repiten más.

Parte segunda de la encuesta: valoración de la movilidad de Alcázar de San Juan y de posibles políticas o actuaciones.

En esta parte de la encuesta la preocupación más clara que se observa en los comentarios recibidos es lograr un cambio en la percepción de las personas en la necesidad de llevar el coche a todas

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

partes. Por ello, insisten en que se debe fomentar el uso de la bicicleta y de los VMP creando, ampliando y mejorando las infraestructuras, tanto las lineales como los aparcamientos. Junto a ello, creen necesario concienciar y educar de su correcto uso, sobre todo en el caso de los VMP.

Otro problema que detecta la población es el exceso de velocidad en determinadas calles, por lo que piden la instalación de pasos de peatones sobreelevados, sobre todo en el entorno de los colegios, para reducir la velocidad de los coches y evitar accidentes.

Además, también se hace hincapié en la mejora de las aceras, de las zonas estanciales y de los parques. En todas estas zonas creen que es relevante que se planteen más árboles y se instalen más bancos.

Imagen 82: Nube de palabras de la segunda parte de la encuesta.



Fuente: Elaboración propia.

Las palabras más usadas han sido las siguientes:

Tabla 24: Palabras más usadas en la segunda parte de la encuesta.

Palabra	Veces repetida
bici	10
carril	5
zonas	5
aparcamientos	4
carriles	4
institutos	4
plaza	4
velocidad	4
zona	4
aceras	3
bancos	3
bicicleta	3
calle	3
calles	3
coche	3
coches	3
esquina	3
peatones	3

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>





bici	7
bicicleta	7
ciudad	7
peatones	7
vehículos	7
calzada	6
movilidad	6
paso	6
transporte	6
zona	6
zonas	6
aceras	5
carriles	5
mayoría	5
ahorro	4
carril	4
centro	4
normas	4
personas	4

Fuente: Elaboración propia.

#### 1.10 Focus Group.

##### 1.10.1 Descripción general.

El focus group es un método consistente en reunir a un grupo de personas para indagar acerca de actitudes y reacciones frente a un estímulo. Las preguntas son respondidas por la interacción del grupo en una dinámica donde hay plena libertad de hablar. Es una herramienta muy importante para recibir retroalimentación de diversos temas, y en particular se utiliza para detectar deseos y necesidades.

En este caso el focus group se llevó a cabo en las instalaciones del Centro de Empresas el día 20 de junio de 2022 y se centró en la formulación del diagnóstico, concretamente, en la identificación de los principales problemas existentes en la ciudad.

En el grupo se charló sobre las inquietudes, dificultades y problemas que los vecinos detectaban en la movilidad de su localidad.

El focus group se desarrolló como sigue:

Presentación del método y de los objetivos.

Presentación del problema y un breve prediagnóstico.

Presentación de los participantes.

Deliberación en dos grupos sobre los problemas que se detectan en la localidad.

Pequeña evaluación de la sesión.

##### 1.10.2 Participantes

Los participantes de la sesión y los grupos ya asociaciones a los que representaban eran los siguientes:

Óscar Martínez-Tool Alfa (Moderador).

Roberto Grano de Oro- Tool Alfa (Moderador).

Álvaro Rodríguez-Tool Alfa (Moderador).

Laura Molina Parreño-Greenpeace.

Juan Antonio Reguillo Ramos-Greenpeace.

María Piedad Serrano Gallego-Greenpeace Activistas en Acción.

Javier Cobos Fernández-Oficina de Turismo.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipu-cr.es>

Juan Antonio Serrano Ortega-Centro de Mayores.  
Jesús Camacho Arias-Ayuntamiento. Promoción Económica.  
Pablo Pichaco García- Concejal del Ayuntamiento.  
Victoria Eugenia Arias Arellano- Técnico de Programas Ambientales.  
María José Fernández Salido-Asociación Empresarial. Centro Mancha.  
Javier Fuentes de la Guía-AFADIS.  
Antonio Fernández Fernández- Asociación de Vecinos Goya.  
Adrián Vargas Raboso-Policía Local Alcázar de San Juan.  
Jaime Carrero Logroño-FAVA.

#### 1.10.3 Conclusiones.

Las conclusiones del focus group por modos de transporte han sido las siguientes:

Viario y vehículo privado:

Consideran que en algunos puntos sería necesaria regulación semafórica.

También piensan que los coches sin carné crean problemas de seguridad en la circulación por las vías de la localidad.

Estacionamiento:

Los ciudadanos se quejan del poco estacionamiento libre que hay en el centro de la ciudad para las personas que trabajan todo el día, en el entorno de la Plaza de España.

Se quejan de que falta señalización de las bolsas de aparcamiento, como, por ejemplo, el estacionamiento de Renfe.

Exponen que, aunque existen ya varios aparcamientos disuasorios en el municipio, como el del entorno de la plaza de toros, estos se usan poco.

Perciben que el aparcamiento subterráneo de la Plaza de España, ahora en obras, es bastante caro para usarlo todos los días (80 € al mes, por el día completo, 40 € por medio día).

Comentan que en la entrada desde el túnel por la carretera de Campo de Criptana hay problemas de visibilidad y estacionamiento.

En las calles de plataforma compartida donde existe aparcamiento para vehículos detectan que, debido a la no existencia de bordillos, en ocasiones los coches sobrepasan los límites del estacionamiento y ocupan parte del ancho de sección de la acera.

En el centro de personas con discapacidad del barrio de Goya, los vehículos aparcan en la rampa para PMR obstaculizando el paso. Los propios trabajadores a veces tienen que coger en brazos a las personas para acceder al centro, falta señalización.

Transporte público:

Comentan que sería interesante aumentar la cantidad de autobuses urbanos, y a la misma vez manifiestan que no suelen hacer uso del transporte público urbano.

Movilidad peatonal.

En general se comenta que la mayoría de los viajes que hacen en el interior del municipio lo hacen a pie y que no encuentran grandes dificultades.

También comentan, que algunos contenedores están emplazados antes de los pasos de peatones por lo que existe un problema de visibilidad y de seguridad.

Movilidad ciclista y vehículos de movilidad personal:

Se comenta en la reunión que los vehículos de movilidad personal o patinetes están empezando a ser un problema en el municipio, por la gran cantidad de ellos que ahora existen y porque en muchos casos los conductores son menores de edad que no respetan las normas de seguridad vial.

Comentan que sería interesante poner más puntos de bicicleta municipal.

Algunos de los usuarios habituales de la bicicleta comentan que las personas usuarias de vehículos privados no tienen conciencia de respeto por la circulación ciclista, lo que crea inseguridad en los ciclistas.

Exponen que el carril bici actual insuficiente ya que solo existe en una parte de la ciudad, al oeste, y no conecta con el centro de la ciudad.

Análisis DAFO.

El análisis DAFO, también conocido como análisis FODA o DOFA (SWOT en inglés - Strengths, Weaknesses, Opportunities y Threats), es una herramienta de estudio de la situación de una empresa, institución, proyecto o persona, analizando sus características internas (Debilidades y Fortalezas) y su situación externa (Amenazas y Oportunidades) en una matriz que permite identificar las áreas de mejora potencial, las áreas en las que se está mejor preparado para el futuro, etc.

Es importante destacar, que uno de los pasos más difíciles en la aplicación de este método como soporte para el diseño de estrategias es distinguir adecuadamente entre los aspectos internos y externos, pues la mayor parte de las veces las fronteras están diluidas por la multiplicidad de actores (Ayuntamiento, ciudadanía, operadores de transporte, etc.).

El análisis completo del diagnóstico consta de tres pasos:

Análisis Externo: Oportunidades y Amenazas.

Las Oportunidades son aquellas situaciones externas, positivas, que se generan en el entorno y que pueden ser aprovechadas.

Las Amenazas son situaciones negativas externas, que pueden afectar de manera importante a la situación futura.

Análisis Interno: Fortalezas y Debilidades.

Las Fortalezas son todos aquellos elementos internos y positivos que diferencian a Alcázar de San Juan de otros entornos similares.

Las Debilidades se refieren a todos aquellos elementos, recursos, habilidades y actitudes que constituyen barreras para alcanzar un futuro deseado.

Confección de la matriz DAFO, que la ordenación de las cuestiones anteriores como sigue.

Tabla 26: Primera matriz DAFO.

	<i>Aspectos Positivos</i>	<i>Aspectos Negativos</i>
Análisis interno	Fortalezas	Debilidades
Análisis externo	Oportunidades	Amenazas

Fuente: Elaboración propia.

Es interesante comentar que la ordenación anterior tiene la gran ventaja de permitir distinguir aspectos que al principio pueden no ser muy claros: por ejemplo, a veces no es evidente qué es fortaleza y qué es oportunidad. Este proceso de ordenación, por su propia simplicidad, es muy efectivo y ayuda a clarificar ideas, lo que es muy importante: se puede actuar sobre todo lo interno, pero no sobre lo externo.

1.10.4 Debilidades.

El parque vehicular es tan elevado como es de esperar en un municipio de este desarrollo y la mayor parte de los desplazamientos de media o larga distancia se realizan en vehículo privado. Siendo un municipio de tamaño medio, los desplazamientos interiores se realizan a pie o, también, en vehículo privado.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

De manera sintética, los problemas identificados y descritos en las páginas anteriores se resumen a continuación:

Contexto socioeconómico.

Envejecimiento elevado de la población, con perspectivas de un incremento de la edad media, lo que implica crecientes problemas de la movilidad y falta de autonomía.

Es un centro de atracción para la población de los municipios de los alrededores, lo que aumenta los problemas de movilidad.

Red viaria y vehículo privado:

Entorno urbano del casco con viario con ancho de sección limitado.

Existe una falta de homogeneidad en los pavimentos de las calles de la localidad.

En diversos tramos existe pavimento de adoquín que provoca problemas para los desplazamientos no motorizados y también causa un mayor ruido de los vehículos a motor.

Los ejes secundarios de la ciudad constituyen un entramado viario muy irregular, en el que casi todas las calles son de un solo sentido y un solo carril. Esta trama urbana irregular hace la movilidad de vehículos un tanto confusa.

Existen pocos vehículos eléctricos en la localidad.

Hay pocos puntos de recarga en el municipio.

Estacionamiento:

Carencia de espacio en el viario en numerosas zonas, por lo estrecho de las calles.

Problemas de aparcamiento en superficie en la zona no limitada del centro por la existencia de una mayor demanda que oferta.

Aparcamientos disuasorios poco empleados.

Infrautilización del aparcamiento subterráneo situado en el centro de la ciudad.

Movilidad peatonal.

La accesibilidad es desigual, con algunas áreas razonablemente adaptadas a los criterios de accesibilidad universal y otras en que se aprecian deficiencias.

Anchos de sección de las aceras en el casco urbano limitados.

Problemas de continuidad de itinerarios por vados y por desalineación de pasos de peatones y aceras.

Falta de arbolado en diversas zonas que impide mitigar el calor en verano en diversos itinerarios peatonales.

Pasos de peatones sin pavimentos podotáctiles y encaminamientos.

Problemas de visibilidad en pasos de peatones por la existencia de contenedores de basura.

Bicicleta y vehículos de movilidad personal.

Existencia de reductores de velocidad o de adoquinado en diversas calles, lo que tiene un impacto negativo respecto a la movilidad ciclista.

Los carriles bici tienen algunos problemas de continuidad y solo tienen presencia en la zona externa de la ciudad.

La convivencia de las bicicletas y los vehículos a motor en la zona centro es complicada.

Los patinetes circulan en muchos casos sin respetar las normas de circulación.

Transporte público:

El servicio público urbano tiene pocas expediciones y no cuenta con servicios los fines de semana y festivos.

El estado de las marquesinas no es el más adecuado.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipucr.es>

La información presente en las marquesinas sobre los servicios es mejorable.

Mercancías.

En los polígonos la movilidad peatonal no está facilitada.

Normativa:

Se dispone de diversas normativas dispersas sobre movilidad.

No existe uniformidad a la hora de los diseños urbanos.

1.10.5 Fortalezas.

Marco socioeconómico.

Los asentamientos industriales se encuentran segregados del resto del territorio.

Las actuaciones en materia de movilidad pueden mejorar el paisaje urbano y su habitabilidad, revirtiendo el deterioro que se aprecia en las zonas más antiguas de la ciudad.

Claro compromiso de los órganos administrativos del municipio, en especial el Ayuntamiento, con la movilidad sostenible.

Numerosas iniciativas de movilidad peatonal y en bicicleta.

Red viaria:

Respecto a la red viaria interna existe suficientemente continuidad como para asegurar una accesibilidad suficiente.

Se ha implantado la plataforma continua en diversas calles del municipio.

Estacionamiento:

Existe regulación de pago por estacionamiento en viario que facilita la rotación de los aparcamientos en el centro de la ciudad.

En las zonas periféricas existe buena capacidad de aparcamiento.

Existen aparcamientos disuasorios en las zonas externas del municipio.

Transporte público:

Transporte público urbano con multitud de paradas que conectan en una línea circular el municipio.

Transporte público urbano accesible para personas con movilidad reducida y proporcionado con vehículos híbridos.

Cuenta con estación de autobuses para servicios regionales y de larga distancia.

Cuenta con estación de ferrocarril para servicios de media y larga distancia.

Hay varias licencias de taxi en la localidad y una parada destinada a este servicio.

Bicicleta:

La localidad cuenta con un servicio de alquiler de bicicleta pública.

Existen una gran cantidad de aparcabicis en el municipio y en sus principales centros de atracción.

Hay infraestructuras específicas para los desplazamientos ciclistas.

Las condiciones tanto de desniveles como climáticas son ideales para la práctica de la movilidad ciclista.

Peatones.

Las últimas intervenciones municipales respecto a la movilidad peatonal han mejorado la accesibilidad de los nuevos tramos ejecutados.

Hay varias zonas estanciales y peatonales en el municipio.

No existen grandes centros de atracción al este de las vías ferroviarias, por lo que no es necesario que la gente se mueva hacia estas zonas.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

Está en marcha una red de caminos escolares que faciliten los desplazamientos de los alumnos a los centros educativos.

Logística urbana:

La independencia de las zonas industriales respecto a las zonas residenciales limita los problemas en el casco urbano a la distribución urbana.

Cuenta con una estación ferroviaria de mercancías que se diferencia con la de pasajeros.

Existen más de 40 plazas de carga y descarga en el municipio.

Normativa:

Existe normativa con respecto a la movilidad y la circulación.

1.10.6 Oportunidades.

Fondos europeos para la reconstrucción, con abundante dotación para la movilidad sostenible.

Implantación de diversos planes en la ciudad para la mejora de diversos aspectos tanto medioambientales, como tecnológicos, etc.

Creciente sensibilización ciudadana en las materias relacionadas con la sostenibilidad.

Creciente penetración de las nuevas tecnologías, particularmente de la telefonía celular inteligente, que abre las puertas a numerosas innovaciones a coste relativamente bajo.

1.10.7 Amenazas.

La falta de actuación puede reforzar los aspectos negativos de la ciudad, al mantener unas elevadas cuotas de uso del vehículo privado, deteriorando más el paisaje urbano.

La falta de actuación puede significar la pérdida irreversible de oportunidades, acelerando el deterioro urbano, ya escasamente atractivo en muchas zonas.

2 Plan de acción.

2.1 Objetivos.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcázar se sitúa como una herramienta más del municipio para la reducción de las emisiones de carbono en el término municipal, favoreciendo el paso hacia una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores, así como potenciando, modos de vida más saludables, con menor consumo de energía y generación de CO<sub>2</sub>. Además busca sensibilizar a la ciudadanía de la importancia del desarrollo de un Plan de Movilidad para potenciar y promocionar los modos de transporte no motorizados y el uso más eficiente de los motorizados, desde una perspectiva energética y medioambiental.

Para llegar al cumplimiento del Plan de Acción se va a adoptar el enfoque más amplio posible, con tres grandes objetivos generales de sostenibilidad que pueden definirse como sigue:

La sostenibilidad ambiental, que se refiere a la necesidad de que el impacto del proceso de desarrollo no destruya de manera irreversible la capacidad de carga del ecosistema, se desarrolla en los objetivos generales siguientes:

Conseguir un nuevo reparto modal, fomentando los modos de transporte más sostenibles, mediante la intermodalidad donde sea posible, reduciendo el consumo de recursos y las emisiones atmosféricas.

Implantación de mejoras tecnológicas que reduzcan el consumo energético y el impacto ambiental de todos los modos y, particularmente, del transporte por carretera.

La sostenibilidad social, referida a la erradicación de la pobreza y la exclusión social, basada en la justicia social, integrando conceptos como el enfoque de género, la accesibilidad universal, que tiene los siguientes componentes:

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

Mantener la movilidad individual, en un contexto de envejecimiento poblacional, continuando con el papel del transporte como motor de la integración social mediante una oferta de transporte asquible y que responda a las necesidades individuales y sociales.

Conseguir una adecuada accesibilidad territorial dentro de una planificación equilibrada.

La sostenibilidad económica, entendida como un crecimiento económico que respete los dos componentes anteriores, es decir, que use los recursos de manera eficiente, en una relación no destructiva con la naturaleza, y de manera eficaz, que satisfaga las necesidades individuales, promoviendo la equidad y la inclusión social, implica la necesidad de incrementar de manera sostenida la eficacia y la eficiencia:

Aumento de la eficacia del sistema de transporte. El sistema de transporte debe ser una palanca de impulso del sistema productivo y de la competitividad del tejido socioeconómico de Alcázar, vertebrando las relaciones internas y potenciando la comunicación con su entorno.

Aumento de la eficiencia del sistema de transporte. El sistema de transporte debe mejorar el uso de los recursos, en el marco de un desarrollo sostenible, inteligente y responsable. Es preciso desvincular el desarrollo económico del incremento de impactos del transporte.

## 2.2 Descripción general.

Un sistema económico basado en la explotación ilimitada de recursos es insostenible: un planeta limitado no puede suministrar indefinidamente los recursos que esta explotación exigiría. Por esto se ha impuesto la idea de que hay que ir a un desarrollo que permita la mejora de las condiciones de vida, pero compatible con una explotación racional del planeta. Es lo que normalmente se denomina “desarrollo sostenible” y se define como “un desarrollo que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para atender sus propias necesidades”.

Para alcanzar esa sostenibilidad es fundamental que los recursos naturales se utilicen de forma inteligente y que se protejan los ecosistemas de los que, entre otras cosas, depende nuestra propia supervivencia como especie. Pero ello debe hacerse con equidad, esto es, atendiendo a las necesidades de todas las personas. Por tanto, aparece un matiz adicional: una sociedad sostenible es capaz de elevar los niveles generales de bienestar de la sociedad humana y de todos y de cada uno de sus integrantes, pero sin degradar al capital natural que suministra los recursos necesarios.

En esta búsqueda de la sostenibilidad, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcázar se convierte en un instrumento básico para guiar a la movilidad del municipio hacia una movilidad más limpia, ecológica e inteligente.

Como marco para este PMUS existen diversos Planes en el municipio sobre los cuales deben pivotar las actuaciones propuestas, estos son:

EDUSI.

Agenda urbana local 2030.

Plan Director Alcázar Smart City.

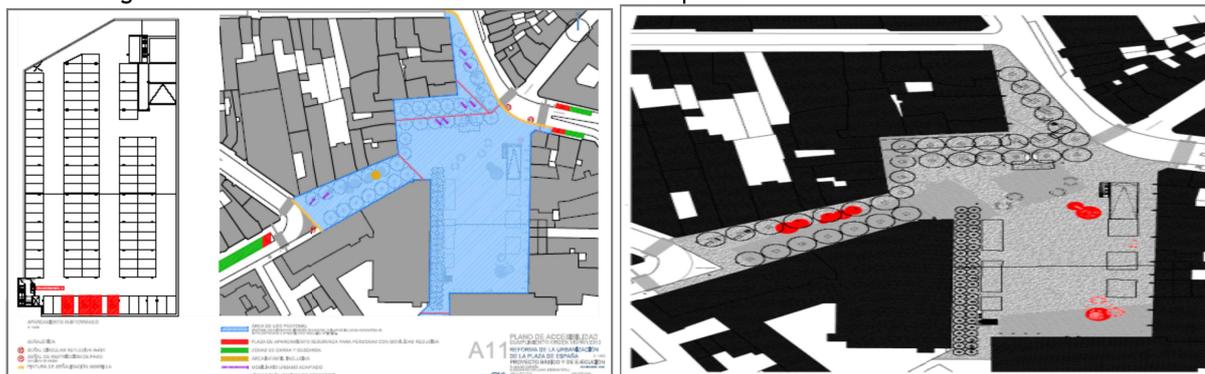
PIMTU.

Además, se debe tener en cuenta y se comenta lo largo del desarrollo de las propuestas, que existe una actuación en curso muy relevante, que es la peatonalización de la Plaza de España, centro neurálgico de la localidad.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

Imagen 84: Planos de la actuación en la Plaza de España.



Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, existe una actuación que se escapa al contexto de este plan, ya que es de carácter interurbano, mientras que el PMUS solo se dedica a dar respuesta a las actuaciones urbanas como es el transporte público interurbano.

### 2.3 Desarrollo de las propuestas de actuación.

Las estrategias que se han definido para alcanzar los objetivos expuestos anteriormente se han agregado en dos grandes grupos de propuestas que después de desgranar por estrategias compactas de actuación.

Propuestas sectoriales, centradas principalmente en una forma de desplazamiento.

Propuestas transversales, que afectan a diversas formas de desplazamiento.

No obstante, debe tenerse presente que existen numerosas interacciones entre las diferentes estrategias, que es precisamente lo que hace que el Plan trascienda la mera yuxtaposición de medidas aisladas y consiga sinergias.

Además, se ha tenido en cuenta una componente de perspectiva de género común a todas las propuestas desarrolladas en el presente Plan, a través de la cual, todas las estrategias están diseñadas con criterios básicos de igualdad e inclusión, creando un concepto de movilidad y diseño urbano adaptado por igual a las necesidades diferenciadas de toda la ciudadanía. Igualmente, la seguridad vial es objeto de atención transversal, sin que tenga un epígrafe independiente, estando presente en todo el Plan.

### 2.4 Escenarios y propuestas.

#### 2.4.1 Descripción de escenarios.

Predecir el futuro o construirlo de acuerdo con unas perspectivas no es una tarea sencilla. Métodos como los pronósticos cualitativos y cuantitativos, estudios prospectivos, la simulación, modelos causales o la futurología, entre otros, proporcionan los indicios de lo que podría deparar el día de mañana con el objetivo de reducir la incertidumbre.

Los estudios relacionados con la visualización del futuro de algo (personas, sociedades, empresas, ciudades, regiones, naciones) están encaminados a explorar eventos posibles o probables. Los escenarios son parte de los variados métodos disponibles que existen para prever el futuro basado en una lógica racional. Una definición simplificada considera al escenario como la descripción de un futuro potencial o posible

El escenario continuista (“business as usual”) es el punto de referencia esencial en la formulación de políticas y la planificación y la inversión. Dado el ritmo de la innovación tecnológica y los eventos coyunturales recientes y contemporáneos (pandemia, guerra de Ucrania, etc.) la posibilidad

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

de formular escenarios futuros alternativos al de referencia que resulten verosímiles es una tarea altamente compleja y de resultados inciertos. En todos los casos, la probabilidad de que tales escenarios se conviertan en realidad puede cuestionarse.

Por ello, se ha optado en este documento por usar el escenario de referencia que incluye normas sociales, tecnológicas y políticas tendenciales y, sobre ese escenario, desarrollar un análisis de riesgos que permite diseñar para cada caso las medidas preventivas y correctivas pertinentes.

#### 2.4.2 Descripción de propuestas.

Para facilitar la lectura se ha normalizado en forma de ficha cada una de las propuestas. La citada ficha recoge lo siguiente:

Nombre de la propuesta, con la asignación del código correspondiente en función de la propuesta operativa a la que pertenezca.

Lógica de la propuesta, donde se recogen los problemas que pretende resolver y su filosofía general.

Descripción de la propuesta, donde se describe la propuesta.

El grado de prioridad (alta, media y baja) de la implantación de la propuesta.

Agentes implicados.

Beneficios de la propuesta.

Presupuesto.

Se opta por hablar de prioridad y no de plazo de ejecución, debido a que, dadas las circunstancias actuales de la economía, las subvenciones, la incertidumbre, etc., no es posible una previsión fiable de recursos disponibles.

En la ficha no se recogen los indicadores de seguimiento de las propuestas de forma individualizada, ya que, debido a las sinergias entre las diferentes propuestas, los diferentes indicadores afectan a más de una. Por ello, se ha creado un apartado específico de indicadores, donde se recogen todos ellos de forma pormenorizada.

A continuación, se presentan las diferentes propuestas, estructuradas de la forma que se han comentado anteriormente. Tras ello se recogen las diferentes propuestas en forma de fichas sintéticas.

Propuestas sectoriales.

#### 2.4.3 Descripción general.

Estas propuestas se agrupan por modos de desplazamiento:

Viario y circulación.

Estacionamiento.

Movilidad peatonal.

Movilidad ciclista y en vehículos de movilidad personal.

Transporte público.

Movilidad eléctrica.

Distribución urbana de mercancías.

Estrategia de viario y circulación

Dentro de esta estrategia existen las siguientes propuestas:

Templado de tráfico.

Zona de Bajas Emisiones (ZBE).

Templado de tráfico.

Lógica de la propuesta.

Uno de los principales problemas en la mayoría de las ciudades son los excesos de velocidad con

las que circulan una mayoría de los conductores de los vehículos privados. Estas acciones van en contra de la seguridad de peatones, bicicletas y otras formas de movilidad no motorizada.

Por ello, es necesario implantar medidas de control que rebajen los límites de velocidad y que faciliten la convivencia de todos los usuarios de las vías. Para ello, es importante respetar las normas de circulación tanto por parte de los vehículos, como por el resto de las personas presentes en las vías, para que exista una armonía en su convivencia.

Descripción de la propuesta.

De manera complementaria a que en todo al casco urbano esté legalmente limitada la velocidad a 30 km/h, se propone llevar a cabo una mayor protección de la zona más céntrica con la reducción de velocidad de circulación, limitada a 20 km/h.

Esta zona será de plataforma compartida para bicicletas y quedaría delimitada por las siguientes calles:

Calle Rondilla Cruz Verde.

Calle General Alcañiz.

Calle Miguel de Unamuno.

Calle Pineda.

Calle San Antón

Calle Carmen.

Calle Moraleja.

Calle Porvenir.

Calle Arroyo Mina.

Las ventajas de establecer esta velocidad con carácter general son múltiples:

Si se establece de manera homogénea, garantiza un flujo de tráfico uniforme con menos congestión vehicular.

El número y la gravedad de accidentes se reducen de forma considerable.

Se consigue que pasear en bicicleta, caminar o utilizar el transporte público sean actividades más atractivas, lo que aumenta la movilidad no motorizada y reduce todavía más los impactos negativos.

Además de esta medida, se implantarán otro tipo de acciones para favorecer ese templado del tráfico:

Modificar los pavimentos irregulares que existen en algunos puntos de la localidad. Se deben cambiar por pavimentos de rodadura suave cuando se produzcan renovaciones, ya que facilitan el uso de las bicicletas y los VMP.

Eliminación de obstáculos físicos, como pueden los reductores de velocidad que son peligrosos para los desplazamientos de las bicicletas y VMP.

A corto plazo, controles aleatorios de velocidad mediante radares móviles en todo el viario.

A medio plazo, se instalará un cinemómetro radar de microondas, a posicionar periódicamente en tres ubicaciones fijas, permitiendo en las zonas de instalación la detección de las infracciones de exceso de velocidad.

Imagen 85: Reductores de velocidad en la ciudad



Fuente: Elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Línea estratégica	1.- Estrategia de viario y circulación				
Propuesta	1.1.- Templado de tráfico				
Prioridad	X	Alta		Media	Baja
Lógica de la propuesta					
Es necesario implantar medidas de control que rebajen los límites de velocidad y que faciliten la convivencia de todos los usuarios de las vías. Para ello, es importante respetar las normas de circulación tanto por parte de los vehículos, como por el resto de las personas presentes en las vías, para que exista una armonía en su convivencia.					
Descripción de la propuesta					
Se propone llevar a cabo la protección de la zona más céntrica de la ciudad con la reducción de velocidad de circulación, limitándola a 20 km/h. Esta zona será de plataforma compartida, promocionando el uso seguro de la bicicleta. Además, se proponen otras acciones que inciden en esos mismos sentidos: Modificar los pavimentos irregulares para facilitar la circulación ciclista. Eliminación de los obstáculos físicos (reductores de velocidad) por le mismo objetivo de facilitar la circulación ciclista. A corto plazo, controles aleatorios de velocidad mediante radares. A medio plazo, se instalará un cinemómetro radar de microondas, a posicionar periódicamente en tres ubicaciones fijas.					
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros	
Beneficios asociados a la propuesta					
Beneficios sociales	X	Mejora de la circulación de bicicletas por el centro urbano Mejora de la seguridad vial			
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido			
Beneficios económicos					
Presupuesto					
Inversión			Mantenimiento		
80.000 €			-		
Riesgos y plan de contingencias					
Riesgos identificados	Resistencias sociales por parte de personas usuarias de vehículo privado.				
Valoración					
Probabilidad		Baja	X	Media	Alta
Impacto		Menor		Moderado	X Severo
Severidad		Asumible	X	Manejable	Crítica
Medidas preventivas	Comunicación previa, dentro de la Estrategia 12				
Medidas correctivas	Avance por etapas graduales, comenzando por los tramos de menor tráfico				

Zona de Bajas Emisiones (ZBE).

Lógica de la propuesta.

El municipio presenta una alta densidad urbana y de actividades en la zona central (comercio, administración, centros de estudio, etc..) con aparcamientos libres y de pago en sus proximidades.

El problema radica en que la actual configuración de la zona urbana de Alcázar está pensada para la coexistencia de la circulación de los vehículos y los peatones por lo que la infraestructura peatonal, como ya se ha descrito, presenta algunos problemas de falta de ancho y de trazado irregular. Esto lleva inevitablemente a una inseguridad por parte de los ciudadanos que se desplazan a pie por el casco urbano.

Por otro lado, la tendencia actual de desarrollo urbano se centra, entre otros aspectos, en un impulso de las ciudades inteligentes (Smart Cities) en las que se busca orientar la vida de los ciudadanos hacia la sostenibilidad mediante infraestructuras, innovación y tecnología para así disminuir el consumo energético y reducir las emisiones de CO2. En este contexto, existe una disponibilidad cre-

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



ciente de herramientas tecnológicas para el registro y control de vehículos en los accesos de las zonas urbanas.

De esta manera los objetivos fundamentales que se pretenden alcanzar con la aplicación de esta propuesta son varias:

Reducir el acceso de los vehículos más contaminantes al centro urbano.

Dar prioridad a la movilidad más limpia y a la movilidad no motorizada.

Descripción de la propuesta.

Existen dos grandes posibilidades para su diseño:

La primera sería más modesta y apoyada en la estrategia de regulación del estacionamiento descrita más adelante. Su control se realizaría sobre los vehículos estacionados, no por los accesos.

La segunda es mucho más ambiciosa y tiene una base tecnológica, englobando todo el centro urbano, aprovechando la instalación de cámaras de control de tráfico en los accesos a la ciudad.

En ambos casos, no se permitiría progresivamente la entrada a vehículos con diferente distintivo ambiental, con un plazo amplio de implantación. En cuanto a los vehículos de acceso prohibido se podría empezar por los que no dispongan de distintivo ambiental, para ir avanzando progresivamente. Al no existir obligación legal para su puesta en práctica, se debe actuar de manera prudente y suave, pero firme, con un objetivo a largo plazo.

En cuanto a los vehículos no afectados por la ZBE se podría estar a lo siguiente:

Dada la mayor extensión de la segunda alternativa, se podría establecer como exención (total o parcial) a los vehículos que fueran a hacer uso de la O.R.A. En ambas alternativas, se podría incluir en la exención a los vehículos que no fueran a hacer uso de garajes o del aparcamiento subterráneo.

Los vehículos de servicios, los oficiales y los de personas residentes quedarían fuera de las restricciones, pudiendo establecerse grados diferentes.

La prohibición podría afectar progresivamente a los vehículos de distribución urbana de mercancías, comenzando a medio plazo.

La implantación progresiva podría abarcar una década, incrementando paulatinamente las restricciones. Al principio podría ser solamente indicativa, para ser obligatoria a medio plazo. En el tiempo, podría empezar estando vigentes solamente los días laborables en determinada franja horaria (por ejemplo, de 09:00 a 15:00) y extendiéndose progresivamente.

Línea estratégica	1.- Estrategia de viario y circulación			
Propuesta	1.2.- Zona de Bajas Emisiones			
Prioridad	Alta	X	Media	Baja
Lógica de la propuesta				
El municipio presenta una alta densidad urbana y de actividades en la zona central con aparcamientos libres y de pago en sus proximidades. Actualmente se prioriza la circulación de los vehículos y se destina mucho espacio a su estacionamiento, por lo que la infraestructura peatonal presenta falta de ancho y trazado irregular.				
Con esta propuesta los objetivos que se pretenden alcanzar son: Reducir el acceso de los vehículos más contaminantes al centro urbano. Dar prioridad a la movilidad más limpia y a la movilidad no motorizada.				
Descripción de la propuesta				
Existen dos grandes posibilidades para el diseño de la ZBE: La primera, más modesta, apoyada en la estrategia de regulación del estacionamiento descrita más adelante. Su control se realizaría sobre los vehículos estacionados, no por los accesos. La segunda es mucho más ambiciosa y tiene una base tecnológica, englobando todo el centro urbano, aprovechando la instalación de cámaras de control de tráfico en los accesos a la ciudad. En ambos casos, no se permitiría progresivamente la entrada a vehículos según su distintivo ambiental. La				

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipucr.es>



prohibición debería empezar por los que no dispongan de distintivo ambiental, para ir avanzando progresivamente.						
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento		Junta de Castilla-La Mancha		Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta						
Beneficios sociales	X	Mejora de la seguridad vial Mejora de la accesibilidad de la zona centro				
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido				
Beneficios económicos						
Presupuesto						
Inversión			Mantenimiento			
200.000 €			-			
Riesgos y plan de contingencias						
Riesgos identificados	Resistencias sociales por parte de personas usuarias de vehículo privado y de comerciantes. No acceso a fondos para materializar la propuesta.					
Valoración						
Probabilidad		Baja		Media	X	Alta
Impacto		Menor	X	Moderado		Severo
Severidad		Asumible	X	Manejable		Crítica
Medidas preventivas	Comunicación previa, dentro de la Estrategia 12. Involucración de los servicios correspondientes desde la aprobación del PMUS.					
Medidas correctivas	Centrar los esfuerzos en el primer enfoque más modesto, con extensión lenta pero progresiva.					

#### 2.4.4 Estrategia de estacionamiento.

Desde el punto de vista de estacionamiento se han diseñado las siguientes propuestas en el conjunto urbano:

Regulación y ordenación del aparcamiento actual del centro urbano.

Promoción de los aparcamientos disuasorios.

Smart parking.

Regulación y ordenación del aparcamiento actual del centro urbano

Lógica de la propuesta.

El vehículo privado es el principal condicionante de la problemática de la movilidad en Alcázar, debido a que existe una alta motorización y un alto grado de ocupación de las plazas de aparcamiento. La regulación del aparcamiento debe contemplarse como una medida disuasoria del uso del vehículo privado, siempre que se dispongan de alternativas eficientes para los desplazamientos. Puede asociarse a la implantación de una Zona de Bajas Emisiones.

La zona centro del municipio, pese a que cuenta con estacionamiento regulado en amplios espacios, sigue siendo un atractor principal de vehículos que aumentan el tráfico parásito en búsqueda de una plaza de aparcamiento. Muchos de ellos son personas que trabajan en el centro del municipio y a quienes el sistema de la O.R.A no ofrece unas condiciones aceptables.

Descripción de la propuesta.

Para mejorar el uso del aparcamiento en el centro y evitar el tráfico parásito de vehículos en busca de una plaza libre se proponen las siguientes medidas:

Gestión general del estacionamiento regulado en viario.

Ampliación de la Zona O.R.A., dotando de compacidad a la zona actualmente regulada, dentro de la que coexisten calles con estacionamiento regulado y otras libres. Aunque el trazado viario hace

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



difícil establecer un límite natural, la zona ampliada podría quedar delimitada de manera relativamente intuitiva al norte por las vías férreas y al oeste por la Rondilla de la Cruz Verde. Más tortuosas son las delimitaciones al sur y al este, pudiendo quedar configurado este límite por las calles Gracia / Salitre / San Juan / Cervantes / Justa / General Polavieja / Dr. Policarpo Lizcano / Ligerero / Velázquez / Solidaridad / Barataria o similares. A pesar de la extensión geográfica, el impacto real de esta medida no es desmesurado sobre la capacidad de estacionamiento disponible, por la existencia de numerosas calles sin plazas por su reducida sección transversal.

Subida de tarifas de la zona ORA. Siendo una medida impopular, puede escalonarse en él, pero debe tenerse en cuenta que la citada extensión debe buscar la autofinanciación y es costosa por la necesidad de vigilancia en una zona extensa en la que no todas las calles disponen de estacionamiento.

Gestión de las largas estancias, con dos medidas complementarias.

Limitación de tiempo de estancia en estacionamiento regulado en viario, con un doble objetivo: disuadir del acceso recurrente al centro y dotar de mayor rotación, lo que libera plazas para estancias cortas. La limitación universalmente considerada razonable es a dos horas como máximo, pudiendo llegar a cuatro horas en zonas de menor rotación (en la periferia de la ampliación de la zona regulada).

Para el personal que acude a trabajar habitualmente al centro se puede valorar alguna tarifa especial en el aparcamiento subterráneo de la Plaza de España una vez que este reabra tras las obras, en línea con lo que había previamente

Línea estratégica	2.- Estrategia de estacionamiento			
Propuesta	2.1.- Regulación y ordenación del aparcamiento del centro urbano			
Prioridad	X	Alta	Media	Baja
Lógica de la propuesta				
La alta motorización y el alto grado de ocupación de las plazas de aparcamiento es la principal problemática de la movilidad en Alcázar.				
La zona centro del municipio, pese a que cuenta con estacionamiento regulado en amplios espacios, sigue siendo un atractor principal de vehículos que aumentan el tráfico parásito en búsqueda de una plaza de aparcamiento. Muchos de ellos son personas que trabajan en el centro del municipio y a quienes el sistema de la O.R.A no ofrece unas condiciones aceptables.				
Descripción de la propuesta				
Para mejorar el uso del aparcamiento en el centro y evitar el tráfico parásito de vehículos en busca de una plaza libre se proponen las siguientes medidas:				
Gestión general del estacionamiento regulado en viario.				
Ampliación de la Zona O.R.A., dotando de compacidad a la zona actualmente regulada, dentro de la que coexisten calles con estacionamiento regulado y otras libres.				
Subida de tarifas de la zona ORA.				
Gestión de las largas estancias, con dos medidas complementarias.				
Limitación de tiempo de estancia en estacionamiento regulado en viario.				
Para los trabajadores de la zona centro se puede valorar alguna tarifa especial en el aparcamiento subterráneo de la Plaza de España.				
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				
Beneficios sociales	X	Reducción del tráfico parásito en el centro urbano		
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido		
Beneficios económicos	X	Aumento de los ingresos por el servicio de la ORA		
Presupuesto				
Inversión	Mantenimiento			
-				
Riesgos y plan de contingencias				
Riesgos identificados	Resistencias sociales por parte de personas usuarias de vehículo priva-			

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



	do y de comerciantes. Falta de atractivo de la extensión para posibles operadores.					
Valoración						
Probabilidad		Baja		Media	X	Alta
Impacto		Menor	X	Moderado		Severo
Severidad		Asumible	X	Manejable		Crítica
Medidas preventivas	Comunicación previa, dentro de la Estrategia 12. Estudio económico previo detallado y realista.					
Medidas correctivas	Evolución progresiva, pero adaptativa, de las áreas reguladas a la aceptación social y a la viabilidad económica.					

Promoción de los aparcamientos disuasorios.

Lógica de la propuesta.

El objetivo es reducir el acceso en vehículo privado al centro urbano, pero no limitar la movilidad. La mejor medida para ello es crear zonas de estacionamiento periférico que permitan la transferencia del vehículo privado a otros modos (fundamentalmente, caminar).

Pese a que existen diversos aparcamientos disuasorios en la ciudad, tienen poca utilización, como se ha visto en el diagnóstico. Algunos, como el situado en la estación de ferrocarril, debido a su ubicación, son escasamente conocidos para parte de la población.

Descripción de la propuesta.

Se propone un plan de promoción de los aparcamientos de la ciudad, sobre todo de los situados en el exterior, a través de:

Señalización indicativa de su presencia en varios puntos de la ciudad.

App que avise de capacidad disponible (mediante inteligencia artificial y cámaras).

Implantación de itinerarios peatonales desde estos al centro urbano y su promoción.

Línea estratégica	2.- Estrategia de estacionamiento					
Propuesta	2.2.- Promoción de los aparcamientos disuasorios					
Prioridad		Alta	X	Media		Baja
Lógica de la propuesta						
El objetivo es reducir el acceso en vehículo privado al centro urbano, pero no limitar la movilidad. La mejor medida para ello es crear zonas de estacionamiento periférico. Pese a que existen diversos aparcamientos disuasorios en la ciudad, tienen poca utilización.						
Descripción de la propuesta						
Se propone un plan de promoción de los aparcamientos de la ciudad, sobre todo de los situados en el exterior, a través de:						
Señalización indicativa de su presencia en varios puntos de la ciudad.						
App que avise de capacidad disponible (mediante inteligencia artificial y cámaras).						
Implantación de itinerarios peatonales desde estos al centro urbano y su promoción.						
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros		
Beneficios asociados a la propuesta						
Beneficios sociales	X	Reducción del tráfico parásito en el centro urbano				
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido				
Beneficios económicos						
Presupuesto						
Inversión	5.000 €		Mantenimiento			
			1.000 €/año			
Riesgos y plan de contingencias						
Riesgos identificados	Resistencias sociales por parte de personas usuarias de vehículo privado por percepción distorsionada de las distancias caminando.					
Valoración						
Probabilidad		Baja		Media	X	Alta

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



Impacto	Menor	X	Moderado		Severo
Severidad	Asumible	X	Manejable		Crítica
Medidas preventivas	Comunicación previa, dentro de la Estrategia 12.				
Medidas correctivas	Extensión lenta pero progresiva, comenzando por los más accesibles.				

Smart parking.

Lógica de la propuesta.

La búsqueda de aparcamiento en las ciudades puede resultar una actividad difícil a determinadas horas del día debido a la escasez de plazas libres. Esto provoca que se realicen trayectos en vacío con consiguiente mayor consumo de combustible, incremento de las emisiones y aumento del estrés de los/as conductores/as.

Todos estos factores pueden reducirse si se facilita una información adecuada, tanto de las plazas libres en los aparcamientos públicos, como en el servicio de la ORA, que permita a las personas usuarias verificar cuáles son sus mejores opciones a la hora de aparcar en la ciudad.

Descripción de la propuesta

Para la mejora del aparcamiento a través de la tecnología se propone mejorar la información del estacionamiento con paneles informativos (desarrollados en la Estrategia Smart Mobility) que facilitarán información a quienes conducen a través de varias posibles opciones:

Procesado de imágenes mediante algoritmos Deep Learning que permiten una monitorización no intrusiva mediante cámaras de vídeo ordinarias. Las cámaras de vídeo, que se ubican en puntos en altura, se conectan vía cable al suministro eléctrico y a internet vía Ethernet, vía WIFI, vía tecnología 3G/4G o vía cualquier sistema de telecomunicaciones existente en el emplazamiento. Una vez que el sistema está operativo, las cámaras de vídeo envían imágenes a un servidor en la nube donde se encuentre alojado el software de procesado.

Instalación de sensores de estacionamiento, que detectan e informan de la ocupación de espacio de estacionamiento. Se llevaría una implantación por fases.

Otro sistema que se podría utilizar, en concreto para el caso de la zona ORA, es a través del inventario de plazas disponibles y el dato de vehículos aparcados en base al sistema actual, que proporcionaría la empresa concesionaria.

Las zonas en las que se podría implantar esta tecnología deberían ser en una primera fase:

El aparcamiento situado en la Av. Constitución con la Av. Herencia, dado que se trata de un aparcamiento disuasorio.

El aparcamiento subterráneo de la Plaza de España.

El aparcamiento de la Plaza de Toros.

El aparcamiento de la estación de tren.

La zona ORA.

En una segunda fase habría que ir extendiéndolo, a través del sistema de sensores, desde la zona más céntrica a la más exterior de la localidad.

Línea estratégica	2.- Estrategia de estacionamiento				
Propuesta	2.3.- Smart parking				
Prioridad		Alta		Media	X Baja
Lógica de la propuesta					
La búsqueda de aparcamiento en las ciudades puede resultar una actividad difícil a determinadas horas del día debido a la escasez de plazas libres. Esto provoca que se realicen trayectos en vacío con consiguiente mayor consumo de combustible, incremento de las emisiones y aumento del estrés de los/as conductores/as.					
Todos estos factores pueden reducirse si se facilita una información adecuada, tanto de las plazas libres en los aparca-					

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipucr.es>



mientos públicos, como en el servicio de la ORA, que permita a las personas usuarias verificar cuáles son sus mejores opciones a la hora de aparcar en la ciudad.

Descripción de la propuesta

Para la mejora del aparcamiento a través de la tecnología se propone mejorar la información del estacionamiento con paneles informativos que facilitarán información a quienes conducen.

Las zonas en las que se podría implantar esta tecnología deberían ser en una primera fase:

El aparcamiento situado en la Av. Constitución con la Av. Herencia, dado que se trata de un aparcamiento disuasorio.

El aparcamiento subterráneo de la Plaza de España.

El aparcamiento de la Plaza de Toros.

El aparcamiento de la estación de tren.

La zona ORA.

Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
------------------------------------	--------------	-----------------------------	----------	-------

Beneficios asociados a la propuesta

Beneficios sociales	X	Reducción del tráfico parásito en el centro urbano
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido
Beneficios económicos		

Presupuesto

Inversión	Mantenimiento
120.000 €	-

Riesgos y plan de contingencias

Riesgos identificados	Falta de ayudas económicas para la financiación.
-----------------------	--

Valoración

Probabilidad	Baja	X	Media	Alta
Impacto	Menor	X	Moderado	Severo
Severidad	Asumible	X	Manejable	Crítica

Medidas preventivas Involucración de los servicios correspondientes desde la aprobación del PMUS.

Medidas correctivas Búsqueda de soluciones ya desarrolladas que reduzcan el coste de implantación.

Estrategia de movilidad peatonal.

El PMUS ha de contemplar la necesidad de garantizar la movilidad y la accesibilidad de todas las personas y especialmente las de movilidad reducida (particularmente en sillas de ruedas) y las de las que precisan ayudas especiales, tanto sillas de bebés, como lo carros de la compra.

Esta estrategia se materializa en dos niveles de actuación:

Itinerarios peatonales principales, de manera progresiva.

Plan de Accesibilidad en toda la ciudad, a largo plazo.

Itinerarios peatonales principales.

Lógica de la propuesta.

La medida más eficaz y eficiente para mejorar la habitabilidad de la ciudad es, en general, la progresiva creación de itinerarios peatonales seguros que conecten las diferentes partes de la ciudad adecuándolos, adaptando convenientemente las aceras que actualmente no cumplen este mínimo.

No se puede olvidar, que la movilidad peatonal debe ser el modo de transporte preferente para trayectos cortos, de forma cómoda y sin percepción de riesgo, con los siguientes condicionantes:

Disponer de un tejido de proximidad que favorezca los desplazamientos de corta distancia que, mediante una red de corredores, interconecten las células con trazados sensiblemente directos.

Se dote de una iluminación homogénea en todos los itinerarios peatonales.

Exista un mínimo de equipamientos y mobiliario urbano que no impida los trayectos peatonales ni limite los existentes, como ocurre con la instalación de algunas terrazas en zonas peatonales.

Descripción de la propuesta.

Se debe crear una red de itinerarios, lo más accesibles posible, que atiendan las principales rela-

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipucr.es>

ciones peatonales. Aunque las intensidades en el viario principal son mucho menores que en el viario secundario y local, los anchos disponibles aconsejan aprovechar inicialmente ese viario principal, buscando anchos de acera que resulten lo más próximos posible a los mínimos de la normativa vigente de accesibilidad (1,8 metros).

Esto puede hacer necesario aplicar diversas medidas relativamente simples:

Dar continuidad a las aceras mediante pasos peatonales alineados con ellas y la universalización de las “orejas” en las esquinas.

Eliminar los desniveles derivados de los vados (achaflanar solo el bordillo).

Eliminar los contenedores en las zonas próximas a pasos de peatones para mejorar la visibilidad.

En su lugar, instalar aparcamiento para moto o bicicleta/patinete, para mejorar visibilidad y la seguridad vial.

Además, donde sea imprescindible para conseguir un ancho razonable de acera se puede actuar en varios sentidos complementarios:

El más sencillo es actuar sobre la banda de rodadura:

De haber dos carriles de circulación, puede dejarse solamente uno, ganado así para las aceras el ancho de un carril. Esta actuación, de hacerse en calles de dos sentidos, con un carril por sentido, implica dejar la calle correspondiente de sentido único.

De haber solamente un carril, se puede reducir el ancho de carril a 3,5 metros o, de ser necesario, a 3 metros.

El siguiente en complejidad es actuar sobre la banda de estacionamiento.

En los casos en que exista estacionamiento en batería o espiga se puede transformar en estacionamiento en línea, con la consiguiente pérdida de plazas de estacionamiento.

El más complejo y que debe diseñarse muy cuidadosamente, es la concentración de anchos de acera solamente en un lado de la calle, garantizando así al menos un itinerario accesible en una de las márgenes.

Imagen 86: Ejemplos de pasos peatonales desalineados de las aceras a las que dan continuidad



Fuente: Google Earth.

La propuesta es como sigue:

Ejes norte-sur.

Constitución. Es la que tiene mayor potencialidad por su amplia sección transversal. Los puntos de peor adaptación a los desplazamientos peatonales son las grandes glorietas.

Rondilla de la Cruz Verde / Gracia / Mosaicos. Presenta mucha heterogeneidad, con amplios tramos con estacionamiento en batería en uno o los dos lados, y otros con estacionamiento en línea, también en uno o los dos lados. En algunos tramos (particularmente en Mosaicos) ya existen unas condiciones bastante aceptables y el margen de mejora es prácticamente nulo. A lo largo de todo su trazado

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

presenta numerosas intersecciones muy incómodas para los desplazamientos peatonales, que deberían ser el objeto de atención inicial, por tener un tratamiento muy simple y que no afecta apenas a los desplazamientos motorizados, por lo que es fácilmente aceptable.

Ejes este-oeste.

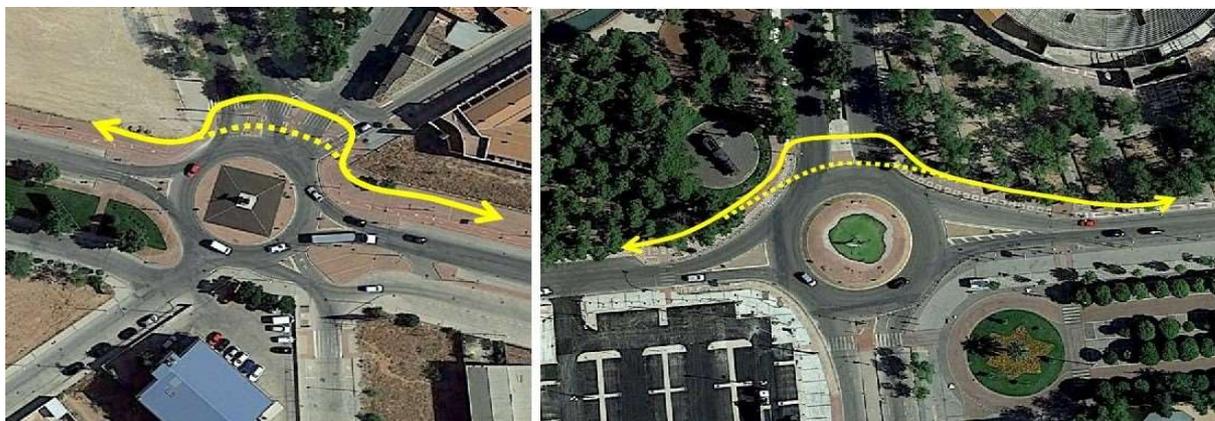
Institutos / Ángeles / Toledo / Arenal, enlazando con el eje de la Rondilla de la Cruz Verde. Se trata de un eje muy heterogéneo, pero de buenas condiciones ambientales: en Institutos existe ya una excelente plataforma peatonal profusamente arbolada, continuando por un corredor que, aunque de escasa sección transversal, es de los pocos del centro que presenta vegetación.

Herencia / Bonardel / Independencia / Virgen, articulada alrededor de la Plaza de España. Su primer tramo requiere escasa intervención, pero al ir avanzando hacia el centro se presentan mayores problemas de sección transversal, alternado tramos de diferentes anchos. También está dotado de vegetación.

Pablo Iglesias. A pesar de su ubicación periférica, que le resta utilidad, presenta el interés de que es relativamente fácil actuar en toda su longitud, estando en general en buenas condiciones, particularmente la margen norte. Presenta, como el resto, el problema de las glorietas.

Es general en todos estos ejes el problema de los grandes desplazamientos caminando en el entorno las glorietas, al estar retranqueados los pasos peatonales, en un diseño que prima la absorción de colas de vehículos para que no bloqueen en anillo de la glorieta. Esos retranqueos se deben reducir al mínimo imprescindible, no debiendo descartarse a priori la semaforización que permita compatibilizar todos los usos de manera equilibrada (no como ahora, que priman de manera abrumadora los usos rodados).

Imagen 87: Itinerarios peatonales en glorietas: Pablo Iglesias / Constitución (izq.) y Constitución / Herencia (der.).



Nota: en línea continua, itinerario actual; en línea discontinua, itinerario deseable.

Fuente: Elaboración propia.

De manera complementaria<sup>1</sup>, se podría mejorar el paisaje urbano en la Plaza del Arenal y en la intersección entre la calle Toledo, la calle los Ángeles y la calle Antonio Castillo. Sin ser imprescindible esta actuación para la movilidad física, es indudable que la mejora estética estimula los desplazamientos peatonales.

Una actuación singular es la que puede desarrollarse en la Avenida de Herencia<sup>2</sup>, cuyas aceras presentan muy malas condiciones, con abundantes obstáculos. Se puede eliminar la banda de aparcamiento en la acera norte (la del parque), pues la existencia de otra banda de aparcamiento en la acera

sur (la de las instalaciones deportivas) ofrece capacidad elevada. Alternativamente, podría realizarse dicha ampliación en la acera de las instalaciones deportivas, pero en momentos de gran afluencia a eventos, el flujo de personas cruzando la vía se vería muy incrementado, reduciendo la seguridad vial.

En cuanto a la implantación de arbolado, siempre deseable, se enfrenta a la disponibilidad de espacio. Solo es posible la plantación de arbolado en la banda de estacionamiento que se mantiene, con árboles de alineación a espacios regulares (por ejemplo, un árbol cada 25 metros). Esto significaría una reducción adicional de capacidad de estacionamiento, que debe valorarse a la hora de redactar el proyecto correspondiente.

Adicionalmente, dentro de esta actuación deberían desmontarse los semáforos que no funcionan.

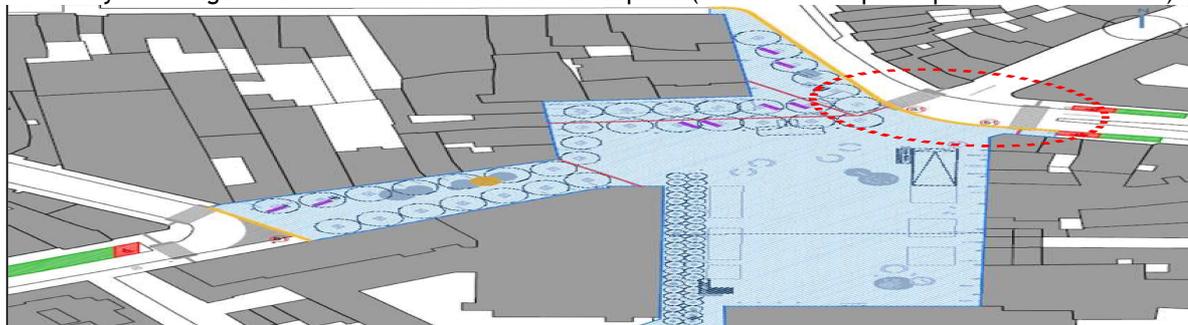
Otro caso puntual, pero de gran significación simbólica, sería la ampliación del paso de peatones que une dos áreas peatonales singulares<sup>3</sup>: la Plaza de España y la calle de Emilio Castelar. Daría continuidad a dos importantes áreas de uso peatonal. Además, permitiría reducir el número de semáforos a uno por sentido. Estos semáforos deberían tener una regulación científica, mediante programación de ciclos y fases ajustados a los flujos peatonales, ciclistas y vehiculares, una vez que se han estabilizado tras la intervención realizada. La única observación que debe hacerse de cara al proyecto correspondiente, aparte de la natural eliminación de obstáculos, es que se deben ajustar mutuamente las alineaciones de la salida del aparcamiento y este paso peatonal, evitando confluencias tan innecesarias como peligrosas.

1. Propuesta recogida en una alegación presentada.

2. Esta propuesta específica recoge parcialmente una de las alegaciones recibidas al texto sometido a información pública.

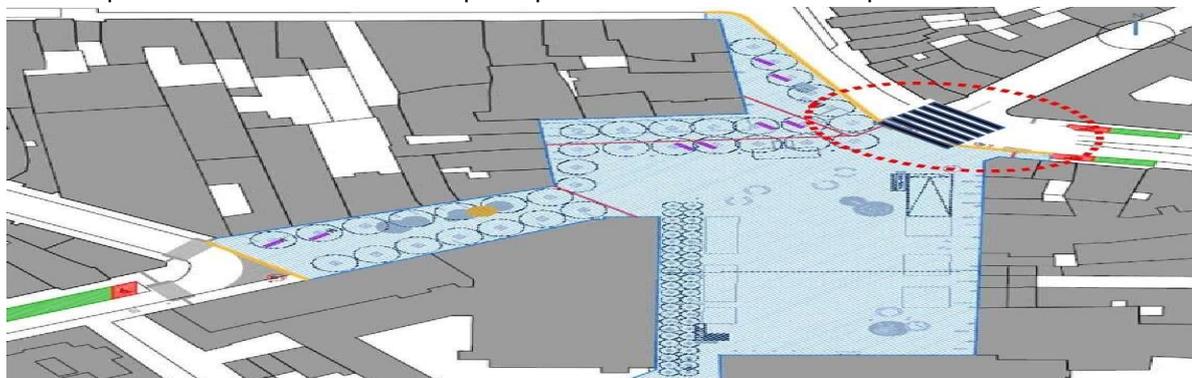
3. Esta actuación refleja una alegación recibida.

Proyecto original de actuación en la Plaza de España (indicando los pasos peatonales actuales).



Fuente: Proyecto básico y de construcción, y elaboración propia.

Propuesta de modificación de los pasos peatonales en la Plaza de España.



Fuente: Proyecto básico y de construcción.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Línea estratégica	3.- Estrategia de movilidad peatonal				
Propuesta	3.1.- Itinerarios peatonales principales				
Prioridad	X	Alta	Media	Baja	
Lógica de la propuesta					
Es necesaria la progresiva creación de itinerarios peatonales seguros que conecten las diferentes partes de la ciudad, adecuándolos, adaptando convenientemente las aceras que actualmente no cumplen este mínimo. La movilidad peatonal debe ser el modo de transporte preferente para trayectos cortos.					
Descripción de la propuesta					
Red de itinerarios, lo más accesibles posible, en las principales relaciones peatonales. aprovechando el viario principal. Ejes norte-sur: Constitución. Rondilla de la Cruz Verde / Gracia / Mosaicos. Ejes este-oeste. Institutos / Ángeles / Toledo / Arenal, enlazando con el eje de la Rondilla de la Cruz Verde. Herencia / Bonardel / Independencia / Virgen, articulada alrededor de la Plaza de España. Pablo Iglesias. A medio plazo se pueden abordar otras actuaciones complementarias, distribuidas po toda la ciudad.					
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros	
Beneficios asociados a la propuesta					
Beneficios sociales	X	Mejora de la seguridad vial Mejora de la accesibilidad peatonal de la ciudad Fomenta hábitos de vida saludable			
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido			
Beneficios económicos					
Presupuesto					
Inversión			Mantenimiento		
850.000 €			25.000 €/año		
Riesgos y plan de contingencias					
Riesgos identificados	Escasos fondos para materializar la propuesta.				
Valoración					
Probabilidad		Baja	X	Media	Alta
Impacto		Menor	X	Moderado	Severo
Severidad		Asumible	X	Manejable	Crítica
Medidas preventivas	Inclusión de la movilidad peatonal en las prioridades políticas. Campaña de promoción social dentro de la Estrategia 12, para reforzar esa prioridad política				
Medidas correctivas	Extensión lenta pero progresiva.				

Plan de Accesibilidad universal.

Lógica de la propuesta.

El derecho a la independencia de todas las personas con problemas de movilidad ya sea por una discapacidad o por problemas cognitivos, es una preocupación social creciente, siendo considerado un derecho tanto a nivel internacional (Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de 13 de diciembre de 2006) como a nivel nacional (incorporación al ordenamiento jurídico nacional de los principios de esa Convención).

Además, el número de personas que encuentran dificultades para desplazarse está aumentando en los países desarrollados, debido al progresivo envejecimiento de la población, como consecuencia del aumento de la esperanza de vida y los avances en la medicina, que permiten alargar la vida, además del crecimiento de población que ha sufrido el municipio en los últimos años no hace a Alcázar ajena a todo esto.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

Se debe fomentar la movilidad peatonal como modo predominante de desplazamiento para trayectos cortos de forma cómoda y sin percepción de riesgo. El problema es que en el diagnóstico de movilidad peatonal desarrollado en este estudio se han problemas de accesibilidad muy extendidos por toda la ciudad, aunque con incidencias heterogénea. Los principales problemas de accesibilidad en las calles de Alcázar se localizan en el centro urbano y derivan de diversos factores:

Aceras que no cumplen las normativas de accesibilidad.

Presencia de mobiliario urbano (farolas, postes, etc.) ubicados en la acera, que dificultan la movilidad peatonal, sobre todo, cuando la acera tiene un ancho de sección limitado.

Faltan pavimentos podotáctiles y franjas de encaminamiento en algunos pasos de peatones.

Descripción de la propuesta.

Aunque el objetivo del Plan de Accesibilidad ha de ser todo el municipio a largo plazo, dentro del Plan deben existir unos Programas de Actuación con diferentes horizontes:

Prioridad a corto plazo: el entorno a los centros de atracción más relevantes de la localidad (100 m):

Equipamientos administrativos.

Hospital.

Centros de salud.

Estación de tren y paradas de autobús.

A medio/ largo plazo: cobertura progresiva de todo el municipio.

Las principales medidas a introducir serían dotar de infraestructura adecuada a los desplazamientos peatonales, mediante dos posibles enfoques:

Creación de itinerarios continuos:

Ampliación de aceras donde sea posible, cosa minoritaria en el conjunto. Para conseguir ampliar el ancho de sección de las aceras se debe optar por algunas de las medidas ya citadas para los grandes ejes: reducción del ancho de circulación, reducción del ancho de estacionamiento, etc.

Pasos peatonales ajustados a las necesidades: rebaje de los pasos de peatones según normas, instalación de pavimentos podotáctiles y encaminamientos, alineaciones adecuadas, etc.

Creación de plataforma única de convivencia, que exige una reducción de velocidad a un máximo de 20 km/h, ya comentada.

En todos los casos se debe proceder a la instalación de bolardos acordes a la normativa, prestando especial atención a que no constituyan obstáculos a los desplazamientos peatonales. La evitación de estacionamientos indebidos debe realizarse prioritariamente mediante sanción a los infractores.

Además, en todos los casos se debe tener presente que una mala iluminación puede generar inseguridad. La iluminación es uno de los puntos más relevantes desde la perspectiva de género y es importante trabajarla adecuadamente para que la inseguridad disminuya. En caso contrario, cualquier espacio resulta inseguro y se convierte en un punto crítico. La cantidad de luz debe ser suficiente y homogénea, reforzándola en puntos críticos como los cruces de las calles. Mínimo recomendable es de 20 lux.

En todos los casos en que sea posible reducir el ancho de carriles de circulación o la supresión de banda de estacionamiento, se debe ganar espacio para las aceras. Estas actuaciones pueden abordarse ex profeso o en el caso de que sean necesarias actuaciones por otra causa (reparaciones del saneamiento, mantenimiento de la pavimentación, etc.). Este es el caso, por ejemplo, de la Avenida de Castilla-La Mancha, donde se puede eliminar la banda de aparcamiento de la acera norte<sup>4</sup>.

Línea estratégica	3.- Estrategia de movilidad peatonal
Propuesta	3.2.- Plan accesibilidad universal

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



Prioridad	X	Alta	Media	Baja
Lógica de la propuesta				
Se debe fomentar la movilidad peatonal como modo predominante de desplazamiento para trayectos cortos de forma cómoda y sin percepción de riesgo. El problema es que en el diagnóstico de movilidad peatonal desarrollado en este estudio se han problemas de accesibilidad muy extendidos por toda la ciudad, aunque con incidencias heterogénea. Los principales problemas de accesibilidad derivan de diversos factores: Aceras que no cumplen las normativas de accesibilidad. Presencia en la acera de mobiliario urbano (farolas, postes, etc.). Faltan pavimentos podotáctiles y franjas de encaminamiento en algunos pasos de peatones.				
Descripción de la propuesta				
El objetivo del Plan de Accesibilidad ha de ser todo el municipio a largo plazo. Sin embargo, deben existir unos Programas de Actuación con diferentes horizontes: Prioridad a corto plazo: el entorno a los centros de atracción más relevantes de la localidad (100 m): A medio/ largo plazo: cobertura progresiva de todo el municipio. Las principales medidas a introducir serían dotar de infraestructura adecuada a los desplazamientos peatonales, mediante dos posibles enfoques: Creación de itinerarios continuos: Creación de plataforma única de convivencia, que exige una reducción de velocidad a un máximo de 20 km/h, ya comentada.				
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				
Beneficios sociales	X	Mejora de la seguridad vial Mejora de la accesibilidad peatonal de la ciudad		
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido		
Beneficios económicos				
Presupuesto				
Inversión	3.000.000 €		Mantenimiento	
Riesgos y plan de contingencias				
Riesgos identificados	Falta de fondos, por surgir nuevas prioridades			
Valoración				
Probabilidad		Baja	X	Media
Impacto		Menor	X	Moderado
Severidad		Asumible	X	Manejable
Medidas preventivas	Inclusión de la accesibilidad universal en las prioridades políticas. Campaña de promoción social dentro de la Estrategia 12, para reforzar esa prioridad política			
Medidas correctivas	Extensión lenta pero progresiva.			

<sup>4</sup>. Esta mención específica procede de la aceptación parcial de una alegación presentada.

Estrategia de movilidad ciclista y vehículos de movilidad personal (VMP).

Esta estrategia se compone de las siguientes propuestas:

Mejora de las infraestructuras lineales.

Mejora de las infraestructuras terminales.

BiciAlcázar.

Promoción de la bicicleta.

Mejora de las infraestructuras lineales.

Lógica de la propuesta.

Es importante potenciar el papel de la bicicleta como modo de transporte, junto con la recuperación para el peatón y el ciclista de espacios urbanos ocupados hasta ahora de forma generalizada por el coche, es hoy una de las prioridades en materia de movilidad sostenible y mejora de la calidad de vida en los entornos urbanos.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



Sin embargo, la apuesta por plataformas segregadas (carriles bici) es imposible en una trama urbana de características tan estrictas, por lo que debe aprovecharse la reciente legislación que impone 30 km/h como velocidad máxima y promocionar el uso en plataforma compartida para todos los vehículos.

Descripción de la propuesta.

La mejora de las infraestructuras lineales ciclistas pasa por completar las infraestructuras ya existentes y hacerlas más eficientes y segura para quienes se trasladan en bicicleta. Además de implementar ciclocalles en el interior del municipio.

Respecto a los ciclo-carriles:

Mejorar las infraestructuras existentes.

Mejorar la seguridad en los cruces y pasos de peatones.

Respecto a las ciclocalles:

Plataforma compartida en toda la ciudad. En las calles con dos carriles por sentido, el carril derecho con limitación de 30 km/h y con prioridad ciclista y el carril izquierdo a 50 km/h. En un perímetro de al menos 300 metros alrededor de la Plaza de España, es decir, en las calles más céntricas y con menos ancho de sección de la localidad, se propone una limitación de velocidad de 20 km/h, que ya ha sido definida en la estrategia de viario y circulación.

Asegurar la convivencia del transporte motorizado con el transporte ciclista mediante señalización adecuada en el viario del interior del municipio.

Eliminar los reductores de velocidad de caucho, ya que son un peligro para ciclistas y patinetes.

Un caso especial es el de la Avenida de los Institutos<sup>5</sup>, en donde se puede construir un carril bici unidireccional en cada calzada, con segregación mediante mediana. Puede ser en el interior o en el exterior de la banda de aparcamiento, siendo preferible la segunda opción para prevenir atropellos por bicicletas de personas que suban o bajen de vehículos aparcados.

Sin embargo, algunos carriles bici actuales presentan una baja calidad de diseño y, de hecho, son menos usados por los ciclistas que la propia calzada. Es el caso del carril de la Avenida de la Constitución, que podría ser suprimido y el andén del bulevar ajardinado, circulando las bicicletas, como en el resto de la ciudad, por el carril derecho de la calzada, con velocidad limitada a 30 km/h.

Línea estratégica	4.- Estrategia de movilidad ciclista y vehículos de movilidad personal			
Propuesta	4.1.- Mejora de las infraestructuras lineales			
Prioridad	X	Alta	Media	Baja
Lógica de la propuesta				
Se debe potenciar el papel de la bicicleta como modo de transporte, junto con la recuperación para el ciclista de espacios urbanos ocupados hasta ahora por el coche.				
Sin embargo, la apuesta por plataformas segregadas (carriles bici) es imposible en una trama urbana de características tan estrictas. Por ello, se debe tender hacia la promoción del uso de plataforma compartida para todos los vehículos.				
Descripción de la propuesta				
La mejora de las infraestructuras lineales ciclistas pasa por completar las infraestructuras ya existentes y además implementar ciclocalles en el interior del municipio.				
Respecto a los ciclo-carriles:				
Mejorar las infraestructuras existentes.				
Mejorar la seguridad en los cruces y pasos de peatones.				
Respecto a las ciclocalles:				
Plataforma compartida en toda la ciudad. En las calles con dos carriles por sentido, el carril derecho con limitación de 30 km/h y con prioridad ciclista y el carril izquierdo a 50 km/h. En un perímetro de al menos 300 metros alrededor de la Plaza de España (calles más céntricas y con menos ancho), se propone una				

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



limitación de velocidad de 20 km/h. Señalización adecuada en el viario del interior del municipio. Eliminar los reductores de velocidad de caucho.						
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros		
Beneficios asociados a la propuesta						
Beneficios sociales	X	Fomenta hábitos de vida saludable				
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido				
Beneficios económicos						
Presupuesto						
Inversión			Mantenimiento			
30.000 €			1.000 €/año			
Riesgos y plan de contingencias						
Riesgos identificados		Resistencias de las personas usuarias de vehículo privado				
Valoración						
Probabilidad		Baja		Media	X	Alta
Impacto		Menor	X	Moderado		Severo
Severidad		Asumible	X	Manejable		Crítica
Medidas preventivas		Campaña de promoción social dentro de la Estrategia 12.				
Medidas correctivas		Extensión lenta pero progresiva por zonas compactas (evitando discontinuidades). La corona de 300 metros alrededor de la Plaza de España debería ser el primer paso, por estar geográficamente acotada y ser más fácil asumir una restricción severa.				

<sup>5</sup>. Este párrafo y los que siguen son consecuencia de alegaciones recibidas en el proceso de información pública.

Mejora de las infraestructuras terminales.

Lógica de la propuesta.

El uso de la bicicleta, como el de cualquier otro vehículo, precisa de un lugar para ser estacionado después de su uso. La carencia de aparcabicis adecuados puede provocar un impacto visual negativo, molestias para el resto de las personas usuarias de las vías y riesgos de robos y deterioros para ciclistas. La disponibilidad de un aparcabicis cómodo y seguro en origen y en destino es una condición imprescindible para la promoción de la bicicleta como modo de transporte alternativo al vehículo privado motorizado de uso cotidiano.

Con la creación de una red de aparcabicis se pretende mejorar la accesibilidad de todos los barrios y centros de atracción, apoyar el creciente uso de la bicicleta sin perjudicar a peatones y favorecer los recorridos cortos y medios en bicicleta, siendo una estrategia de aplicación en todo el Municipio.

Los aparcabicis cerrados, mucho más caros de adquisición y mantenimiento, permiten una gran seguridad ante robos y vandalismo, siendo muy adecuados para estancias nocturnas.

Descripción de la propuesta.

Se propone la instalación de dos tipos de aparcabicis:

Aparcabicis abiertos en puntos de atracción que en la actualidad no dispongan de ellos. Por ejemplo, en la Plaza de Toros, Teatro Emilio Gaviria, Plaza El Arenal, Parque el Porvenir, etc.

Aparcabicis cerrados. Se propone la instalación de módulos de aparcabicis cerrados en las ubicaciones en las que son posibles largas estancias, particularmente nocturnas (para residentes en otros núcleos que acceden diariamente a Alcázar mediante transporte colectivo, por ejemplo). Las ubicaciones más obvias son la Estación de Ferrocarril y la Estación de Autobuses.

Debe reevaluarse desde esta óptica la tipología de aparcabicis en las diferentes ubicaciones, ponderando todos los pros y contras: Piscina, Centro de Mayores, Plaza de España, Centro de empresas, etc.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



Línea estratégica	4.- Estrategia de movilidad ciclista y vehículos de movilidad personal			
Propuesta	4.2.- Mejora de las infraestructuras terminales			
Prioridad	X	Alta	Media	Baja
Lógica de la propuesta				
El uso de la bicicleta, como el de cualquier otro vehículo, precisa de un lugar para ser estacionado después de su uso. La carencia de aparcabici adecuados puede provocar un impacto visual negativo, molestias para el resto de las personas usuarias de las vías y riesgos de robos y deterioros para ciclistas. La disponibilidad de un aparcabici cómodo y seguro en origen y en destino es una condición imprescindible para la promoción de la bicicleta como modo de transporte.				
Descripción de la propuesta				
Se propone la instalación de dos tipos de aparcabici: Aparcabici abiertos en puntos de atracción que en la actualidad no dispongan de ellos. Por ejemplo, en la Plaza de Toros, Teatro Emilio Gaviria, etc. Aparcabici cerrados. Se propone la instalación de módulos de aparcabici cerrados en las ubicaciones en las que son posibles largas estancias. Las ubicaciones más obvias son la Estación de Ferrocarril y la Estación de Autobuses.				
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				
Beneficios sociales	X	Fomenta hábitos de vida saludable		
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido		
Beneficios económicos				
Presupuesto				
Inversión	Mantenimiento			
45.000 €	1.000 €/año			
Riesgos y plan de contingencias				
Riesgos identificados	Falta de fondos			
Valoración				
Probabilidad	X	Baja	X	Alta
Impacto		Menor	X	Severo
Severidad	X	Asumible	X	Crítica
Medidas preventivas	Estudio de mercado y preparación de Pliegos de licitación para demostrar el posible impacto de la medida y su escaso coste relativo.			
Medidas correctivas	Extensión lenta pero progresiva. Inclusión de las partidas necesarias en los primeros presupuestos posibles.			

Sistema de Bicicleta pública (BiciAlcázar).

Lógica de la propuesta.

Los servicios públicos de bicicletas permiten que el concepto de movilidad pública gane un nuevo plano al incorporar la individualidad y el autoservicio, ya que se basa en el préstamo o alquiler temporal de bicicletas para facilitar la movilidad metropolitana sostenible y alternativa al transporte privado.

El servicio público de bicicleta permite tomar y devolver las bicicletas en cualquiera de las estaciones existentes. Las bicicletas públicas se pueden utilizar para ir desde una parada a cualquier otra de la ciudad, sin necesidad de volver al punto original. Es el equivalente en bicicleta al transporte público colectivo (tiene un precio, unas paradas determinadas, un ente gestor, etc.), pero con la ventaja de la flexibilidad que da el que sea individual.

Para determinado tipo de desplazamientos es competencia del autobús, pero para otros es un complemento para llegar donde éste no llega: un adecuado diseño ha de potenciar esta última faceta, minimizando la captación al autobús.

Para que sea útil debe adaptarse a las necesidades de desplazamiento, por lo que necesita una cobertura homogénea en la ciudad, con una densidad de estaciones que permita acceder directamente a los puntos de atracción.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



Descripción de la propuesta.

En la actualidad, el servicio de BiciAlcázar solo dispone de tres estaciones (Plaza de España, Parque Cervantes y Pabellón Díaz-Miguel). Sin embargo, para que sea eficaz el servicio público de bicicleta debe presentar una red de estaciones lo suficientemente densa como para que el servicio sea práctico, y lo suficientemente extensa para que complemente de manera útil al sistema de transporte público. El criterio es que cada persona potencialmente usuaria deba de poder encontrar una bicicleta en el lugar adecuado para poder hacer uso del servicio, y luego debe poder entregarla sin dificultad una vez terminado el trayecto.

Ello exige incrementar el número de estaciones, pero este incremento de estaciones no garantiza necesariamente un mayor uso, corriéndose el riesgo de una sobreinversión que vaya en detrimento de otras inversiones más útiles. De hecho, multitud de sistemas de préstamo de este tipo han sido abandonados en ciudades de tamaño pequeño y medio por su falta de uso, manteniéndose, sin embargo, en las grandes ciudades donde el uso intenso del transporte público y las grandes distancias hacen que estos sistemas sean más eficaces.

Es por estas razones por las que se propone que el sistema de BiciAlcázar se considere durante un año en un periodo de prueba, monitorizando su uso en detalle, incluyendo un seguimiento mediante encuesta de las personas usuarias:

Si el resultado de la monitorización muestra una potencialidad que deba explotarse, se debería proceder a la ampliación de cobertura, creando más estaciones y apostando por su refuerzo comenzando por el Hospital, el Polígono Industrial y las dos Estaciones.

Si el resultado es negativo, es preferible eliminarlo, cediendo o vendiendo las bicicletas y convirtiendo los puntos de anclajes en aparcabicis.

Línea estratégica	4.- Estrategia de movilidad ciclista y vehículos de movilidad personal			
Propuesta	4.3.- Sistema de Bicicleta pública (BiciAlcázar)			
Prioridad	Alta	X	Media	Baja
Lógica de la propuesta				
El servicio público de bicicleta permite tomar y devolver las bicicletas en cualquiera de las estaciones existentes. Las bicicletas públicas se pueden utilizar para ir desde una parada a cualquier otra de la ciudad, sin necesidad de volver al punto original. Para determinado tipo de desplazamientos es competencia del autobús, pero para otros es un complemento para llegar donde éste no llega: un adecuado diseño ha de potenciar esta última faceta, minimizando la captación al autobús. En la actualidad, el servicio de BiciAlcázar solo dispone de tres estaciones (Plaza de España, Parque Cervantes y Pabellón Díaz-Miguel). Sin embargo, para que sea eficaz el servicio público de bicicleta debe presentar una red de estaciones lo suficientemente densa como para que el servicio sea práctico, y lo suficientemente extensa para que complemente de manera útil al sistema de transporte público. Ello exige incrementar el número de estaciones, pero este incremento de estaciones no garantiza necesariamente un mayor uso, corriéndose el riesgo de una sobreinversión.				
Descripción de la propuesta				
Se propone que el sistema de BiciAlcázar se mantenga durante un año en un periodo de prueba, monitorizando su uso en detalle, incluyendo un seguimiento mediante encuesta de las personas usuarias: Si el resultado de la monitorización muestra una potencialidad que deba explotarse, se debería proceder a la ampliación de cobertura, creando más estaciones. Si el resultado es negativo, es preferible eliminarlo, cediendo o vendiendo las bicicletas y convirtiendo los puntos de anclajes en aparcabicis.				
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				
Beneficios sociales	X	Fomenta hábitos de vida saludable		

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido			
Beneficios económicos					
Presupuesto					
Inversión			Mantenimiento		
15.000 €			2.000 €/año		
Riesgos y plan de contingencias					
Riesgos identificados	El servicio mantiene bajo atractivo				
Valoración					
Probabilidad		Baja		Media	X Alta
Impacto		Menor	X	Moderado	Severo
Severidad		Asumible		Manejable	X Crítica
Medidas preventivas	Seguimiento sistemático del uso del servicio. Campaña de promoción social dentro de la Estrategia 12				
Medidas correctivas	Desmantelamiento del servicio y transformación de las bases en apar- cabicis convencionales.				

Promoción de la bicicleta.

Lógica de la propuesta.

Una de las características principales de Alcázar de San Juan es su clima, muy benigno la mayor parte del año. Además, las condiciones de orografía, sin desniveles excesivos en general, son óptimas para el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, si se adoptan las anteriores medidas propuestas para mejora de las infraestructuras. Actualmente hay un uso minoritario de la bicicleta como medio de transporte.

Si a todo ello se añade la necesidad de que la movilidad vaya migrando paulatinamente hacia modos sostenibles, la bicicleta puede mejorar el entorno y convertir a Alcázar de San Juan en una ciudad mucho más sostenible. Y para ello, una de las claves es la promoción.

Descripción de la propuesta.

Resulta importante que todas las medidas encuadradas dentro de la Estrategia de movilidad ciclista se combinen con la promoción intensiva del uso de la bicicleta como modo de transporte urbano. Por lo tanto, se deben llevar a cabo medidas que fomenten el uso de la bicicleta y los VMP entre la ciudadanía de Alcázar de San Juan:

Promoción intensiva del uso de la bicicleta como modo de transporte urbano mediante las sinergias entre el uso de la bicicleta y el transporte público como modo de transporte en el día a día.

Plantear subvenciones para la compra de bicicletas eléctricas para personas empadronadas mayores de 50 años y/o con discapacidad física.

Publicidad cooperativa por todos los medios, incluyendo terminales de transporte (paradas de autobuses, estación de tren, etc.).

Eventos de promoción de la bicicleta entre la ciudadanía, destinado a todas las edades: semana escolar “bici/VMP a clase” y talleres de formación destinados a la tercera edad.

Implantación de un sistema de Bici registro.

Además, es necesario un proceso de información intenso y profundo para comunicar las nuevas prioridades a conductores y ciclistas.

Línea estratégica	4.- Estrategia de movilidad ciclista y vehículos de movilidad personal				
Propuesta	4.4.- Promoción de la bicicleta				
Prioridad		Alta	X	Media	Baja
Lógica de la propuesta	Una de las características principales de Alcázar de San Juan es su clima, muy benigno la mayor parte del año. Además, las condiciones de orografía, sin desniveles excesivos en general, son óptimas para el uso de				

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

la bicicleta como medio de transporte sostenible, si se adoptan las anteriores medidas propuestas para mejora de las infraestructuras.				
Descripción de la propuesta				
Resulta importante que todas las medidas encuadradas dentro de la Estrategia de movilidad ciclista se combinen con la promoción intensiva del uso de la bicicleta a través de las siguientes medidas: Promoción del uso combinado de la bicicleta y el transporte público. Subvenciones para la compra de bicicletas eléctricas. Publicidad cooperativa por todos los medios, incluyendo terminales de transporte. Eventos de promoción de la bicicleta entre la ciudadanía. Implantación de un sistema de Bici-registro.				
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				
Beneficios sociales	X	Fomenta hábitos de vida saludable		
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido		
Beneficios económicos				
Presupuesto				
Inversión		Mantenimiento		
3.000 €		1.000 €/año		
Riesgos y plan de contingencias				
Riesgos identificados	Falta de fondos, por surgir nuevas prioridades			
Valoración				
Probabilidad	X	Baja	Media	Alta
Impacto		Menor	X Moderado	Severo
Severidad	X	Asumible	Manejable	Crítica
Medidas preventivas	Inclusión de la bicicleta en las prioridades políticas. Campaña de promoción social dentro de la Estrategia 12, para reforzar esa prioridad política			
Medidas correctivas	Extensión lenta pero progresiva, comenzando por las medidas más simples y de mayor impacto político-social (eventos de promoción de la bicicleta).			

Estrategia de transporte público.

Lógica de la propuesta.

Actualmente, la oferta de transporte público urbano en el municipio cuenta con una línea de autobús urbano con 14 expediciones que funciona de lunes a viernes laborables. Para reducir el uso del vehículo privado el transporte público urbano de Alcázar es una buena alternativa para algunos trayectos. Por lo tanto, el objetivo de esta propuesta es fomentar el uso del transporte público focalizando los esfuerzos en corregir las deficiencias detectadas en el servicio actual.

La propuesta más simple tradicionalmente es la mejora de la cobertura territorial. En general puede decirse que es razonablemente buena en todo el casco central e, incluso, en algunas zonas separadas de él. La única zona del casco que presenta falta absoluta de servicio es al norte de la vía férrea, en el entorno del EFA El Gamonal. Sin embargo, se trata de una zona físicamente separada del resto por las vías, de escasa atracción y con demanda concentrada en momentos puntuales.

Además, para prestar servicio en ella la conexión más imple es el paso bajo las vías, de escaso gálibo y un único sentido. Por tanto, sería preciso plantear una alternativa al trazado actual de la línea, a través de la carretera CM-420, entre el paso inferior del este (calle Criptana) y el superior del oeste (glorieta de Vinos / Quero / Adolfo Suárez). Tal actuación implicaría la retirada de servicio al entorno de la estación ferroviaria, lo que no es aceptable si se realiza con carácter general. Por tanto, esta variante debería prestarse solamente en momentos de concentración de entrada y salida de alumnado y solo por unos pocos servicios bien identificados.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



Además, para evitar problemas de cruce de la citada carretera por parte de las personas usuarias del autobús, sería imprescindible la creación de pasos peatonales bien señalizados (competencia de la Junta) o, como solución de compromiso, prestar servicio solamente en sentido este-oeste, de manera que la parada quede del lado norte y no exista cruce de la citada CM-420.

Por todo ello, puede decirse que, presentando interés social, la prestación del citado servicio se enfrenta a tantas barreras que es de muy difícil implantación y debería dejarse, en su caso, para una fase posterior, una vez consolidados los demás aspectos.

Descripción de la propuesta.

Dejando de lado de momento la mejora de los servicios por las cuestiones citadas, esta estrategia tiene por objetivo mejorar tanto las infraestructuras del servicio de autobús como la información ofrecida a través de las siguientes acciones:

Transporte público inteligente. Se desarrolla en la estrategia de sistemas de información.

Mejora de las marquesinas. Se propone la instalación de nuevas marquesinas inteligentes que llevarán un sistema SAE incorporado para poder conocer el tiempo de espera. Adicionalmente, esta mejora es una oportunidad para reevaluar su ubicación, particularmente en los casos en los que el ancho libre en acera es menor a 1,8 metros (por ejemplo, en calle Mosaicos).

Junto a este punto, se propone mejorar la información en las paradas:

Incluir en las paradas información impresa actualizada con los horarios previstos de paso (hora y minuto) y recorrido.

Además, como se detallará más adelante en la Estrategia de Sistemas de Información, esta información impresa se complementará con paneles digitales.

Línea estratégica	5.- Estrategia de transporte público			
Propuesta	5.1.- Transporte público			
Prioridad	Alta	X	Media	Baja
Lógica de la propuesta				
Para reducir el uso del vehículo privado el transporte público urbano de Alcázar es una buena alternativa para algunos trayectos. Por lo tanto, el objetivo de esta propuesta es fomentar el uso del transporte público focalizando los esfuerzos en corregir las deficiencias detectadas en el servicio actual.				
Descripción de la propuesta				
Esta estrategia tiene por objetivo mejorar tanto las infraestructuras del servicio de autobús como la información ofrecida a través de las siguientes acciones: Transporte público inteligente. Se desarrolla en la estrategia de sistemas de información. Mejora de las marquesinas. Se propone la instalación de nuevas marquesinas inteligentes que llevarán un sistema SAE incorporado para poder conocer el tiempo de espera. Además, se debe mejorar la información en las paradas.				
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				
Beneficios sociales	X	Mejor accesibilidad al transporte público Mejor información en el acceso al transporte público		
Beneficios ambientales				
Beneficios económicos	X	Menor gasto del transporte público por una mejor gestión		
Presupuesto				
Inversión	Mantenimiento			
150.000 €	5.000 €/año			
Riesgos y plan de contingencias				
Riesgos identificados	Falta de fondos. Enfoque puramente tecnológico y falta de atención a la necesidad de informar por medios convencionales.			
Valoración				

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



Probabilidad	X	Baja		Media		Alta
Impacto	X	Menor		Moderado		Severo
Severidad	X	Asumible		Manejable		Crítica
Medidas preventivas	La adecuada gestión de los fondos disponibles es obligada y ya minimiza los riesgos. Identificación de la información necesaria y su contratación lo antes posible.					
Medidas correctivas	Recuperación del Plan inicial de implantación y revisión de la implantación de información convencional en las nuevas marquesinas.					

Estrategia de movilidad eléctrica.

La estrategia de movilidad eléctrica se centra en:

La mejora de la infraestructura de recarga.

La potenciación genérica de la movilidad eléctrica.

Mejora de la infraestructura de recarga.

Lógica de la propuesta.

Es imprescindible tener en cuenta la implantación de un consumo de energía más responsable, a través de nuevos modos de transporte más eficientes como son los vehículos eléctricos. El proceso de combustión de los motores genera emisiones contaminantes nocivas, tanto para la salud como para el medio ambiente local y para el calentamiento global. Para mantener el uso del vehículo a motor individual allí donde sea la mejor opción, es preciso reducir sus impactos ambientales negativos, lo que es equivalente al uso de tecnologías alternativas al motor de combustión interna alimentado por gasolina o gasóleo.

En la actualidad en Alcázar hay pocos puntos de recarga. Esto provoca que se entre en un círculo vicioso:

Como hay pocos puntos de recarga es arriesgado comprar un vehículo eléctrico.

Como no hay muchos vehículos eléctricos parece un derroche invertir en puntos de recarga.

El objetivo del PMUS debe ser romper este círculo mediante una iniciativa pública decidida que favorezca la extensión de los vehículos eléctricos entre la población en general.

Descripción de la propuesta.

Para favorecer la promoción e implantación del coche eléctrico se debe diseñar una red de puntos de recarga para vehículos eléctricos que se encuentren en ubicaciones estratégicas, estableciendo, en su caso, acuerdos con las entidades privadas que puedan estar implicadas. La actuación del Ayuntamiento es fundamental en esta materia, dentro de su política energética. Las ubicaciones preferentes deben ser lugares de larga estancia por otros motivos: estación, aparcamientos públicos y de centros comerciales y edificios públicos de todo tipo (polideportivos, centros administrativos, etc.).

Instalación de puntos de carga rápida en espacios públicos. Acceso público, con sistema de pago integrado, que no requiera ningún tipo de tarjeta específica ni restricciones de acceso previas. En un primer momento, los puntos a instalar pueden ser los siguientes:

Aparcamiento de la Plaza de España.

Aparcamiento de la Plaza de Toros.

Aparcamiento de la Av. Herencia con la Av. Constitución.

Aparcamiento del Hospital.

Aparcamiento de los centros de salud.

Aparcamiento de la estación de ferrocarril.

De manera complementaria puede ser de interés la instalación de puntos de recarga lenta en

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



viario en zonas residenciales en las que haya una carencia generalizada de garajes. Para su identificación lo mejor es actuar bajo petición, ya que el uso final depende de muchos factores concurrentes de difícil valoración (parque de vehículos, predisposición al vehículo eléctrico, disponibilidad de punto en zona privada, etc.).

Además, el propio Ayuntamiento debe abordar una política para su propia flota en instalaciones municipales.

Línea estratégica	6.- Estrategia de movilidad eléctrica			
Propuesta	6.1.- Mejora de la infraestructura de recarga			
Prioridad	X	Alta	Media	Baja
Lógica de la propuesta				
Para mantener el uso del vehículo a motor individual allí donde sea la mejor opción, es preciso reducir sus impactos ambientales negativos, lo que es equivalente al uso de tecnologías alternativas al motor de combustión interna.				
El objetivo del PMUS debe ser una iniciativa pública decidida que favorezca la extensión de los vehículos eléctricos entre la población en general.				
Descripción de la propuesta				
Para favorecer la promoción e implantación del coche eléctrico se debe diseñar una red de puntos de recarga para vehículos eléctricos que se encuentren en ubicaciones estratégicas.				
Las ubicaciones preferentes deben ser lugares de larga estancia por otros motivos: estación, aparcamientos públicos y de centros comerciales y edificios públicos de todo tipo.				
Se propone la instalación de varias tipologías de recarga:				
Instalación de puntos de carga rápida en espacios públicos.				
De manera complementaria puede ser de interés la instalación de puntos de recarga lenta en viario en zonas residenciales en las que haya una carencia generalizada de garajes.				
Además, el propio Ayuntamiento debe abordar una política para su propia flota en instalaciones municipales.				
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				
Beneficios sociales	X	Mejora de la salud por la menor contaminación		
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido		
Beneficios económicos	X	Multitud de incentivos a la compra Ventajas fiscales		
Presupuesto				
Inversión	100.000 €		Mantenimiento	
			5.000 €/año	
Riesgos y plan de contingencias				
Riesgos identificados	Falta de fondos. Escaso uso de las nuevas instalaciones.			
Valoración				
Probabilidad		Baja	X	Media
				Alta
Impacto		Menor	X	Moderado
				Severo
Severidad		Asumible	X	Manejable
				Crítica
Medidas preventivas	Involucración de los Servicios competentes desde el principio. Búsqueda de fondos desde la aprobación del Plan. Campaña de promoción social dentro de la propuesta 6.3 y la Estrategia 12, para reforzar la propuesta 6.2.			
Medidas correctivas	Extensión lenta pero progresiva, comenzando por las ubicaciones de mayor afluencia.			

Potenciación de la movilidad eléctrica.

Lógica de la propuesta.

La migración hacia la electrificación del parque de vehículos y la implantación de unas estrategias con el objetivo de una movilidad limpia es totalmente necesaria, ante el preocupante incremento

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



de las emisiones nocivas, tanto para la salud como para el medio ambiente local y el calentamiento global, por parte de los motores de combustión convencionales.

Descripción de la propuesta.

La capacidad de intervención del Ayuntamiento de Alcázar de San Juan en la migración progresiva hacia una tracción cada vez menos contaminante tiene dos importantes campos de aplicación:

Por un lado, una forma de potenciar la visibilidad de la flota eléctrica e ir generando una base de uso (que, entre otras cosas, vaya potenciando el necesario tejido de talleres y especialistas) es que el propio Ayuntamiento vaya realizando una sustitución progresiva de su flota de motor térmico por motor eléctrico, aprovechando las bajas que se vayan produciendo.

Esto debe afectar a todo tipo de vehículos ligeros, tanto de dos como de cuatro ruedas.

Debería incluir no solamente la flota propia, sino contemplar también los servicios contratados, mediante la inclusión de cláusulas adecuadas en los Pliegos, valorando positivamente el uso de flota eléctrica o, al menos, híbrida.

Por otro lado, aparte de las medidas de apoyo de los distintos Gobiernos (España, Castilla La-Mancha) para la adquisición, el Ayuntamiento puede establecer pequeños apoyos puntuales, como los siguientes:

Reducción o exención en el IVTM. Esta actuación debe nacer con vocación temporal (por ejemplo, cinco años, con posibles prórrogas anuales, por ejemplo) pues el creciente parque eléctrico podría acabar con este recurso municipal.

Reserva de plaza de aparcamiento en lugares principales particularmente atractivos.

Línea estratégica	6.- Estrategia de movilidad eléctrica			
Propuesta	6.2.- Potenciación de la movilidad eléctrica			
Prioridad	Alta	X	Media	Baja
Lógica de la propuesta				
La migración hacia la electrificación del parque de vehículos y la implantación de unas estrategias con el objetivo de una movilidad limpia es totalmente necesario, ante el preocupante incremento de las emisiones nocivas.				
Descripción de la propuesta				
El Ayuntamiento de Alcázar de San Juan puede intervenir en dos importantes campos para la migración progresiva hacia una tracción cada vez menos contaminantes: Por un lado, una forma de potenciar la visibilidad de la flota eléctrica e ir generando una base de uso es que el propio Ayuntamiento vaya realizando una sustitución progresiva de su flota de motor térmico por motor eléctrico. Por otro lado, aparte de las medidas de apoyo de los distintos Gobiernos para la adquisición, el Ayuntamiento puede establecer pequeños apoyos puntuales, como los siguientes: Reducción o exención en el IVTM. Esta actuación debe nacer con vocación temporal. Reserva de plaza de aparcamiento en lugares particularmente atractivos.				
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				
Beneficios sociales	X	Mejora de la salud por la menor contaminación		
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido		
Beneficios económicos				
Presupuesto				
Inversión	Mantenimiento			
250.000 € (ahorro posterior en gastos de mantenimiento, no computados)	-			
Riesgos y plan de contingencias				
Riesgos identificados	Falta de fondos para la electrificación del parque municipal.			

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



						Mantenimiento de los retrasos en la migración del parque de motor térmico al parque eléctrico, fundamentalmente por el miedo a una posible crisis económica y a una sobrevaloración de los riesgos de la movilidad eléctrica.
Valoración						
Probabilidad		Baja	X	Media		Alta
Impacto		Menor	X	Moderado		Severo
Severidad		Asumible	X	Manejable		Crítica
Medidas preventivas	Aceleración de la renovación del parque municipal para aprovechar los cuantiosos fondos actuales.					
Medidas correctivas	Reducción del ritmo de implantación.					

Estrategia de distribución urbana de mercancías (DUM).

Lógica de la propuesta.

La falta de competencias del Ayuntamiento en materia de comercio electrónico impide la adopción de medidas regulatorias sobre este fenómeno, al tiempo que socialmente se trata de un fenómeno difícilmente reversible. Pero el Ayuntamiento puede actuar de catalizador del cambio de modelo de reparto con la creación de canales de colaboración y búsqueda de soluciones a tres bandas entre las empresas de comercio electrónico, las empresas de reparto de paquetería y el comercio de la localidad. Esto incluye, obviamente, la instalación de lockers (taquillas para la recogida de pedidos).

Además, es obligación del Ayuntamiento promover una movilidad sostenible, que entra plenamente dentro de sus competencias. Para ello puede aplicar progresivamente restricciones a los métodos convencionales de reparto o, mejor, medidas de priorización de sistemas de reparto mediante bicicletas (ciclocargos y similares), que encuentran en la favorable topografía local un factor importante de apoyo. Las medidas de promoción pueden ser diversas, como la reserva de plazas para carga y descarga en lugares preferentes, el establecimiento de horarios diferentes según el tipo de vehículo, etc.

La creación de un “microhub” (centro de distribución local para el transbordo de mercancías desde furgonetas a vehículos eléctricos o bicicletas) podría ser útil para el diseño del nuevo modelo, que debe tener en cuenta dos factores:

Introduce un eslabón que encarece la distribución.

El tamaño de Alcázar de San Juan puede permitir su ubicación en la periferia, lo que reduce costes.

Pero, en todo caso, la implantación debe ser ponderada, para no perjudicar innecesariamente a la distribución urbana de mercancías y debería enmarcarse en el citado marco de diálogo y negociación.

Con el objetivo de avanzar hacia la modernización de la actividad de la distribución urbana de mercancías (DUM) y resolver los problemas puntuales identificados, es preciso ir adaptando progresivamente su estructura y funcionamiento a las circunstancias que van apareciendo, en concreto a las nuevas tecnologías.

Se debe tender al uso ordenado, planificando la utilización, no solo mediante el conocimiento de las plazas libres, sino también facilitando que las personas usuarias realicen su reserva previamente, todo ello con el soporte telemático correspondiente (RFID, tarjetas inteligentes, etc.). Además, el correcto funcionamiento debe garantizarse mediante medidas de control y sanción de los incumplimientos.

Las mayores barreras encontradas en todas las ciudades hasta ahora han sido la atomización de los actores implicados (multitud de actores, tanto desde el lado de la oferta como de la demanda) y la sostenibilidad económica de las soluciones propuestas (que requieren frecuentemente desembolsos de los Ayuntamientos). La consecuencia es que pocas medidas han perdurado en el tiempo.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



Por tanto, puede decirse que no hay una solución única sino un equilibrio de diferentes medidas, todas ellas parciales. El futuro de la distribución urbana en Alcázar de San Juan pasa por una colaboración entre todos los actores implicados, a lo largo de un proceso que no va a ser corto.

Las premisas básicas para el establecimiento de medidas sobre las reservas para carga y descarga son la búsqueda del equilibrio entre varios factores parcialmente contrapuestos:

Mantenimiento de reservas lo más cercanas posible a los destinos que, como se ha observado en el diagnóstico, no provocan problemas relevantes.

Necesidades de espacio para otros usos, particularmente, para la mejora de la movilidad universal (ampliación de aceras).

Mejora de la sostenibilidad y la eficacia del transporte urbano de mercancías, reduciendo el impacto de los vehículos de motor térmico.

Descripción de la propuesta.

Con los criterios descritos, la principal medida que se puede aplicar es una gestión controlada, con la ayuda de nuevas tecnologías para el registro de los vehículos y del tiempo de ocupación y la implantación de medidas de última generación que favorezcan el cambio:

Tarjetas inteligentes con las que se pueda identificar al vehículo al cual esté asociadas. También, a través de esta nueva tecnología se podrá controlar el tiempo de estacionamiento, que servirá para evitar malas prácticas y poder aplicar las sanciones correspondientes, si son necesarias. Igualmente, su explotación sistemática permitirá un seguimiento estadístico que mejore la planificación.

Creación de un sistema de reserva de plaza vía web y/o a través de una aplicación móvil, con la que se podrá asegurar disponibilidad de espacio donde y cuando sea necesario. Esto permitirá a la ciudadanía poder gestionar cualquier transporte de carga puntual como pueden ser mudanzas en las zonas residenciales. En caso de uso fraudulento de las medidas previstas, se generará el expediente sancionador correspondiente.

Una vez consolidado este sistema, que debe avanzar en paralelo al resto de medidas, se podrá avanzar a largo plazo, ya fuera del horizonte de este Plan, en cuestiones como las especificaciones de los vehículos o, incluso, en la creación de un centro de consolidación urbana en el entorno del Centro.

Esto último debe tenerse presente en el resto de las actuaciones, como una actuación radical en el largo plazo, que debería ser consensuada lo más posible, como sigue:

Construcción de un mini hub, especie de microplataforma logística que funcione como centro logístico del centro urbano.

Todas las mercancías necesarias para el pequeño comercio llegarían transportadas por furgonetas convencionales, se descargarían en este punto y, desde éste, se distribuirían hasta su destino final empleando vehículos de último kilómetro más sostenibles (eléctricos, ciclocargos).

Establecimiento de las excepciones necesarias (mercancías pesadas o voluminosas, por ejemplo).

Para facilitar la búsqueda de consensos, conviene la creación de una "Mesa para la Distribución Urbana de Mercancías (Mesa DUM)" <sup>6</sup> , integrada en el resto de los mecanismos existentes de participación y consulta, que permita alinear los diversos intereses. Línea estratégica	7.- Estrategia de distribución urbana de mercancías (DUM)	
Propuesta	7.1.- Distribución urbana de mercancías (DUM)	
Prioridad	Alta	Media <input checked="" type="checkbox"/> Baja

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



Lógica de la propuesta				
<p>El futuro pasa por una colaboración entre todos los actores implicados, a lo largo de un proceso, que no va a ser corto, de búsqueda del equilibrio entre varios factores:</p> <p>Mantenimiento de reservas lo más cercanas posible a los destinos que, como se ha observado en el diagnóstico, no provocan problemas relevantes.</p> <p>Necesidades de espacio para otros usos, particularmente, para la mejora de la movilidad universal (ampliación de aceras).</p> <p>Mejora de la sostenibilidad y la eficacia del transporte urbano de mercancías, reduciendo el impacto de los vehículos de motor térmico.</p>				
Descripción de la propuesta				
<p>La principal medida que se puede aplicar es una gestión controlada:</p> <p>Tarjetas inteligentes con las que se pueda identificar al vehículo al cual esté asociadas y el tiempo de estacionamiento.</p> <p>Creación de un sistema de reserva de plaza vía web y/o a través de una aplicación móvil, con la que se podrá asegurar disponibilidad de espacio.</p> <p>Una vez consolidado este sistema se podrá avanzar en otras cuestiones como las especificaciones de los vehículos o la creación de un centro de consolidación urbana: las llegarían en furgonetas, se descargarían en este punto y se distribuirían a su destino con vehículos de último kilómetro sostenibles.</p> <p>Todo el proceso debe ser consensuado en una “Mesa DUM”, integrada en el resto de los mecanismos existentes de participación y consulta,</p>				
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				
Beneficios sociales	X	Reducción de las molestias a la población de la Carga y Descarga.		
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido		
Beneficios económicos	X	Optimización de los servicios de carga y descarga		
Riesgos y Plan de Contingencia				
Presupuesto				
Inversión		Mantenimiento		
40.000 €		4.000 €/año		
Riesgos y plan de contingencias				
Riesgos identificados		Resistencias de los operadores DUM y de los comercios.		
Valoración				
Probabilidad		Baja	Media	X Alta
Impacto		Menor	X Moderado	Severo
Severidad		Asumible	X Manejable	Crítica
Medidas preventivas		Mesa de negociación de mejora de la DUM en Alcázar, buscando el consenso.		
Medidas correctivas		Implantación progresiva, tras la implantación de otras medidas de restricción general, para demostrar que se trata de una medida más de un paquete complejo.		

<sup>6</sup>.Esta mención específica está indirectamente basada en una alegación al texto sometido a información pública.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

## 2.5 Propuestas transversales.

### 2.5.1 Descripción general.

Estas propuestas afectan a diversas cuestiones que están relacionados con varios modos de movilidad de forma transversal. Estas propuestas transversales son las siguientes y se desarrollan a continuación:

Estrategia de movilidad escolar.

Estrategia de movilidad en zonas industriales.

Estrategia de sistemas de información.

Estrategia normativa.

Estrategia de formación y concienciación ciudadana.

Estrategia de movilidad escolar.

Lógica de la propuesta.

En todo el mundo en general, y en España en particular, la movilidad escolar es un ámbito de preocupación, tanto por las múltiples implicaciones que tiene como por lo especialmente sensible del colectivo implicado.

La mayor dependencia del coche para los desplazamientos cotidianos y el cambio en la estructura familiar que se ha producido en los últimos años ha influido en la manera en la que niños y niñas se desplazan al colegio. Muy frecuentemente, el acompañamiento al menor es realizado por el padre o la madre, principalmente en coche. Esto provoca congestiones del tráfico, tanto por la cantidad de coches como por el inadecuado estacionamiento. Todo esto provoca una sensación de inseguridad y peligro para menores que van al colegio, reforzando así las reticencias al acceso no motorizado.

Descripción de la propuesta.

La mejora de la movilidad escolar puede alcanzarse por varios métodos complementarios, todos ellos buscando mejorar los modos de desplazamiento sostenibles para reducir el uso del vehículo privado:

Mejora de las infraestructuras.

Mejora general de la organización.

Respecto a las infraestructuras, existen dos tipos de mejoras posibles:

Mejoras en las vías de acceso.

Implantación de caminos escolares seguros, esto es, rutas con señalización horizontal y vertical que facilitan un desplazamiento seguro y autónomo de niños y niñas desde sus domicilios hacia el colegio, reduciendo el uso de vehículos en los desplazamientos cortos. Se implantarían para el entorno de unos 300 metros de los centros educativos, acompañado de las medidas de accesibilidad universal ya citadas (mejores aceras, mejores pasos peatonales, mejor señalización, etc.).

Un caso singular es el Centro de Formación EFA El Gamonal, cuyo acceso natural desde el centro urbano es bajo las vías por un paso (Rondilla de la Cruz Verde / San Marcos) que, teniendo buenas condiciones infraestructurales representa un punto de inseguridad y que debería tener garantizada una buena iluminación (mínimo 20 lux) en el interior y las rampas de acceso y un control mediante cámaras. Además, el cruce de la CM-420 es mediante un paso peatonal bien señalizado e iluminado, pero que debería presentar mayores medidas que garantizaran la reducción efectiva de la velocidad, más allá de las simples bandas sonoras actuales.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



Según la edad del alumnado, puede o no prestarse también atención a la bicicleta, ya que su uso autónomo requiere cierta edad. Y, precisamente, el alumnado de mayor edad puede no requerir medidas especiales más allá de las relacionadas con la movilidad ciclista en general. Por tanto, se trataría solamente de dar prioridad a las actuaciones de promoción ciclista en el entorno de los Centros Escolares.

Mejoras en los puntos de llegada.

Ampliación de espacios en el entorno de los accesos para evitar que las aglomeraciones de entrada y salida se traduzcan en conductas peligrosas (esperas muy cerca de bordillo, cruces en pelotón, etc.). Se trata simplemente de una ampliación de aceras pero que, en muchos casos, exige la eliminación de la banda de aparcamiento. Debe ir acompañada de una reubicación de los pasos peatonales donde sea preciso para evitar la alineación del paso con la entrada, justo en el punto donde la presencia de personas esperando puede reducir la visibilidad.

Adecuación del espacio de estacionamiento de los autobuses de servicio escolar, para reducir los desplazamientos peatonales hasta la entrada. Al CEIP Alces se trasladan todos los días del curso en autobús los alumnos del CEIP Juan de Austria al servicio de comedor. Sin embargo, el autobús no tiene una reserva de espacio específico, por lo que aparca en doble fila con el consiguiente peligro para los niños que tienen que pasar entre los coches. Por ello, se propone delante del acceso al centro escolar una reserva de espacio para la parada del autobús escolar.

Implantación de aparcabicis, en los centros educativos donde no los haya, o ampliación y mejora de los actuales, preferentemente en el interior de los recintos escolares por seguridad.

Respecto a la organización, se debe centrar en la mejora en los puntos de llegada a través de diversos mecanismos:

Comercio amigo, a través de la cual, los establecimientos participantes se comprometerán a cuidar y ayudar al alumnado en sus trayectos al centro educativo. Se trata de una medida incompleta, pues los horarios de apertura de los establecimientos no siempre se adaptan a las entradas y salidas escolares. Sin embargo, es muy simple y no significa el compromiso de muchos recursos, más allá de folletos informativos y etiquetas identificativas.

Finalmente, el Pedibús es un programa que permite que los menores de edad más reducida, dirigidos por uno varios monitores, lleguen andando en grupo andando desde casa a clase a través de los caminos escolares seguros. Es una medida cara y que requiere muy buena predisposición, por lo que debe implantarse solamente tras un estudio detallado estrechamente coordinado con las AMPAS y Direcciones de Centros correspondientes.

Línea estratégica	8.- Estrategia de movilidad escolar		
Propuesta	8.1.- Movilidad escolar		
Prioridad	X	Alta	Baja
Lógica de la propuesta			
Muy frecuentemente, el acompañamiento al menor es realizado por el padre o la madre, principalmente en coche. Esto provoca congestiones del tráfico, tanto por la cantidad de vehículos como por el inadecuado estacionamiento. Todo esto implica una sensación de inseguridad y peligro para menores que van al colegio, reforzando así las reticencias al acceso no motorizado.			
Descripción de la propuesta			
Mejora de las infraestructuras.			
Mejoras en las vías de acceso: Implantación de caminos escolares seguros y mejora en los accesos al centro de Formación EFA El Gamonal. Según la edad del alumnado, puede darse prioridad a la promoción ciclista en el entorno de los Centros Escolares.			
Mejoras en los puntos de llegada: Ampliación de espacios en el entorno de los accesos. Adecuación del espacio de estacionamiento de los autobuses del CEIP Alces. Implantación de aparcabicis, en los centros educativos donde no los			

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

haya, y ampliación y mejora de los actuales. Mejora general de la organización. Comercio amigo. Los establecimientos participantes se comprometerán a cuidar y ayudar al alumnado en sus trayectos al centro educativo. Pedibús. Permite que los menores de edad más reducida, dirigidos por uno varios monitores, lleguen andando en grupo.				
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				
Beneficios sociales	X	Mejora de la accesibilidad y la autonomía de los alumnos en los accesos a los centros educativos		
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido		
Beneficios económicos	X	Reducción de costes individuales al reducir el uso innecesario del vehículo privado		
Presupuesto				
Inversión		Mantenimiento		
150.000 €		8.000 €/año		
Riesgos y plan de contingencias				
Riesgos identificados	Falta de fondos por las restricciones presupuestarias derivadas de una posible crisis económica. Resistencias sociales al cambio modal desde el coche.			
Valoración				
Probabilidad	Baja	X	Media	Alta
Impacto	Menor	X	Moderado	Severo
Severidad	Asumible	X	Manejable	Crítica
Medidas preventivas	Campaña intensiva dentro de la Estrategia 12.			
Medidas correctivas	Implantación progresiva, comenzando por los centros donde asiste alumnado de mayor edad (corriendo menos riesgos).			

### 2.5.2 Estrategia de movilidad en zonas industriales.

#### Lógica de la propuesta.

En comparación con el resto de la ciudad, los desplazamientos peatonales dentro de los polígonos industriales, como se ha detallado en el diagnóstico, no disponen de la suficiente calidad, con zonas en mal estado con escaso mantenimiento. Estos itinerarios deficientes dificultan la movilidad peatonal, particularmente entre los diferentes centros de actividad, para todo tipo de personas, no solamente las de movilidad reducida.

Los problemas de accesibilidad en el viario derivan de una multitud de factores concurrentes:

Se ha descuidado el mantenimiento en algunas zonas del polígono, lo que ha permitido un deterioro, acusado en algunos casos.

Los vados de vehículos constituyen frecuentes barreras e, incluso, llegan a suponer un riesgo para la integridad física.

Hay mobiliario urbano (farolas, postes, etc.) y árboles ubicados en la acera, que dificultan la movilidad peatonal, sobre todo, cuando la acera es estrecha. También hay presencia de vegetación poco cuidada que no solamente deteriora la imagen, sino que es una incomodidad añadida.

Existe una casi total ausencia de pasos de peatones a lo largo de las diferentes calles.

Pero siendo los problemas de desplazamientos peatonales los más patentes, conviene una reducción del uso del vehículo privado y la promoción del uso de medios no motorizados.

#### Descripción de la propuesta.

Para solucionar los problemas de accesibilidad que presenta el polígono industrial.

En primer lugar, se deben incluir los principales ejes de los dentro de la red de itinerarios peatonales principales de la ciudad por articular toda la accesibilidad peatonal. Como mínimo, se debe in-

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



cluir la Avenida de los Vinos (que podría ver ensanchadas sus aceras mediante el traslado a la mediana de una banda de estacionamiento; esta mediana actualmente es inútil, pero alberga varias torretas de media tensión, por lo que su supresión no es inmediata) y la Avenida de la Tecnología (cuyo tramo central tiene excesivo ancho de calzada que incluso genera problemas de inseguridad vial y que permitiría una actuación de amabilización del paisaje y de mejora de la movilidad peatonal; adicionalmente, se debería actuar para eliminar el aparcamiento en las aceras y rediseñar vados y rampas de accesos a naves, aprovechando una cierta indefinición de titularidad del suelo en algunos tramos).

Una vez mejorados estos itinerarios, se debe aplicar a los polígonos la misma filosofía de accesibilidad universal del resto de la ciudad, actuando sobre bolardos inadecuados, aceras estrechas, pasos de peatones sin pintar, aceras con obstáculos, etc.

Respecto a la implantación de otras medidas, las principales serían:

Instalación de aparcabicis y espacios para aparcar patinetes, favoreciendo de esta forma que los empleados que quieran puedan aparcar su vehículo con seguridad.

Instalación de puntos de recarga. Además de la instalación en otros puntos de la ciudad, sería interesante promover la construcción de puntos de recarga en diversas zonas del polígono para favorecer los desplazamientos al trabajo en coches no contaminantes. La instalación bajo petición parece la vía más sencilla.

Coche compartido (car pooling). Se debe promocionar entre las empresas el uso por parte de sus trabajadores del sistema por el cual las personas que trabajan en centros próximos que van a trabajar con un itinerario y horario similar comparten su coche. Este sistema se puede organizar mediante un registro de usuarios que ofertan y demandan viajes, para poder ponerse en comunicación entre ellos y organizar el punto de encuentro, reparto de costes, etc. Existen aplicaciones comerciales que hacen innecesario nuevos desarrollos (Journify, Amovens, etc.) y el objetivo del Plan es simplemente dar a conocer su existencia y ventajas, pudiendo realizarse promoción cooperativa.

Línea estratégica	9.- Estrategia de movilidad en zonas industriales			
Propuesta	9.1.- Movilidad en zonas industriales			
Prioridad	Alta	X	Media	Baja
Lógica de la propuesta				
En comparación con el resto de la ciudad, los desplazamientos peatonales dentro de los polígonos industriales, como se ha detallado en el diagnóstico, no disponen de la suficiente calidad, con zonas en mal estado con escaso mantenimiento.				
Estos itinerarios deficientes dificultan la movilidad peatonal, particularmente entre los diferentes centros de actividad, para todo tipo de personas, no solamente las de movilidad reducida.				
Descripción de la propuesta				
Para solucionar los problemas de accesibilidad que presenta el polígono industrial, en primer lugar, se deben incluir los principales ejes de la red de itinerarios peatonales principales de la ciudad por articular toda la accesibilidad peatonal. Como mínimo, se debe incluir la Avenida de los Vinos y la Avenida de la Tecnología.				
Una vez mejorados estos itinerarios, se debe aplicar a los polígonos la misma filosofía de accesibilidad universal del resto de la ciudad.				
Respecto a la implantación de otras medidas, las principales serían:				
Instalación de aparcabicis y espacios para aparcar patinetes.				
Instalación de puntos de recarga.				
Coche compartido ( <i>car pooling</i> ). El objetivo del Plan es dar a conocer su existencia y ventajas, pudiendo realizarse promoción cooperativa.				
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



Beneficios sociales	X	Mejora de la accesibilidad peatonal a los polígonos				
Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido				
Beneficios económicos	X	Reducción de costes individuales por reducción del uso del automóvil				
Presupuesto						
Inversión		Mantenimiento				
120.000 €		-				
Riesgos y plan de contingencias						
Riesgos identificados		Falta de prioridad política frente a otras actuaciones. Escasa involucración de las personas que trabajan en estos centros.				
Valoración						
Probabilidad		Baja		Media	X	Alta
Impacto		Menor	X	Moderado		Severo
Severidad		Asumible	X	Manejable		Crítica
Medidas preventivas		Campaña intensiva dentro de la Estrategia 12. Identificación de actores que sirvan de palanca social.				
Medidas correctivas		Implantación progresiva, comenzando por los centros donde asiste alumnado de mayor edad (corriendo menos riesgos).				

Estrategia de Sistemas de Información.

La gestión de la información se articula en dos propuestas:

Smart Mobility.

Observatorio de la Movilidad.

Smart Mobility.

Lógica de la propuesta.

El objetivo de esta propuesta es aplicar el concepto de Smart Mobility al municipio de Alcázar, siguiendo las directrices del Plan Director Alcázar Smart City. La Smart Mobility prioriza el uso de medios de transporte limpios y no motorizados y proporciona información relevante en tiempo real para ahorrar tiempo y mejorar la eficiencia y el ahorro, reduciendo a la vez las emisiones de CO2. Dentro de este marco, los tres pilares fundamentales son:

Transporte. Gestión de tráfico, priorizando rutas alternativas, gestión temprana de accidentes, monitorización y coordinación, sistemas de regulación del tráfico inteligentes, etc.

Ubicación. Herramientas para la geolocalización, gestión de zonas de aparcamiento en las calles para reducir tiempos de estacionamiento, gestión eficiente de la accesibilidad, etc.

Movilidad. Fomento del uso de transporte sostenible mediante campañas de concienciación y la dotación a los usuarios y las usuarias de información útil y precisa que les permita aprovechar el máximo tiempo posible.

Evidentemente, la gestión de todo esto es muy compleja y precisa una estructura en el Ayuntamiento que se responsabilice de ello y gestione no solo los desarrollos sino, sobre todo, el mantenimiento.

Descripción de la propuesta

En términos generales, se podrían desarrollar cuestiones como las siguientes:

Movilidad peatonal.

Recorridos peatonales diseñados con criterios de seguridad y comodidad, recomendados de manera dinámica según la hora del día (sol/sombra, viento, etc.).

Itinerarios peatonales accesibles.

Movilidad en bicicleta y en vehículos de movilidad personal:

Recorridos ciclistas diseñados con criterios de seguridad y comodidad, recomendados de manera dinámica según la hora del día (sol/sombra, viento, etc.).

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

Ubicación de aparcabicis. Disponibilidad de plazas (aparcabicis abiertos y cerrados). Control mediante cámaras con visión artificial.

Movilidad en transporte público:

Sistema de control vía satélite en todos los vehículos de transporte urbano, con datos en directo relativos a las rutas, número de vehículos en funcionamiento, tiempos estimados de llegada. Se trata del SAE (sistema de ayuda a la explotación) ya previsto.

Información multimedia para los usuarios a través de una página web y de aplicaciones móviles.

Instalación de paneles informativos en las paradas de autobús urbano con tecnología LED, con números de línea, destino y tiempos de llegada.

Movilidad en vehículo privado:

Itinerarios recomendados.

Información actualizada a tiempo real sobre cortes y desvíos.

Control de velocidad por velocidad de tramo.

Estacionamientos recomendados en función del destino.

Paneles informativos. La implantación de un sistema de comunicación con la ciudadanía a través de paneles urbanos puede aportar información en tiempo real sobre diferentes ámbitos de interés que serán actualizados desde el Ayuntamiento, situados en las principales entradas al casco histórico: la Av. Herencia y la Av. Cervera. Los paneles permitirán mostrar una amplia variedad de contenidos dinámicos:

Información de tráfico y movilidad.

Plazas de aparcamiento.

Incidencias.

Agenda cultural

Señalización.

Previsión meteorológica.

Alertas

Y todo tipo de información de interés general para el ciudadano.

Sistema CCTV (Circuito Cerrado de Televisión) para seguridad ciudadana y control del tráfico. La implantación de un sistema CCTV permitirá al Ayuntamiento de Alcázar de San Juan:

Visualizar la situación de sus calles y accesos en tiempo real, con imágenes y vídeo en alta calidad. Además, con el análisis de vídeo inteligente, podrá acceder a las imágenes grabadas mediante histórico, horario, movimiento, matrículas, etc.

El software de análisis de vídeo también facilita el control de las plazas de estacionamiento, siendo posible la identificación de las plazas disponibles/ocupadas y la integración con el sistema propuesto de sensores para control de aparcamiento. Toda esta información podrá mostrarse a los ciudadanos a través de los paneles informativos contemplados para optimizar el tiempo de aparcamiento y ahorrar en consecuencia emisiones de CO2.

Por otro lado, supone un claro avance en la mejora de la seguridad de los ciudadanos, porque en caso de haber algún incidente en las zonas de cobertura de las cámaras, el sistema permitirá ayudar en los procesos de investigación y labores policiales haciendo posible la identificación de las circunstancias que pudieran haber desembocado en una colisión de vehículos, vandalismo, robos de mobiliario urbano, etc. También hará las funciones de instrumento disuasorio para la comisión de los mismos.

En total, se instalarán aproximadamente 30 cámaras repartidas por toda la población, habilitándose en el Ayuntamiento una sala de control en la que se instalará un videowall para la visualización

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

de las cámaras, un terminal servidor con la plataforma de gestión completa del sistema CCTV y un sistema de grabación de contenidos.

El anterior sistema puede emplearse para realizar un control de los vehículos que acceden al centro urbano, sentando las bases de una Zona de Bajas Emisiones, con acceso a la base de datos de la DGT y la gestión de listas blancas y negras.

Finalmente, debe promocionarse la notificación de incidencias relacionadas con la movilidad desde el teléfono móvil, adjuntando imágenes e indicando la ubicación, subsanando las posibles deficiencias que aparecieron en los primeros momentos.

Debe promocionarse que la propia ciudadanía se sienta participe en la mejora de su ciudad y la movilidad es una pieza clave. Desde vehículos aparcados en la acera hasta aceras con mal estado del pavimento pueden ser ejemplos típicos de uso, que ya están previstas en la aplicación.

Debería responderse a toda sugerencia o cuestión que se suscite en un plazo mínimo, idealmente en tiempo real. De lo contrario, es contraproducente.

Imagen 88: Aplicación de notificaciones del Ayuntamiento de Alcazar de San Juan.



Fuente: Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

Línea estratégica	10.- Estrategia de Sistemas de Información			
Propuesta	10.1.- <i>Smart mobility</i>			
Prioridad	Alta	Media	X	Baja
Lógica de la propuesta	El objetivo de esta propuesta es aplicar el concepto de Smart Mobility, siguiendo las directrices del Plan Director Alcázar Smart City.			
Descripción de la propuesta	<p>En términos generales, se podrían desarrollar cuestiones como las siguientes:</p> <p>Movilidad peatonal: Recorridos peatonales accesibles, diseñados con criterios de seguridad y comodidad, recomendados de manera dinámica.</p> <p>Movilidad en bicicleta y en vehículos de movilidad personal: lo mismo, adaptado a los respectivos modos.</p> <p>Ubicación de aparcabicis y disponibilidad de plazas.</p> <p>Transporte público: Sistema de control mediante el SAE e información multimedia para usuarios a través de página web, aplicaciones móviles y paneles en paradas.</p> <p>Vehículo privado: Itinerarios recomendados, información actualizada a tiempo real sobre cortes y desvíos, control de velocidad por velocidad de tramo, etc. Estacionamientos recomendados en función del destino.</p> <p>Paneles informativos pueden aportar información en tiempo real sobre plazas de aparcamiento, incidencias, previsión meteorológica, etc. Sistema CCTV (Circuito Cerrado de Televisión) para seguridad ciudadana y control del tráfico (30 cámaras).</p> <p>En general: notificación de incidencias relacionadas con la movilidad mediante teléfono móvil, adjuntando imágenes e indicando la ubicación.</p>			
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				
Beneficios sociales	X	Mejora de la accesibilidad de la ciudad Mejora de la seguridad Mejora de la información a la ciudadanía		

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



Beneficios ambientales	X	Reducción de emisiones atmosféricas y ruido			
Beneficios económicos					
Presupuesto					
Inversión		Mantenimiento			
400.000 €		10.000 €/año			
Riesgos y plan de contingencias					
Riesgos identificados	Falta de fondos para desarrollar la totalidad de la propuesta (el transporte público tiene asegurada la financiación).				
Valoración					
Probabilidad		Baja	X	Media	Alta
Impacto	X	Menor		Moderado	Severo
Severidad	X	Asumible		Manejable	Crítica
Medidas preventivas	Identificación temprana de fondos potencialmente solicitables. Involucración de los Servicios competentes.				
Medidas correctivas	Implantación progresiva, apoyándose en los desarrollos de transporte público.				

Observatorio de la movilidad.

Lógica de la propuesta.

Es fundamental monitorizar la situación en cada momento para adaptar las decisiones a una realidad cambiante. En la actualidad, hay una fuerte carencia de información, dispersa entre diversos agentes. Se trata, por tanto, de representar mediante indicadores cuantitativos todos los aspectos de la movilidad en Alcázar.

Descripción de la propuesta.

Para gestionar toda esta información se creará el Observatorio de la Movilidad del Municipio de Alcázar de San Juan. Este Observatorio servirá para obtener y explotar datos de movilidad en el municipio, siendo clave para la evaluación y el seguimiento de las medidas e introducir las medidas correctoras necesarias en la implementación del PMUS. En él se incluirá:

Información propia (aforos, mediciones, encuestas, sondeos, etc.).

Información de otros organismos (Castilla La Mancha, MITMA, etc.).

Intercambio de información con los responsables de diferentes áreas (Obras, Urbanismo, etc.).

El soporte de esta información debe ser múltiple, a través de GIS y bases de datos relacionales. Además, esta información debe estar, en su mayoría, accesible para toda la ciudadanía, mediante la web municipal a través de un sistema de Open Data y una memoria anual de actividades.

Línea estratégica	10.- Estrategia de Sistemas de Información				
Propuesta	10.2.- Observatorio de la movilidad				
Prioridad	Alta	X	Media		Baja
Lógica de la propuesta					
Es fundamental monitorizar la situación en cada momento para adaptar las decisiones a una realidad cambiante.					
En la actualidad, hay una fuerte carencia de información, dispersa entre diversos agentes. Se trata, por tanto, de representar mediante indicadores cuantitativos todos los aspectos de la movilidad en Alcázar.					
Descripción de la propuesta					
Para gestionar toda esta información se debe crear el Observatorio de la Movilidad del Municipio de Alcázar de San Juan. Este Observatorio servirá para obtener y explotar datos de movilidad en el municipio, siendo clave para la evaluación y el seguimiento de las medidas e introducir las medidas correctoras necesarias en la implementación del PMUS.					
En el Observatorio se incluirá:					
Información propia (aforos, mediciones, encuestas, sondeos, etc.).					
Información de otros organismos (Castilla La Mancha, MITMA, etc.).					
Intercambio de información con los responsables de diferentes áreas.					

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



El soporte de esta información debe ser múltiple y debe estar, en su mayoría, accesible para toda la ciudadanía.				
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				
Beneficios sociales	X	Disponibilidad en abierto de la información sobre movilidad de la ciudad para la ciudadanía		
Beneficios ambientales				
Beneficios económicos	X	Mejores decisiones por disponer de mejor información		
Presupuesto				
Inversión		Mantenimiento		
15.000 €		1.500 €		
Riesgos y plan de contingencias				
Riesgos identificados	Falta de recursos humanos para coordinar la recopilación de información.			
Valoración				
Probabilidad		Baja	X	Media
Impacto	X	Menor		Moderado
Severidad	X	Asumible		Manejable
Medidas preventivas	Licitación mediante contrato menor de la recopilación y estructuración de la información.			
Medidas correctivas	De no disponerse de fondos para la actualización anual, reducir la frecuencia de la actualización.			

Estrategia normativa.

Existen varios ámbitos regulatorios en los que Alcázar de San Juan debe avanzar para dotarse de una adecuada gobernanza:

Reestructuración de las Ordenanzas vigentes, que regulan las actividades de la sociedad en general.

Instrucciones técnicas, que regulan esencialmente actuaciones municipales (o realizadas en nombre el Ayuntamiento).

Actualización del Plan General de Ordenación Urbana y digitalización de la cartografía urbana.

Introducción de normas sobre contratación verde.

Reestructuración de las Ordenanzas vigentes.

Lógica de la propuesta.

Los cambios acelerados de la sociedad actual hacen necesario una actualización casi permanente de toda la normativa en todos los ámbitos, y particularmente en materia de movilidad. Basta pensar en que hace pocos años no había vehículos eléctricos, los patinetes eran algo del pasado, el diseño del viario se hacía pensando esencialmente en la circulación y el estacionamiento, etc.

En la actualidad, en Alcázar se deben revisar y actualizar numerosas Ordenanzas municipales que tratan directa o indirectamente temas relacionados con la movilidad: circulación y transporte, estacionamiento, obras, etc. Además, es necesario incluir la regulación de las nuevas formas de movilidad como los vehículos no motorizados. Adicionalmente, sería conveniente agrupar la mayoría de estas Ordenanzas en una unificada que trate toda la temática de movilidad en su conjunto.

Descripción de la propuesta.

El contenido de la ordenanza de movilidad debe recoger todos los temas relevantes para la movilidad y prestar atención, especialmente, a las nuevas formas de movilidad (VMP) que están provocando algunos problemas en la ciudad. Un índice orientativo de la ordenanza de movilidad puede ser como sigue:

Viario.

Tipología.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



- Usos permitidos y prohibidos.
- Tráfico y circulación.
- Regulación.
- Casos especiales.
- Zonas de limitación especial de velocidad.
- Zonas peatonales.
- Vehículos.
- Tipos. Descripción general.
- Requerimientos para la circulación.
- Normas generales de preferencias.
- Estacionamiento.
- Tipos y normas generales.
- Estacionamiento de larga duración.
- Reservas de espacio. Tipos. Procedimientos.
- Vados.
- Tipos.
- Regulación.
- Vehículos de cuatro o más ruedas.
- Vehículos pesados. Limitaciones de circulación.
- Vehículos ligeros. Vehículos de baja cilindrada.
- Motocicletas y ciclomotores.
- Aspectos especiales.
- Regulación de los ciclomotores.
- Bicicletas.
- Aspectos especiales.
- Estacionamiento y circulación.
- Seguridad. Uso de casco.
- Registro.
- Vehículos de movilidad personal.
- Aspectos especiales.
- Estacionamiento y circulación.
- Seguridad. Uso de casco.
- Peatones.
- Derechos y obligaciones.
- Movilidad eléctrica.
- Privilegios y exenciones.
- Recarga en viario.
- Otras cuestiones.

Línea estratégica	11.- Estrategia normativa				
Propuesta	11.1.- Nuevas Ordenanzas.				
Prioridad	Alta	X	Media		Baja
Lógica de la propuesta					
En la actualidad, en Alcázar se deben revisar y actualizar numerosas Ordenanzas municipales que tratan directa o indirectamente temas relacionados con la movilidad: circulación y transporte, estacionamiento,					

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipu-cr.es>



obras, etc.					
Además, es necesario incluir la regulación de las nuevas formas de movilidad como los vehículos no motorizados. Adicionalmente, sería conveniente agrupar la mayoría de estas Ordenanzas en una unificada que trate toda la temática de la movilidad en su conjunto.					
Descripción de la propuesta					
El contenido de la ordenanza de movilidad debe recoger todos los temas relevantes para la movilidad y prestar atención, especialmente, a las nuevas formas de movilidad (VMP) que están provocando algunos problemas en la ciudad.					
Agentes implicados en la ejecución		Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta					
Beneficios sociales		X	Ordenación de los diferentes aspectos de la movilidad del municipio		
Beneficios ambientales					
Beneficios económicos					
Presupuesto					
Inversión			Mantenimiento		
10.000 €			-		
Riesgos y plan de contingencias					
Riesgos identificados		Falta de recursos humanos para la redacción.			
Valoración					
Probabilidad		Baja	Media	X	Alta
Impacto		Menor	X	Moderado	Severo
Severidad		Asumible	X	Manejable	Crítica
Medidas preventivas		Licitación mediante contrato menor de la recopilación y estructuración de la información.			
Medidas correctivas		De no disponerse de fondos para abordar una revisión completa, comenzar por la redacción de los aspectos que no están tratado en la normativa actual.			

Instrucciones técnicas.

Lógica de la propuesta.

En Alcázar de San Juan, igual que en otros municipios similares, ha existido tradicionalmente una forma de trabajo “por proyectos”, de manera que cada acción se concebía de manera independiente. Cuando, a veces, se introducían innovaciones, era de manera puntual y sin una visión de conjunto, quizá mejorando algún aspecto anterior, pero alejándose cada vez más de la necesaria planificación que permitiera conseguir una imagen de ciudad. Esto se traduce en la existencia de una gran diversidad de pavimentos tanto del viario como de la acera, en criterios diferentes para la ubicación de arbolado, etc.

Esta estrategia pretende la redacción de una instrucción técnica de diseño de viario y elementos de movilidad, de naturaleza interna, que permita dotar de homogeneidad a los diferentes proyectos que sean precisos en el futuro. Además<sup>7</sup>, debería establecer criterios enérgicos de mejora del paisaje urbano y de la introducción de vegetación y mobiliario urbano allí donde sea posible.

Descripción de la propuesta.

Para facilitar la implantación de soluciones estándar, se sistematizarán las intervenciones en el espacio público mediante la redacción de una “Instrucción Técnica de viario” que recoja los elementos fundamentales que configuran el espacio urbano, ayudando no solamente a mejorar la accesibilidad, sino también a dotar de homogeneidad visual y funcional a toda la ciudad.

A título ilustrativo, el contenido de esta Instrucción podría abordar el conjunto del diseño de la ciudad, siguiendo este esquema:

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

Marco general.

Clasificación de los elementos del espacio público: definiciones, clasificación de la red viaria, tipos de plataformas reservadas, etc.

Planificación y diseño del espacio público: funciones, principios generales de diseño, etc.

Normativa general. Accesibilidad, carreteras, iluminación etc.

Movilidad no motorizada.

Pasos de peatones: tipos, criterios generales de localización, pasos de cebrá, pasos de peatones semaforizados, etc.

Redes peatonales y áreas estanciales. Itinerarios Peatonales Accesibles. Tipologías, aceras, calles peatonales, bulevares, plazas, calles de prioridad peatonal, etc. Iluminación. Pavimentos.

Bicicletas: Plataformas compartidas y plataformas reservadas, especificaciones, acondicionamientos de intersecciones, aparcabicis, etc.

Movilidad motorizada.

Red viaria: parámetros de diseño en planta y perfil longitudinal, intersecciones, intersecciones semaforizadas, etc. Templado de tráfico (tipos, recomendaciones generales, etc.).

Aparcamiento. Tipos. Criterios generales para definir la dotación, tipos y localización de aparcamientos, plazas de movilidad reducida, etc.

Transporte público. Paradas.

Mobiliario y vegetación.

Mobiliario urbano. Tipos, criterios de disposición y localización, etc.

Arbolado y ajardinamiento. Especies. Ubicación. Mantenimiento.

Zonas estanciales<sup>8</sup>.

Imagen 89: Ejemplos de distinta ubicación de vegetación (en banda de estacionamiento y en acera).



Fuente: Elaboración propia y Google Street View.

<sup>7</sup>. Esta fase es consecuencia de la aceptación de una alegación presentada al texto sometido a información pública.

<sup>8</sup>. Este apartado deriva de una alegación presentada. Aunque las zonas estanciales no están necesariamente asociadas a la movilidad (son muy diferentes las necesidades de “estar en” a “pasar por”), este Plan considera imprescindible la filosofía de mejora del paisaje urbano y la habitabilidad de las zonas estanciales.

Línea estratégica	11.- Estrategia normativa				
Propuesta	11.2.- Instrucciones técnicas				
Prioridad	Alta	X	Media	X	Baja
Lógica de la propuesta	Esta estrategia pretende la redacción de una instrucción técnica de diseño de viario y elementos de movi-				

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

lidad, de naturaleza interna, que permita dotar de homogeneidad a los diferentes proyectos que sean precisos en el futuro.					
Descripción de la propuesta					
Para facilitar la implantación de soluciones estándar, se sistematizarán las intervenciones en el espacio público mediante la redacción de una “Instrucción Técnica de viario” que recoja los elementos fundamentales que configuran el espacio urbano, ayudando no solamente a mejorar la accesibilidad, sino también a dotar de homogeneidad visual y funcional a toda la ciudad.					
Agentes implicados en la ejecución		Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta					
Beneficios sociales		X	Mejora la accesibilidad del municipio Mejora la imagen de ciudad		
Beneficios ambientales					
Beneficios económicos		X	Optimización de recursos en las actuaciones de movilidad municipales.		
Riesgos y Plan de Contingencia					
Presupuesto					
Inversión			Mantenimiento		
15.000 €			-		
Riesgos y plan de contingencias					
Riesgos identificados		Falta de recursos humanos para ejecutar la recopilación y normalización de la información. Falta de responsables que aporten directrices			
Valoración					
Probabilidad			Baja		Media
				X	Alta
Impacto		X	Menor		Moderado
Severidad		X	Asumible		Manejable
Medidas preventivas		Licitación mediante contrato menor de la recopilación y estructuración de la información.			
Medidas correctivas		Dotación de medios humanos al Servicio de Urbanismo.			

Actualización del Plan de Ordenación Urbana Municipal y de la cartografía del municipio.

Lógica de la propuesta.

La ordenación urbana está regulada en Alcázar de San Juan por el Plan aprobado hace 30 años, revisado de manera puntual varias veces. El tiempo transcurrido hace que sea necesario actualizarlo a la nueva realidad, de la que la movilidad tratada en este documento es más que una pieza más.

En paralelo, una cartografía adecuada es el soporte fundamental de cualquier decisión sobre el territorio. Es imprescindible la digitalización de la información cartográfica municipal y su apertura al público en general.

Ambas tareas, actualización de la normativa y actualización de la cartografía, pueden y deben ir de la mano.

Descripción de la propuesta.

Movilidad y territorio son dos caras de la misma moneda: las personas y las cosas se desplazan porque no existe homogeneidad de distribución espacial de recursos y actividades. La ordenación urbana y territorial, precisamente, pretende optimizar el uso del suelo con una óptica integral que contemple la movilidad como una faceta clave.

Es necesario un urbanismo basado en la movilidad sostenible y en la regeneración urbana, progresando poco a poco hacia una sociedad menos dependiente del automóvil particular. Actualmente se tiende al desarrollo urbano orientado al transporte (DOT) precisamente porque los patrones de movilidad impactan positiva o negativamente la calidad de la vida en la ciudad, aunque no debe olvidarse que esa movilidad viene condicionada por la distribución de usos del suelo.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



El sentido del nuevo urbanismo está marcado por autonomía, cercanía y riqueza del espacio público, que son los tres pilares de un desarrollo urbano orientado al transporte.

Autonomía se refiere a que las personas deben poder desplazarse caminando, corriendo, pedalear o usando transporte público. En el caso de personas con discapacidad, hablamos de accesibilidad universal: rampas y elevadores.

Cercanía significa diseñar la ciudad para que los servicios, actividades y vivienda estén tan próximos entre sí que usar el vehículo particular resulte lento y caro.

Riqueza es enriquecer al espacio público para que no solo sea un punto de tránsito de personas, sino un punto de encuentro para la construcción de la vida colectiva.

En resumen, el desarrollo urbano orientado al transporte consiste en maximizar el espacio público destinado para vivienda, comercio, trabajo y actividades sociales (educación, cultura, deporte) dentro de distancias aptas para caminar y para usar la bicicleta o el transporte público, dentro de las limitaciones existentes.

No se trata de rehacer completamente la ciudad en pocos años, sino de que se avance progresivamente hacia el objetivo de minimizar los desplazamientos y de que los que se realicen encuentren las condiciones idóneas para hacerlos de la manera menos intrusiva posible, preferiblemente caminando. Y para ello, se deben revisar los parámetros de diseño del viario y la distribución de espacios públicos.

Por otra parte, los avances en la digitalización hacen inconcebible que no exista actualmente una cartografía municipal actualizada, tarea que debe abordarse de manera urgente.

Línea estratégica	11.- Estrategia normativa			
Propuesta	11.3.- Actualización del Plan de Ordenación Urbana Municipal y de la cartografía del municipio			
Prioridad	X	Alta	Media	Baja
Lógica de la propuesta				
El Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), aprobado hace 30 años, precisa adaptarse a la nueva realidad. En paralelo, es imprescindible la digitalización de la información.				
Descripción de la propuesta				
Aparte de por otros motivos ajenos a la movilidad, debe actualizarse el Plan General de Ordenación Urbana, actualmente obsoleto. Desde el punto de la movilidad, debe tenderse a un “desarrollo orientado al transporte” que promueva una distribución territorial de actividades que permita, dentro de las limitaciones existentes, distancias aptas para caminar y para usar la bicicleta o el transporte público. Y se deben revisar los parámetros de diseño del viario y la distribución de espacios públicos, promoviendo un reparto del espacio más favorable a los desplazamientos peatonales seguros y cómodos. Por otra parte, los avances en la digitalización hacen inconcebible que no exista actualmente una cartografía municipal actualizada, tarea que debe abordarse de manera urgente.				
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros
Beneficios asociados a la propuesta				
Beneficios sociales	X	Una mejor ordenación territorial favorece el mejor uso del tiempo, al reducir los desplazamientos y acercar los servicios a la ciudadanía.		
Beneficios ambientales	X	Una mejor ordenación territorial favorece una reducción de los desplazamientos mecanizados y de las emisiones y ruido asociados.		
Beneficios económicos	X	Una mejor ordenación territorial favorece el mejor uso de los recursos, entre otras cosas por una reducción de los desplazamientos mecanizados		
Presupuesto				
Inversión	Mantenimiento			

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



0 € (gasto que debe acometerse por otras consideraciones y no imputable al PMUS)		0 € (gasto que debe acometerse por otras consideraciones y no imputable al PMUS)	
Riesgos y plan de contingencias			
Riesgos identificados		Falta de recursos humanos para pilotar el proceso.	
Valoración			
Probabilidad	Baja	X	Media
Impacto	Menor	X	Moderado
Severidad	Asumible	X	Manejable
Medidas preventivas		Aprobación de la dotación de la plaza correspondiente.	
Medidas correctivas		Contratación de asistencia técnica externa sustitutiva.	

Contratación verde.

La “contratación verde” (o, más técnicamente “contratación ecológica” o “green public procurement”) significa el establecimiento de normas de procedimiento interno en la redacción de los pliegos de las licitaciones del Ayuntamiento para ayudar a adquirir bienes y servicios con bajo impacto en el medio ambiente.

La Ley de Contratos del Sector público abre la puerta a los poderes adjudicadores la posibilidad de introducir en el procedimiento contractual cláusulas medioambientales que permitan ejecutar los contratos de forma más sostenible.

Aunque este concepto puede aplicarse a numerosas cuestiones que afectan indirectamente a la movilidad (uso de papel reciclado, construcción con bajo consumo energético, etc.) algunas pueden ser significativas para la movilidad. A nivel estatal rige la Orden de Presidencia PCI/86/2019, de 31 de enero, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministro de 7 de diciembre de 2018, por el que se aprueba el Plan de Contratación Pública Ecológica de la Administración General del Estado, sus organismos autónomos y las entidades gestoras de la Seguridad Social. A nivel local se podría desarrollar algo similar, lógicamente a la escala adecuada.

Por ejemplo, conviene que todos los medios de transporte relacionados con servicios prestados al Ayuntamiento o en nombre del Ayuntamiento tengan el menor impacto ambiental posible, considerando todo el ciclo de vida según la Directiva 2009/33/EC. Y que todas las obras que se realicen respeten las normas de accesibilidad universal en todo lo posible, priorizando a los peatones frente a los vehículos en la mayor medida racionalmente factible.

<sup>9</sup>. Esta propuesta ha sido introducido como fruto de las alegaciones recibidas.

### 2.5.3 Estrategia de formación y concienciación ciudadana.

Lógica de la propuesta.

El cambio de pautas de comportamiento de la ciudadanía que es necesario para lograr los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcázar de San Juan, no puede basarse solamente en la planificación de actuaciones públicas, en la redacción de normas y en la aplicación de medidas punitivas a infractores. El cambio de pautas de comportamiento precisa de un convencimiento por parte de las personas de los beneficios que pueden reportar los fines perseguidos, así como de la idoneidad de los medios empleados.

Por tanto, es necesario desarrollar intensas y extensas campañas de información y formación en las materias objeto del Plan de Movilidad, preferiblemente superando las barreras administrativas municipales, para proyectar una imagen armónica del Municipio. Será necesario tener en cuenta los usos tradicionalmente diferenciados de mujeres y hombres con respecto a la movilidad, relacionados con que la actividad prioritaria de una persona sea el trabajo de cuidado o el trabajo remunerado.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



Además, la formación debe abarcar todas las edades: desde la infancia (que en unos años serán personas adultas) hasta las personas más mayores (que deben adaptarse a nuevas circunstancias), pasando por todas las franjas etarias intermedias.

Descripción de la propuesta.

Deben desarrollarse campañas de promoción de la movilidad sostenible de carácter genérico y transversal, que abarquen todos los rangos de edad, desde niñas y niños a personas mayores junto con eventos especiales.

Estas campañas serán desarrolladas en todo momento con elementos comunicativos no sexistas, no utilizando imágenes ni lenguaje que implique y/o fomente la discriminación sexista. Además, serán implementadas y desarrolladas teniendo en cuenta a las personas que tienen una capacidad reducida de discriminación de colores (daltonismo); esto puede llevarse a cabo, por ejemplo, con elementos adicionales de información que sean de ayuda además del color.

Se deben incorporar criterios de igualdad en los pliegos de asistencia técnica para las campañas de sensibilización y difusión, incluido el uso de un lenguaje e imágenes inclusivas y no estereotipadas. Se debe tener en cuenta los usos diferenciados de mujeres y hombres a la hora de difundir información.

De manera genérica, se pueden realizar actuaciones de concienciación relacionadas con el Plan de Movilidad, orientadas a todos los públicos posibles:

Campañas de carácter genérico:

Publicidad en diversos medios clásicos: prensa local, canales de radio y televisión locales, página web del Ayuntamientos, etc.

Jornadas y encuentros técnicos. Refuerza el carácter técnico de las medidas.

Redes sociales, coordinadas o no con las actuales, según el grado de integración organizativo.

Campañas de formación.

Educación sobre movilidad sostenible. Necesidad de la sostenibilidad. Efectos positivos de la movilidad activa.

Educación sobre seguridad vial. Campaña sobre movilidad segura. Variantes para movilidad peatonal, ciclista, en moto.

Movilidad peatonal. Caminos escolares.

Educación vial en el uso de la bicicleta.

Educación vial en el uso de los VMP, continuando con las charlas que se han estado realizando en los últimos tiempos en institutos por parte de la policía local de Alcázar de San Juan.

Formación en igualdad para el personal político y técnico.

Eventos singulares:

Continuar y reforzar las acciones que ya se ejecutan con motivo de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible, que se celebra cada año del 16 al 22 de septiembre. Esta Semana presenta una ocasión de avanzar hacia una estrategia de movilidad sostenible en Europa, donde en el municipio se puede establecer debates y plataformas de discusión para encontrar soluciones innovadoras encaminadas a reducir el uso del vehículo privado.

Línea estratégica	12.- Estrategia de formación y concienciación ciudadana		
Propuesta	12.1.- Formación y concienciación ciudadana		
Prioridad	X	Alta	Media
			Baja
Lógica de la propuesta	El cambio de pautas de comportamiento de la ciudadanía que es necesario para lograr los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcázar de San Juan, no puede basarse solamente en la planificación de actuaciones públicas, en la redacción de normas y en la aplicación de medidas punitivas a infractores.		

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



El cambio de pautas de comportamiento precisa de un convencimiento por parte de las personas de los beneficios que pueden reportar los fines perseguidos, así como de la idoneidad de los medios empleados.						
Descripción de la propuesta						
Deben desarrollarse campañas de promoción de la movilidad sostenible de carácter genérico y transversal, que abarquen todos los rangos de edad. Campañas de carácter genérico: Publicidad en diversos medios de comunicación clásicos. Redes sociales Jornadas y encuentros técnicos. Campañas de formación. Educación sobre movilidad sostenible. Educación sobre seguridad vial. Movilidad peatonal. Caminos escolares. Educación vial en el uso de la bicicleta y de los VMP. Eventos singulares: Continuar y reforzar las acciones que ya se ejecutan con motivo de la Semana Europea de la Movilidad Sostenible.						
Agentes implicados en la ejecución	Ayuntamiento	Junta de Castilla-La Mancha	Sociedad	Otros		
Beneficios asociados a la propuesta						
Beneficios sociales	X	Concienciación ciudadana sobre movilidad sostenible. Mejora de la seguridad vial				
Beneficios ambientales						
Beneficios económicos	X	Reducción de los costes económicos por accidentalidad				
Presupuesto						
Inversión			Mantenimiento			
5.000 €			1.500 €/año			
Riesgos y plan de contingencias						
Riesgos identificados	Falta de personal formado en movilidad sostenible. Falta de presupuesto.					
Valoración						
Probabilidad		Baja		Media	X	Alta
Impacto		Menor	X	Moderado		Severo
Severidad		Asumible	X	Manejable		Crítica
Medidas preventivas	Participación activa de la Concejalía de Comunicación.					
Medidas correctivas	Dotación de medios humanos al Servicio de Movilidad. Alternativamente, contratación de asistencias técnicas mediante contratos menores enfocados a cuestiones concretas.					

Presupuesto y programación.

### 2.6 Conceptualización.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcázar de San Juan tiene una estimación puramente ilustrativa de costes finales de las propuestas, basada en estimaciones unitarias y mediciones aproximadas. A medida que se vaya concretando en proyectos, se irán perfilando los costes definitivos de cada una de las propuestas.

El presupuesto se ha elaborado medida a medida dentro de cada línea estratégica, sumando luego por líneas. El presupuesto total se recoge en la página siguiente. Debe advertirse que no se propone la inversión total dentro del horizonte del plan, sino que se acometerán las inversiones según vayan estando disponibles los fondos necesarios. La actual coyuntura, con los fondos NextGeneration de la UE y el Plan de Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España abren la puerta a la disponibilidad de importantes fondos que respondan a ciertos objetivos que encajan dentro de la lógica de las propuestas descritas.

En particular, la “Componente 1: Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” del citado Plan busca “impulsar la descarbonización de la movilidad urbana, la mejora de la calidad del aire y de la calidad de vida en las ciudades”, con un “plan de choque” con medidas dirigidas “al propio tejido de la ciudad y a sus infraestructuras, así como a la potenciación y optimización del transporte urbano y metropolitano, sin olvidar el impulso a la electrifica-

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipu-cr.es>



ción de la movilidad y la mejora de la calidad del aire a través por ejemplo del apoyo a la renovación del parque de vehículos ligeros o el despliegue masivo de infraestructuras de recarga como clave para la adopción del vehículo eléctrico”. Así, las inversiones previstas están destinadas a “acelerar la implementación de zonas de bajas emisiones, fomentar la movilidad activa e impulsar el transporte público colectivo”. Su presupuesto es de 6.536 millones de euros.

Es decir, un adecuado enfoque de las peticiones de ayudas económicas a este Plan puede significar un importante refuerzo y permitir acortar los plazos de ejecución de algunas propuestas. Pero es necesaria agilidad, pues el Plan de Recuperación prevé que las transferencias se movilicen antes de terminar 2023. No obstante, después de este Plan es previsible que se sigan ofreciendo ayudas en este mismo sentido aunque, lógicamente, en menor cuantía.

#### 2.7 Importe por partidas.

La tabla que sigue recoge los importes estimados para desarrollar todas las propuestas en su totalidad, lo que obviamente no es previsible dentro del horizonte del Plan, por el elevado importe y ambición de algunas de las medidas (particularmente, el Plan de Accesibilidad, que debería abarcar todo el municipio).

Tabla 27: Presupuesto.

Estrategia	Propuestas	Inversión inicial	Gasto anual
1.- Viario y circulación	1.1.- Templado de tráfico	80.000 €	-
	1.2.- Zona de Bajas Emisiones	200.000 €	-
2.- Estacionamiento	2.1.- Regulación y ordenación del aparcamiento del centro	-	-
	2.2.- Promoción de los aparcamientos disuasorios	5.000 €	1.000 €
	2.3.- <i>Smart parking</i>	120.000 €	-
3.- Movilidad peatonal	3.1.- Itinerarios peatonales principales	850.000 €	25.000 €
	3.2.- Plan Municipal de Accesibilidad	3.000.000 €	-
4.- Movilidad ciclista y vehículos de movilidad personal (VMP)	4.1.- Mejora de las infraestructuras lineales	30.000 €	1.000 €
	4.2.- Mejora de las infraestructuras terminales	45.000 €	1.000 €
	4.3.- Sistema de bicicleta pública	15.000 €	2.000 €
	4.4.- Promoción de la bicicleta	3.000 €	1.000 €
5.- Transporte Público	5.1.- Transporte público	150.000 €	5.000 €
6.- Movilidad eléctrica	6.1.- Infraestructura de recarga	100.000 €	5.000 €
	6.2.- Promoción del parque eléctrico	250.000 €	-
7.- Distribución urbana de mercancías (DUM)	7.1.- Gestión de carga y descarga. Micro hub de distribución urbana	40.000 €	4.000 €
8.- Movilidad escolar	8.1.- Movilidad escolar	150.000 €	8.000 €
9.- Movilidad en zonas industriales	9.1.- Movilidad en zonas industriales	120.000 €	-
10.- Sistemas de Información	10.1.- <i>Smart Mobility</i>	400.000 €	10.000 €
	10.2.- Observatorio de Movilidad	15.000 €	1.500 €
11.- Estrategia Normativa	11.1.- Nuevas Ordenanzas	10.000 €	-
	11.2.- Instrucciones técnicas	15.000 €	-
	11.3.- Actualización del PGOU y cartografía digital	0 €	-
12.- Formación y concienciación ciudadana	12.1.- Formación y concienciación ciudadana	5.000 €	1.500 €
<b>Total</b>		<b>5.603.000 €</b>	<b>66.000 €</b>

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



Fuente: Elaboración propia.

2.8 Horizonte y planificación.

2.8.1 Horizonte del Plan.

Ya se ha comentado previamente que existe elevada incertidumbre sobre la disponibilidad de medios para la materialización de las propuestas de este documento. Además, el importe de todas las partidas es muy elevado como para pretender llevarlo a cabo en un plazo corto.

Convencionalmente se suele tomar como referencia un horizonte de ocho años, con dos fases de cuatro años cada una. Dada la ambición del Plan y la incertidumbre en cuanto a los fondos finalmente disponibles, no parece posible llevar a cabo todas las actuaciones propuestas en ese periodo. Por ello, parece razonable que el equipo de Gobierno actual, seguido del que resulte de las elecciones de mayo de 2023, comience su materialización y se aborde una revisión y actualización en el plazo de cuatro años.

Sería muy conveniente redactar la revisión del Plan en los primeros meses de la legislatura que de inicio en 2027. Dicha revisión puede ser mucho más ligera que la redacción de este documento, con un presupuesto y un plazo de ejecución mucho menores.

2.8.2 Prioridades.

Sintetizando las prioridades ya descritas, la tabla que sigue refleja una ordenación temporal, cuya plasmación en un cronograma queda condicionada por la falta de información sobre el presupuesto que finalmente va a estar disponible.

Tabla 28: Prioridad temporal de las propuestas.

Estrategia	Propuestas	Prioridad		
		Alta	Media	Baja
1.- Viario y circulación	1.1.- Templado de tráfico	✓		
	1.2.- Zona de Bajas Emisiones			✓
2.- Estacionamiento	2.1.- Regulación y ordenación del aparcamiento del centro	✓		
	2.2.- Promoción de los aparcamientos disuasorios	✓		
	2.3.- <i>Smart parking</i>			✓
3.- Movilidad peatonal	3.1.- Itinerarios peatonales principales	✓		
	3.2.- Plan Municipal de Accesibilidad		✓	
4.- Movilidad ciclista y vehículos de movilidad personal (VMP)	4.1.- Mejora de las infraestructuras lineales	✓		
	4.2.- Mejora de las infraestructuras terminales	✓		
	4.3.- Sistema de bicicleta pública	✓		
	4.4.- Promoción de la bicicleta		✓	
5.- Transporte Público	5.1.- Transporte público		✓	
6.- Movilidad eléctrica	6.1.- Infraestructura de recarga	✓		
	6.2.- Promoción del parque eléctrico		✓	
7.- Distribución urbana de mercancías (DUM)	7.1.- Gestión de carga y descarga. Micro hub de distribución urbana			✓
8.- Movilidad escolar	8.1.- Movilidad escolar	✓		
9.- Movilidad en zonas industriales	9.1.- Movilidad en zonas industriales		✓	
10.- Sistemas de Información	10.1.- <i>Smart Mobility</i>			✓
	10.2.- Observatorio de Movilidad		✓	

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

11.- Estrategia Normativa	11.1.- Nuevas Ordenanzas		✓	
	11.2.- Instrucciones técnicas			✓
	11.3.- Actualización del PGOU y cartografía digital	✓		
12.- Formación y concienciación ciudadana	12.1.- Formación y concienciación ciudadana	✓		

Fuente: Elaboración propia.

3 Sistema de seguimiento.

3.1 Definición de indicadores.

Una herramienta muy útil para realizar el seguimiento de la planificación y evaluar el grado de cumplimiento de un plan es el uso de indicadores. No existe una definición oficial por parte de algún organismo nacional o internacional, y en lo único que hay consenso es que se trata de medir, de forma lo más precisa posible, el avance.

Esta definición, aunque aparentemente simple, presenta una dualidad. Es muy diferente la valoración del grado en que se va avanzando en la ejecución, de la valoración del impacto derivado de la ejecución del Plan. Sintéticamente, es distinto ver cómo va cambiando el Plan de cómo va cambiando el entorno debido a la evolución del Plan.

Si bien los indicadores pueden ser cualitativos o cuantitativos, es preferible utilizar únicamente los segundos siempre que sea posible. Esta tendencia a cuantificar es habitual a la hora de plantear indicadores que deben ser comparados en el tiempo. Con ello, un indicador es un parámetro que va adoptando diferentes valores para reflejar un aspecto concreto del estado del Plan o del estado del entorno, en un momento y un espacio determinados.

Un indicador se mide en un momento o en un período determinado, para poder comparar los distintos momentos o distintos períodos. La comparación de mediciones permite conocer la evolución en el tiempo y estudiar tendencias, adquiriendo así un gran valor como herramienta en la toma de decisiones. El análisis de la evolución de los indicadores permite detectar cambios en el contexto, errores en las previsiones, etc. Con ello, se podrá en el futuro orientar las políticas que puedan mejorar la eficacia y la eficiencia.

Los indicadores deben satisfacer criterios de claridad, de representatividad y de fiabilidad. Deben ser actualizados cuando lo hagan sus fuentes y analizados desde el punto de vista temporal. Las fuentes de las que procedan los indicadores deben ser fiables (a poder ser, de organismos oficiales o independientes) y periódicas, para permitir una continuidad en los análisis de la evolución temporal de los indicadores.

3.2 Proceso de monitoreo.

Para asegurar el cumplimiento de las previsiones de actuación del Plan, se han identificado una serie de indicadores que reflejan cuantitativamente la ejecución de las actuaciones descritas a lo largo de este documento. Su objetivo es identificar la ejecución, es decir, la puesta en práctica de las medidas aquí propuestas. En todos ellos se ha incluido un objetivo con la vista puesta en el horizonte final del Plan.

Tabla 29: Indicadores de ejecución.

<i>Indicadores</i>	<i>Objetivo</i>
Implantación de una Zona 20 en el centro urbano (Si/No)	Si
Implantación de una ZBE (Si/No)	Si
Ampliación de la Zona ORA (Si/No)	Si
Subida de tarifas de la Zona ORA (Si/No)	Si

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



Promoción aparcamientos disuasorios (Si/No)	Si
Implantación del Smart Parking (Si/No)	Si
m <sup>2</sup> de actuaciones de itinerarios peatonales principales	40.000 m <sup>2</sup>
m <sup>2</sup> de actuaciones de accesibilidad en calles del municipio	80.000 m <sup>2</sup>
Mejora de las infraestructuras lineales ciclistas (Si/No)	Si
N.º de aparcabicis abiertos instalados	8
N.º de aparcabicis cerrados instalados	2
Mantenimiento del sistema BiciAlcázar (Si/No)	Si
N.º de eventos de promoción de la movilidad ciclista	4
Subvenciones concedidas para la compra de bicicletas	40
Implantación del sistema de Biciregistro (Si/No)	Si
Implantación del SAE en el transporte público (Si/No)	Si
N.º de marquesinas de transporte público inteligentes instaladas	24
N.º de postes instalados de recarga eléctrica	20
N.º de vehículos de la flota municipal de motor térmico sustituidos por vehículos de motor eléctrico	20
m <sup>2</sup> de actuaciones en las entradas de los centros escolares	8.000 m <sup>2</sup>
N.º de caminos escolares puestos en marcha	8
N.º de Pedibús puestos en marcha	8
N.º de paneles informativos instalados	4
N.º de radares instalados	2
N.º de cámaras de control instaladas	30
Implantación de <i>app</i> de movilidad (Si/no)	Si
Implantación del Observatorio de la Movilidad (Si/No)	Si
Reestructuración de las Ordenanzas vigentes (Si/No)	Si
Establecimiento de una Instrucción técnica (Si/No)	Si
Actualización del Plan de Ordenación Urbana Municipal y cartografía digital del municipio (Si/No)	Si
N.º de campañas de concienciación	16

Fuente: Elaboración propia.

4 Impactos en la implantación del Plan.

Este apartado, que amplía los requerimientos del Pliego, trata sobre los impactos previsibles de la implantación del Plan, particularmente en dos aspectos:

Evaluación de impacto ambiental, particularmente en lo referido a emisiones de gases de efecto invernadero y ahorro energético.

Evaluación de impacto social y, más específicamente, evaluación con perspectiva de género y de edad.

#### 4.1 Evaluación ambiental.

##### 4.1.1 Consideraciones generales.

Dada la naturaleza del Plan, así como sus líneas estratégicas y las acciones que emanan de ellas, el impacto ambiental derivado de su aplicación va a ser necesariamente positivo. La tabla que sigue recoge de manera desagregada los impactos derivados de cada estrategia sobre los diferentes aspectos ambientales, indicándose con “+” los impactos positivos, con “0” los impactos neutros y con “-“ los impactos negativos. Puede apreciarse que no hay ningún impacto negativo.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Tabla 30: Matriz de estrategias/impactos.

Estrategia	Agua	Suelo	Aire y clima	Biodiversidad y Red Natura 2000	Salud humana	Bienes materiales y patrimonio cultural	Paisaje
<b>Propuestas sectoriales</b>							
- <input type="checkbox"/> Viario y circulación.	0	0	+	0	+	+	+
- <input type="checkbox"/> Estacionamiento.	0	0	+	0	+	+	+
- <input type="checkbox"/> Movilidad peatonal.	0	0	+	0	+	+	+
- <input type="checkbox"/> Movilidad ciclista y en vehículos de movilidad personal.	0	0	+	0	+	+	+
- <input type="checkbox"/> Transporte público.	0	0	+	0	+	0	0
- <input type="checkbox"/> Movilidad eléctrica.	0	0	+	0	+	0	0
- <input type="checkbox"/> Distribución urbana de mercancías.	0	0	+	0	+	0	0
<b>Propuestas transversales</b>							
- <input type="checkbox"/> Estrategia de movilidad escolar.	0	0	+	0	+	0	0
- <input type="checkbox"/> Estrategia de movilidad en zonas industriales.	0	0	+	0	+	+	+
- <input type="checkbox"/> Estrategia de sistemas de información.	0	0	0	0	+	0	0
- <input type="checkbox"/> Estrategia normativa.	0	0	0	0	+	0	0
- <input type="checkbox"/> Estrategia de formación y concienciación ciudadana.	0	0	0	0	+	0	0

Fuente: Elaboración propia.

#### 4.1.2 Cambio climático y consumo energético.

Como entre los objetivos más relevantes de las propuestas del PMUS se encuentran los de conducir hacia un nuevo escenario de movilidad con un menor impacto ambiental y que se concreta en una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y del consumo energético de energía no renovable, es posible cuantificar este aspecto, tomando como referencia los siguientes elementos:

- La caracterización de la movilidad actual del municipio: número de viajes, reparto modal, recorrido medio.
- El impacto ambiental de la movilidad actual en términos de emisiones de GEI y consumo energético.

La definición de las propuestas planteadas y su impacto sobre la movilidad en el horizonte de desarrollo del PMUS (horizonte que se estima en el entorno habitual de 8 años, pero que no necesariamente ha de coincidir con esa cifra, al no poder preverse con un grado razonable de fiabilidad el presupuesto disponible a lo largo de esos 8 años).

La diferencia en impacto entre el escenario con el mantenimiento del sistema actual de movilidad (sin propuestas del PMUS) y el escenario con la realización de las propuestas del Plan.

Para la modelización del impacto se han empleado una serie de parámetros fundamentalmente asociados con emisiones y consumos unitarios obtenidos del IDAE y del MITMA.

A continuación, se presentan los valores de partida, los resultados intermedios más relevantes y los impactos finales en términos de porcentajes de reducción respecto al escenario de mantenimiento del sistema actual.

#### 4.1.3 Caracterización del escenario actual.

Sin el desarrollo del PMUS, la movilidad en este municipio seguiría con la misma estructura de reparto modal actual y con un parque de vehículos con una renovación limitada debida la falta de expansión de infraestructuras de recarga.

Actualmente, los desplazamientos se reparten por modos como sigue:

42% en vehículo privado (coche y moto).

40% a pie (40%).

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

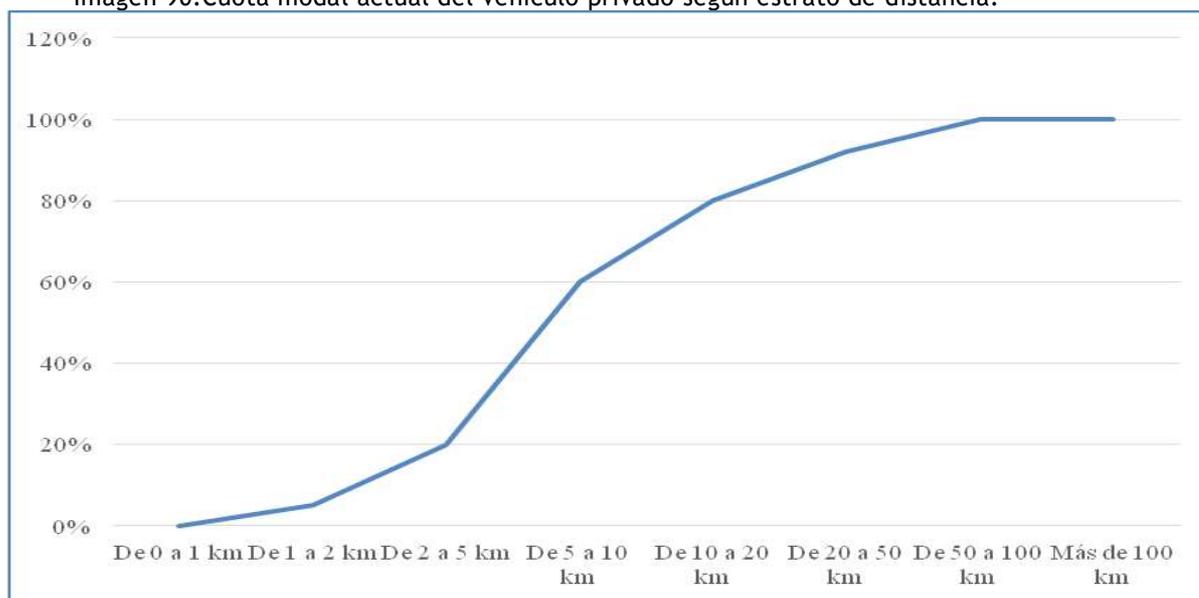
16% en bicicleta.

2% en patinete.

1% en transporte público.

Como el número de viajes se sitúa en 115.661 cada día, con una longitud media de 16, 6 km (como resulta de los datos obtenidos en el propio PMUS), la cifra de desplazamientos se sitúa en casi dos millones de km diarios (más precisamente, 1.919.973). Pero no todos los viajes tienen el mismo reparto modal, por lo que interesa tener en cuenta la distribución de viajes por estrato de distancia, lo que se puede obtener de los resultados anteriores, más algunas hipótesis complementarias de reparto modal del coche por distancias (calibrando con los valores totales antes obtenidos).

Imagen 90:Cuota modal actual del vehículo privado según estrato de distancia.



Fuente: Elaboración propia.

De esta manera, los viajes diarios en coche actuales son los recogidos a continuación.

Tabla 31: Cálculo de los principales parámetros de los viajes diarios actuales en coche.

Distancias	Número total de viajes	distancia media	veh-km totales	Cuota del coche	Viajes diarios en coche	veh-km en coche
De 0 a 1 km	17.313	0,5	8.657	0%	0	0
De 1 a 2 km	26.105	1,5	39.158	5%	1.305	1.958
De 2 a 5 km	19.024	3,5	66.584	20%	3.805	13.317
De 5 a 10 km	14.369	7,5	107.768	60%	8.621	64.661
De 10 a 20 km	12.719	15,0	190.785	80%	10.175	152.628
De 20 a 50 km	17.606	35,0	616.210	92%	16.198	566.913
De 50 a 100 km	4.073	75,0	305.475	100%	4.073	305.475
Más de 100 km	4.452	131,5	585.338	100%	4.452	585.338
<b>Total</b>	<b>115.661</b>		<b>1.919.973</b>		<b>48.629</b>	<b>1.690.289</b>

Fuente: Elaboración propia.

Puede apreciarse que la cuota del coche, expresada en vehículos-km es del orden del 88% del total (comparado con un 42% en número de viajes), debido a la mayor longitud de los viajes mecanizados.

#### 4.1.4 Caracterización del impacto del Plan.

El impacto del Plan puede admitirse que va a significar una importante ganancia de los modos no mecanizados en la corta distancia, con también una cierta ganancia del transporte colectivo. Además,

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



los viajes en coche van a ver reducidas sus longitudes en muchos casos, por la política de restricción del aparcamiento en el centro junto con la creación de estacionamientos disuasorios. Por otra parte, es previsible una creciente participación de los vehículos eléctricos, aunque en cantidades modestas.

De esta manera, puede asumirse que el Plan va a significar el siguiente uso del coche convencional:

Tabla 32: Cálculo de los principales parámetros de los viajes diarios en coche tras la implantación del PMUS.

<i>Distancias</i>	<i>Número total de viajes</i>	<i>Distancia media del coche</i>	<i>Cuota del coche</i>	<i>veh-km en coche</i>
De 0 a 1 km	17.313	0,5	0%	0
De 1 a 2 km	26.105	1,5	1%	392
De 2 a 5 km	19.024	3,5	5%	3.329
De 5 a 10 km	14.369	7,5	50%	53.884
De 10 a 20 km	12.719	15,0	80%	152.628
De 20 a 50 km	17.606	35,0	92%	566.913
De 50 a 100 km	4.073	75,0	100%	305.475
Más de 100 km	4.452	130,5	100%	580.886
<b>Total</b>	<b>115.661</b>			<b>1.663.506</b>

Fuente: Elaboración propia.

Es decir, el Plan va a tener un impacto cuantificado en una reducción diaria de 26.783 veh-km, esto es, un 1,6% de ahorro energético y de emisiones. En particular, las emisiones de CO2 en todo un año se pueden estimar que se reducen en unas mil toneladas (1.004 toneladas, según los cálculos), mientras que el ahorro energético se va a situar cerca de 500 toneladas equivalentes de petróleo (más precisamente, 468).

#### 4.2 Evaluación de impacto social.

##### 4.2.1 Consideraciones generales.

La reducción progresiva del uso excesivo del automóvil<sup>10</sup> necesariamente va a redundar en una reducción de la tasa de accidentes, la contaminación atmosférica y el ruido en las calles.

El impacto de los accidentes es obvio, pero no puede despreciarse el impacto del deterioro de la calidad del aire debido a la movilidad motorizada. Reducir los desplazamientos en vehículos de motor contribuye a que también descienda la tasa de mortalidad por diversas enfermedades respiratorias o problemas de desarrollo cognitivo infantil. Por su parte, el ruido genera problemas de cierta importancia en la salud ciudadana expuesta, que mejorará si se reduce el tráfico. Adicionalmente, los vehículos menos ruidosos, como los eléctricos, significan menos impactos sonoros.

Y la movilidad activa (caminar o usar la bicicleta) mejora notablemente la salud, al erradicar el sedentarismo mediante un esfuerzo físico moderado, lo que reduce numerosas enfermedades. Además, un espacio urbano más amable favorece el uso de espacios abiertos que pueden mejorar la calidad de la vida social: la gestión bien planificada de espacios beneficia a todos, incluyendo a las personas que usan su vehículo, al encontrar mayor orden en la distribución de usos y menos tensiones por las fricciones entre prioridades contradictorias.

##### 4.2.2 Impacto de género

El género es un diferenciador importante en la movilidad urbana. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día. Quizá, esto se deba a las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados relacionados con el hogar.

<sup>10</sup>. Este apartado ha modificado su redacción en virtud de las alegaciones recibidas.

Una vez aprobado, el PMUS puede contribuir a reducir las desigualdades entre géneros en la movilidad:

Las medidas propuestas para mejorar la movilidad peatonal favorecen más a las mujeres ya que son las que más se desplazan a través de este modo.

El diseño y uso de las calles puede favorecer a que sean percibidas como menos peligrosas. Los trayectos seguros y accesibles fomentan un aumento de los desplazamientos peatonales.

Las medidas sobre el transporte público también facilitarán en mayor medida los desplazamientos de las mujeres, ya que usan más el transporte público que los hombres.

#### 4.2.3 Impacto de edad.

Adicionalmente, otro factor relevante en la movilidad es la edad. A medida que esta avanza, el miedo de sufrir un atropello es cada vez mayor. Además, las personas mayores expresan el miedo a sufrir caídas provocadas (bicicletas, patinetes, balones, etc.). Estos miedos inician una pérdida de confianza, que incrementa el riesgo de sufrir más caídas, restricción de la actividad física y social, y posterior dependencia y aislamiento social. Lógicamente, todos los problemas relacionados con la edad avanzada son mayores en las mujeres por su mayor longevidad: menor nivel de renta, pensiones de viudedad, mayor sensación de inseguridad, etc.

A ello hay que añadir que este envejecimiento en la mayoría de los municipios va a más, lo que hace necesario la aplicación de medidas que mejoren la accesibilidad y la seguridad para las personas de edad avanzada. Con todo ello, la aplicación del PMUS servirá para mejorar la accesibilidad de las personas de edad avanzada desde varios puntos de vista:

El diseño físico (pendientes, desniveles, etc.).

Los obstáculos de carácter no permanente (vehículos, terrazas, etc.).

La señalización y el alumbrado que ayuden a percibir o interpretar el entorno.

- La creación de normas y diseños que protejan a las personas de edad más avanzada de modos como la bicicleta y los VMP.

#### 4.3 Impactos económicos.

Este Plan precisa ciertas inversiones y algunos gastos de mantenimiento se van a ver afectados. Pero el balance económico de la movilidad sostenible es claramente favorable.<sup>11</sup> La movilidad inteligente sostenible supone importantes beneficios para el bolsillo de las personas, las empresas y las administraciones.

Para las personas, un coche supone importantes gastos. Poder prescindir de él por completo significa menos inversión y una reducción sustancial en gastos anuales fijos (seguros, ITV, IVTM, etc.). Pero incluso solo su menor uso puede significar importantes ahorros en combustible, que es cada vez más caro.

Y para las empresas también puede significar un importante impulso, particularmente para las PYMES y el comercio de proximidad. El pequeño comercio necesita a los peatones y hay evidencias de que los peatones y los ciclistas gastan más en los pequeños comercios que las personas que se desplazan en coche. En algunas zonas donde el tráfico se ha reducido se han encontrado incrementos de ventas de casi el 50%.

Y para las administraciones existen otros importantes ahorros. Es más barato construir y mantener pavimentos que solo han de soportar el paso de peatones o bicicletas que las calzadas diseñadas para soportar varias toneladas de peso por eje. Calles más amables significan un incremento del precio de los inmuebles, que se traduce en mayores recaudaciones por impuestos sobre las compraventas.

<sup>11</sup>Este apartado se ha redactado en virtud de las alegaciones recibidas.



De acuerdo con algunos estudios, los beneficios por la mejora del entorno urbano derivado de una movilidad más sostenible podrían ser hasta 20 veces mayores que la inversión.

#### 4.4 Conclusiones.

A la vista de los contenidos expuestos en las páginas anteriores, puede asegurarse que, sin duda alguna, el Plan no tiene ningún efecto negativo significativo sobre el medio ambiente o el medio social. Al contrario, por propia vocación, el Plan tendrá un impacto ambiental y social muy positivo, al tiempo que reforzará las bases de un desarrollo económico equilibrado.

#### Inventario de plazas de carga y descarga

#### ANEXOS

<i>Tipo Vía</i>	<i>Nombre</i>	<i>Localización</i>
Plaza	Aduana	En Ferretería Aduana
Calle	Arroyo Mina	En el número 37 de la calle
Calle	Bailen	En el número 7 de la calle
Calle	Barataria	Junto a puerta de la Iglesia
Calle	Cervantes	En primer estacionamiento
Avda.	Cervera	Junto al núm. 5
Avda.	Cervera	En núm. 23
Calle	Corredera	Antes de Manuel Manzanque
Avda.	Criptana	En el número 2
Avda.	Criptana	Junto a clínica MEDFIR
Calle	Doctor Bonardell	Junto a Correos
Avda.	Herencia	En el número 8 de la calle
Calle	Hermanos Galera	En puerta del estanco
Calle	Independencia	En el número 5, Panadería
Calle	Juan de la Cierva	En zona de carga y descarga
Calle	Lepanto	En puerta de Auditorio
Calle	Libertad	En puerta de la Iglesia San Juan
Calle	Libertad	En cruce con Manrique de Lara
Calle	Libertad	Frente a bar Marcelillos
Calle	Marqués de Mudela	Junto a "Tiracañas"
Calle	Mediodía	En Pinturas Nieto
Calle	Miguel Barroso	En esquina Emilio Castelar
Calle	Miguel de Unamuno	En esquina con Castelar
Calle	Mosaicos	En el número 2 de la calle
Calle	Pintor Lizcano	En esquina con Velázquez
Avda.	Regiones, las	En zona reservada Carga y descarga
Avda.	Regiones, las	En zona reservada Carga y descarga
Calle	Rondilla Cruz Verde	En el número 16 de la calle
Calle	Rondilla Cruz Verde	En el número 48 de la calle
Calle	Rondilla Cruz Verde	En el número 70 de la calle
Calle	Rondilla Cruz Verde	En el número 82 de la calle
Calle	Rondilla Cruz Verde	En el número 96 de la calle
Calle	Rondilla Cruz Verde	En el número 138 de la calle
Calle	San Antón	Entre cocheras después tienda
Calle	San Antón	En zona junto a RAYFA
Calle	San Francisco	Junto a Presto
Calle	San Sebastián	En zona junto a la ermita
Calle	Toledo	En el nº 32
Calle	Toledo	En el número 14 de la calle
Calle	Toledo	En el número 21 de la calle
Calle	Torre del Cid	En esquina con Avda. Cervera

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Calle	Trinidad	Junto a puerta de Angora
Calle	Velázquez	Junto a portada de Auditorio

Fuente: Información recibida por el Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

Inventario de plazas para PMR.

<i>Tipo</i>	<i>Nombre</i>	<i>Localización</i>
Avda. de	Álvarez Guerra	En el número 18 de la calle
Avda. de	Álvarez Guerra	En el número 21 de la calle
Plaza de	Barcelona	En reserva minusválido
Calle	Concordia	En el número 3 de la calle
Calle	Doctor Mazuecos	En el número 8 de la calle
Calle	General Benavent García	En Centro de Mayores
Calle	General Benavent García	En el número 1 de la calle
Calle	La Feria	En el número 15 de la calle
Calle	Marqués de Múdela	En el número 1 de la calle
Calle	Marqués de Múdela	En el número 24 de la calle
Calle	Marqués de Múdela	Nº 39, frente a Fundación
Calle	Miguel de Unamuno	En esquina con Castelar (Cristo)
Calle	Rondilla Cruz Verde	En el número 95 de la calle
Calle	Rondilla Cruz Verde	En número 16-18
Calle	Rondilla Cruz Verde	En oficinas ONCE
Calle	Rondilla Cruz Verde	En Centro de Mayores
Calle	Rondilla Cruz Verde	En el número 74 de la calle
Calle	Rondilla Cruz Verde	En el número 95 de la calle
Calle	Rondilla Cruz Verde	En el número 104 de la calle
Calle	Rondilla Cruz Verde	En el número 106 de la calle
Calle	Rondilla Cruz Verde	En el número 119 de la calle
Calle	San Francisco	En el número 2 de la calle
Calle	Santo Domingo	En puerta Centro Social
Calle	Santo Domingo	En puerta Centro Social
Calle	Trinidad	En reserva junto a clínica
Plaza de	Cervantes	En estación de minusválidos de Cervantes
Calle	Doctor Bonardell	En el número 2 de la calle
Calle	Don Quijote	En el número 26 de la calle
Calle	Don Quijote	En el número 54 de la calle
Calle	Don Quijote	En esquina con calle Hídalgos
Calle	Don Quijote	En el número 64
Calle	Don Quijote	Frente al número 108
Calle	Mediodía	Junto a "Bar La Jarrilla"
Calle	Mediodía	Pasado Bar la Jarrilla
Calle	Moraleja	En el número 23 de la calle
Calle	Pozo Cardona	En el número 27
Calle	Pozo Cardona	En el número 49 de la calle
Calle	Salitre	En el número 21 de la calle
Plaza de	San José	En el número 3 de la calle
Calle	Gracia	Frente al nº 1 de la calle
Calle	Mari Monreal	Junto a portada de C.P. Juan de Austria
	Recinto Ferial	En zonas reservada a PMR
	Recinto Ferial	En zonas reservada a PM
	Recinto Ferial	En zonas reservada a PMR
	Recinto Ferial	En zonas reservada a PMR
Calle	Salvador Rueda	En el número 10 de la calle
Calle	Alcalde Pedro Arias	Junto a puerta grande de plaza de toros
Calle	los Ángeles	En el número 1 de la calle
Calle	Antonio Castillo	En el número 31

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



Plaza de	Arenal	Frente a Admón. Lotería (nº 7)
Calle	Bailén	En el número 1 de la calle
Calle	Córdoba	En esquina con Valencia
Calle	Fray Juan Cobo	En el número 17 de la calle
Avda. de	Herencia	En aparcamientos Piscina
Avda. de	Herencia	En aparcamientos Piscina
Avda. de	Herencia	En aparcamientos Piscina
Avda. de	Herencia	En aparcamientos Piscina
Avda. de	Herencia	En aparcamientos Piscina
Avda. de	Herencia	En aparcamientos Piscina
Avda. de	Herencia	En el número 5 de la calle
Calle	Júpiter	En el número 9 de la calle
Calle	Júpiter	Junto a paso elevado, frente a C.P. Alces
Calle	Júpiter	En cruce con Lorenzo Rivas
Calle	Lorenzo Rivas	Frente a Espacio Saturno
Calle	Lorenzo Rivas	En el número 32 de la calle
Calle	Santiago Ortiz	En el número 28
Calle	Santiago Ortiz	En el número 8 de la calle
Calle	Santiago Ortiz	En el número 4 de la calle
Calle	Tomás Tapia	En el número 8 de la calle
Calle	Valencia	En el número 3 de la calle
Avda. de	Constitución	En Cine Mancha
Calle	Doctor Jesús González Merlo	Junto a salida parking Hospital
Calle	Doctor Jesús González Merlo	En puerta Colegio Gloria Fuertes
Avda. de	Institutos, los	En Cine Mancha
Avda. de	Institutos, los	En el número 6 de la calle
Calle	Jesús de Haro (Parq. C. Salud))	En puerta de acceso C. Salud
Calle	Jesús de Haro (Parq. C. Salud))	En puerta de acceso C. Salud
Plaza de	Dinamarca	En estac. En batería
Plaza de	Dinamarca	Frente número 11
Avda. de	Europa	En aparcamientos
Calle	Alfonso XIII	En el número 12 de la calle
Calle	Andrés Pastor	En el número 10
Calle	Andrés Pastor	En el número 48 de la calle
Calle	Doctor Creus	En el número 3 de la calle
Calle	Doctor Creus	En el número 30 de la calle
Plaza de	Francia	En esquina con Bélgica
Calle	General Azcárraga	En el número 18 de la calle
Calle	General Manrique de Lara	En el número 13 de la calle
Calle	General Manrique de Lara	En el número 42 de la calle
Calle	General Prim	En cruce Avda. Constitución
Calle	General Prim	En el número 24 de la calle
Calle	Isaac Peral	Al final de la calle (junto parque)
Calle	Juan Bautista de la Concepción	En el número 4
Calle	Juan Bautista de la Concepción	Junto a final de C.P. El Santo
Calle	Libertad	En cruce con Juan B. Concepción
Calle	Libertad	En puerta de la Iglesia San Juan
Calle	Libertad	En cruce con Manrique de Lara
Calle	Libertad	Frente a Esclerosis (AEDEM)
Calle	Libertad	Frente al número 36 de la calle
Calle	Libertad	En puerta de Frida Kalho
Calle	Libertad	En cruce con Juan B. Concepción
Calle	Mallorca	En X con Zanja
Calle	Mallorca	En el número 5 de la calle

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



Calle	Mallorca	En el número 27
Calle	Norte	En el número 64 de la calle
Avda. de	Quero	En el número 47 de la calle
Avda. de	Quero	En el número 9 de la calle
Calle	Sandoval	En el número 19 de esta calle
Plaza de	Santo	En el número 14 de la calle
Calle	Sol	En el número 15 de la calle
Calle	Toledo	En el número 16
Calle	Toledo	En el número 27 de la calle
Calle	Toledo	En el número 26 de la calle
Calle	Urosas	En el número 39 de la calle
Calle	Zanja	En el número 40 de la calle
Plaza de	Altozano de la Inmaculada	En puerta de Leo
Plaza de	Altozano de la Inmaculada	En tienda de Tocinillo
Calle	Barataria	Junto a puerta de la Iglesia
Avda. de	Criptana	En el número 1 de la calle
Calle	Dulcinea	Frente al número 29 de la calle
Trav. de	Goya	En el número 13 de la calle
Trav. de	Goya	En el número 2 de la calle
Calle	Goya	En el número 10, ACUESPA
Calle	Lepanto	Junto a puerta de Auditorio
Plaza de	Ligero	En el número 2 de la calle
Calle	Melisendra	En El número 6 de la calle
Calle	Montes	En el número 16 de la calle
Calle	Murillo	En el número 1
Calle	Murillo	En el número 16
Calle	Parque Cervantes	En el número 18 del paseo
Calle	Parque Cervantes	En el número 6 del paseo
Calle	Pastora Marcela	En el número 13
Calle	Pintor Lizcano	En el número 12 de la calle
Calle	Pintor Lizcano	En el número 30 de la calle
Calle	Pintor Lizcano	En el número 26 de la calle
Calle	Pintor Lizcano	En el número 50 de la calle
Calle	Pintor Lizcano	En el número 75 de la calle
Calle	San Antón	Frente al número 3
Calle	Velázquez	Junto a puerta de PM Cultura
Tr.	Yelmo de Mambrino	En puerta de C.P. Picasso
Calle	Joaquín Turina	En el número 19 de la calle
Calle	Luisa Alberca Lorente	Final de la calle
Calle	Luisa Alberca Lorente	Principio de la calle
Calle	Carrasola	En el número 15 de esta calle
Avda. de	Cervera	En el número 59 de la calle
Avda. de	Cervera	En el número 40 de la calle
Calle	El Huésped del Sevillano	En el número 5 de la calle
Calle	Fray Patricio Panadero	En el número 15
Calle	General Polavieja	En el número 5 de la calle
Calle	General Polavieja	En el número 9 de la calle

Fuente: Información recibida por el Ayuntamiento de Alcázar de San Juan.

Formularios de las encuestas.

Parte primera: caracterización de hábitos personales.

Edad.

Menos de 18.

18 a 35.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

35 a 50.  
51 a 65.  
65 a 80.  
Más de 80.  
Género.  
Hombre.  
Mujer.  
Otros.  
No contesta.  
Ocupación.  
Trabaja (asalariado, autónomo, etc.).  
Desempleado.  
Estudiante.  
Jubilado.  
Tareas domésticas.  
Otros.  
Lugar de residencia.  
Si es en Alcázar de San Juan, ¿en qué distrito o pedanía?.  
Santa María.  
El Porvenir.  
Arenal.  
Goya/Parque Cervantes.  
Cristo de Zalamea.  
El Santo.  
La Pradera.  
Pedanía de Cinco Casas.  
Pedanía de Alameda de Cervera.  
Otros.  
Argamasilla de Alba.  
Campo de Criptana.  
Herencia.  
Manzanares.  
Tomelloso.  
Llanos del Caudillo.  
Quero.  
Villafranca de los Caballeros.  
Otros.  
Lugar de estudio o trabajo.  
Si es en Alcázar de San Juan, ¿en qué distrito o pedanía?.  
Santa María.  
El Porvenir.  
Arenal.  
Goya/Parque Cervantes.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.



- Cristo de Zalamea.
- El Santo.
- La Pradera.
- Pedanía de Cinco Casas.
- Pedanía de Alameda de Cervera.
- Otros.
- Argamasilla de Alba.
- Campo de Criptana.
- Herencia.
- Manzanares.
- Tomelloso.
- Llanos del Caudillo.
- Quero.
- Villafranca de los Caballeros.
- Otros.
- Características relacionadas con la movilidad.
- Disponibilidad de vehículos y cuestiones afines (puede contestar varias respuestas).
- Dispone de garaje.
- Dispone de carné de conducir.
- Dispone de coche.
- Dispone de moto.
- Dispone de bicicleta.
- Dispone de patinete.
- Forma más frecuente de desplazamiento (puede contestar varias respuestas).
- Coche.
- Moto.
- Autobús.
- Ferrocarril.
- Bicicleta.
- Patinete.
- Caminando.

¿Cuáles son tus motivos de desplazamiento más y menos frecuentes.

	<i>Todos los días</i>	<i>Casi todos los días</i>	<i>Alguna vez</i>	<i>Casi nunca</i>	<i>Nunca</i>
Trabajo					
Estudios					
Cuidados de personas					
Compras					
Ocio y deporte					
Sanitario/Médico					
Otros					

¿Cuáles son tus formas de desplazamiento para cada actividad?

	Caminando	Bici o patinete	Transporte público	Coche (conduciendo)	Coche (acompañando)
Trabajo					
Estudios					

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>

Cuidados de personas					
Compras					
Ocio y deporte					
Sanitario/Médico					
Otros					

Escribe a continuación cualquier comentario que consideres conveniente sobre la encuesta  
 Muchas gracias por tu colaboración.

Parte segunda: valoración de la movilidad de Alcázar de San Juan y de posibles políticas o actuaciones.

Por favor, valora según tu percepción personal las cuestiones que siguen sobre las que tengas una opinión formada.

	Muy mal	Mal	Normal	Bien	Muy bien
Coches					
Sentido de circulación de las calles					
Ancho de las calles					
Conservación del pavimento					
Funcionamiento de los semáforos					
Disciplina de conducción (respeto a las normas de circulación)					
Capacidad de estacionamiento					
La extensión y horario del estacionamiento regulado (ORA)					
Capacidad de aparcamiento fuera del viario (subterráneo o en garajes)					
Disciplina de estacionamiento (los vehículos aparcan bien, sin doble fila, etc.)					
Peatones					
Ancho de las aceras					
Estado de conservación de las aceras					
Ocupación de las aceras (contenedores, bicis, patinetes, motos, etc.)					
Mobiliario urbano (bancos, papeleras, etc.)					
Iluminación nocturna					
Pasos de peatones (bordillos rebajados, buena señalización, etc.)					
Respeto de los semáforos y pasos de peatones por parte de los vehículos					
Respeto de las aceras por la circulación de bicicletas, patinetes, etc. (no circulación)					
Respeto de las aceras por estacionamiento de bicicletas, patinetes, etc. (buen estacionamiento)					
Servicios de transporte urbano					
Número y horario de los servicios de autobús urbano					
Ubicación de las paradas de autobús					
Información sobre los servicios de autobús (horarios, parada, etc.)					
Servicio de transporte en ferrocarril					
Número y horario de los servicios de ferrocarril					
Accesos a la estación de ferrocarril					
Información sobre los servicios de ferrocarril (horarios, destinos, etc.)					

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipuocr.es>



Servicio de transporte en autobús interurbano					
Número y horario de los servicios de autobús interurbano					
Accesos a la estación de autobuses					
Información sobre los servicios de autobús interurbano (horarios, destinos, etc.)					
Bicicleta					
Cantidad de los carriles bici actuales					
Calidad de los carriles bici actuales					
Seguridad al circular en bicicleta por la calzada					
Respeto de las normas de circulación					
Cantidad de aparcabicis					
Calidad de aparcabicis					
Calidad del servicio de alquiler de bicis					
Cantidad de zonas para alquiler de bicis					
Patinete					
Respeto de las normas de circulación					
Cantidad de espacios adecuados para estacionar					
Movilidad escolar					
Accesos seguros y confortables a los centros educativos					
Funcionamiento de los metrominuto escolar (Caminos escolares de Alcázar de San Juan)					
Distribución urbana de mercancías					
Número, localización y horario de los espacios reservados para carga y descarga					
Respeto por otros vehículos de las zonas de carga y descarga					
Respeto de los vehículos de mercancías por las normas de estacionamiento (evitación de doble fila, no estacionamiento en aceras, etc.)					
Zonas industriales y empresariales					
Acceso en vehículo privado					
Espacio para estacionamiento de coches					
Acceso en bici o patinete					
Espacio para estacionamiento de bici o patinete					
Acceso en transporte público					
Espacio para estacionamiento de camiones					
Estacionamiento en centro de atracción					
Estacionamiento en Hospital					
Estacionamiento en Teatro					
Estacionamiento alrededor de Plaza Mayor					
Estacionamiento alrededor de los Centros de Salud					

Por favor, valora según tu percepción personal las posibles actuaciones que siguen sobre las que tengas una opinión formada.

	<i>Muy mal</i>	<i>Mal</i>	<i>Normal</i>	<i>Bien</i>	<i>Muy bien</i>
Restringir el acceso de los coches de no residentes a las zonas centrales de la ciudad					
Crear aparcamientos en la periferia para no tener que llegar en coche hasta el centro					
Reducir la velocidad de circulación en la mayoría de las calles a 20 km/h					
Reducir la velocidad de circulación en la mayo-					

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

ría de las calles a 10 km/h					
Ampliar las zonas de estacionamiento regulado (ORA)					
Cobrar más por el estacionamiento regulado (ORA)					
Restringir el acceso a las zonas centrales vehículos particulares de no residentes					
Crear aparcamientos en la periferia para que los visitantes no tengan que acceder al centro en su vehículo					
Construir aparcamientos subterráneos para residentes (gratuitos)					
Construir aparcamientos subterráneos para residentes (pagando el coste)					
Instalar más aparcabicis en zonas de gran atracción					
Construir más carriles bici en el centro urbano					
Que las bicicletas circulen por la calzada, teniendo que circular los coches más despacio					
Implantar un servicio de transporte urbano de autobús gratuito					
Peatonalizar más calles					
Mejorar la iluminación nocturna de las zonas peatonales					
Mejorar los pasos de peatones y su señalización					
Mejorar los parques y las zonas estanciales					
Mejorar la conservación y aspecto de las aceras y otras zonas peatonales					
Mejorar los accesos a los centros educativos, favoreciendo los desplazamientos a pie y en bici					
Establecer estacionamientos especiales para pesados en las zonas industriales					
Difundir la cultura de la sostenibilidad en relación con la movilidad					

Escribe a continuación cualquier comentario que consideres conveniente sobre esta parte de la encuesta.

Muchas gracias por tu colaboración.

Parte tercera: Principales problemas identificados y posibles soluciones.

Para completar las otras dos encuestas, puedes detallar aquí alguna cuestión que te parezca particularmente significativa. Además del problema, si se te ocurre una posible solución, puede ser de gran ayuda.

Muchas gracias por tu colaboración.

**Anuncio número 184**

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.

Sede electrónica <https://sede.dipucr.es>