



# PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE PMUS DE VALDEPEÑAS

## Análisis y Diagnóstico

<b>1. Presentación .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. Introducción y Normativa.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. Ámbito del Plan .....</b>	<b>6</b>
<b>2. Trabajo de campo.....</b>	<b>9</b>
<b>2.1. Encuesta online de Movilidad.....</b>	<b>9</b>
<b>2.2. Aforos de tráfico .....</b>	<b>10</b>
<b>2.3. Inventario de aparcamientos.....</b>	<b>12</b>
<b>3. Análisis de la situación actual.....</b>	<b>19</b>
<b>3.1. Análisis Socioeconómico y territorial y urbanístico.....</b>	<b>19</b>
3.1.1. Análisis Socioeconómico .....	19
3.1.2. Análisis Territorial y urbanístico.....	30
<b>3.2. Características generales de la movilidad.....</b>	<b>43</b>
3.2.1. Movilidad global.....	43
3.2.2. Movilidad de los residentes en Valdepeñas.....	46
<b>3.3. Recuperación de la calidad urbana y ciudadana .....</b>	<b>66</b>
<b>3.4. Movilidad peatonal.....</b>	<b>71</b>
3.4.1. Caracterización espacial .....	71
3.4.2. Caracterización del usuario .....	76
3.4.3. Caracterización de la infraestructura .....	77
3.4.4. Puntos conflictivos .....	82
3.4.5. Accesibilidad.....	88
3.4.6. Soluciones ejecutadas y replicables .....	91
3.4.7. Valoración de la movilidad a pie en Valdepeñas.....	94
<b>3.5. Movilidad en bicicleta .....</b>	<b>96</b>
3.5.1. Caracterización espacial .....	96
3.5.2. Caracterización del usuario .....	102
3.5.3. Redes ciclovias en suelo urbano .....	107
3.5.4. Red ciclovias futura prevista en el Plan General 2010 .....	111
3.5.5. Redes ciclovias y ecoturismo .....	113
3.5.6. Valoración de la movilidad en bicicleta en Valdepeñas .....	115



<b>3.6. Análisis del Transporte Público.....</b>	<b>116</b>
3.6.1. Líneas urbanas.....	116
3.6.2. Líneas regionales e interurbanas .....	125
3.6.3. Servicios ferroviarios .....	128
3.6.4. Servicio de taxi .....	130
<b>3.7. Análisis de la distribución de mercancías .....</b>	<b>132</b>
<b>3.8. Análisis del viario, tráfico y circulación .....</b>	<b>136</b>
3.8.1. Red Viaria y Jerarquización .....	136
3.8.2. Tráfico y circulación.....	139
<b>3.9. Análisis del Aparcamiento .....</b>	<b>149</b>
<b>3.10. Seguridad Vial.....</b>	<b>155</b>
<b>3.11. Análisis de aspectos medioambientales y energéticos.....</b>	<b>159</b>
3.11.1. Composición del parque de vehículos.....	160
3.11.2. Cálculo de emisiones.....	162
<b>4. Diagnóstico - Análisis DAFO-CAME .....</b>	<b>165</b>
<b>5. Estrategia y Objetivos Específicos.....</b>	<b>169</b>



## 1. Presentación

### 1.1. Introducción y Normativa

La movilidad sostenible se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades, que apuestan por la calidad del transporte público, la promoción de los modos no motorizados (a pie y en bicicleta), la sensibilidad hacia el entorno, un uso del espacio público más racional y, en definitiva, por políticas que revierten de una forma directa en la calidad de vida de sus ciudadanos y favorecen la imagen de la ciudad.

Más allá de la adopción de unas medidas determinadas, se trata sobre todo de consolidar **ciertas pautas y sensibilidades en la gestión local de la movilidad**, buscando el consenso y la participación, manteniendo unas directrices a largo plazo y mejorando los sistemas de información y toma de decisiones.

Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, son la herramienta que conforma el marco idóneo para la implementación de las medidas necesarias encaminadas a la consecución de un transporte más sostenible, compatible con el desarrollo económico, la cohesión social y la defensa del medio ambiente. Por tanto, el **PMUS constituye una herramienta de desarrollo urbano** que tiene como punto de partida el diagnóstico del modelo actual de movilidad y la evaluación de las necesidades futuras de movilidad de la ciudad. A partir de ahí se establecen **las estrategias y líneas de actuación de las políticas municipales para lograr un nuevo modelo de movilidad más sostenible.**

Figura 1. Fases del PMUS

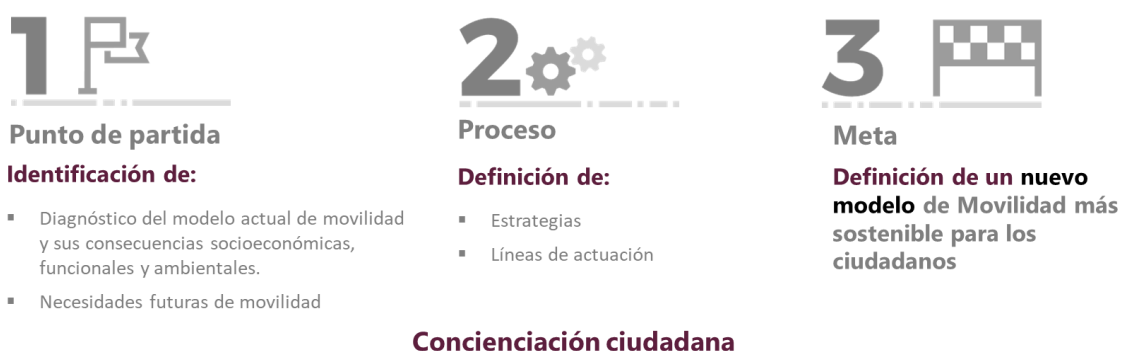




Figura 4. Beneficios del PMUS



En cuanto a **normativa**, el marco legal de estas herramientas de planificación de movilidad se fija en la ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, donde trata *Los Planes de Movilidad Sostenible* en el artículo 101 del título III, Sostenibilidad Medioambiental, capítulo III, Transporte y Movilidad Sostenible, Sección 3ª, Movilidad Sostenible. El artículo 102 trata del *Fomento de los Planes de Movilidad Sostenible*.

Respecto al contenido de los Planes de Movilidad Sostenible la ley establece que ajustarán su contenido a lo establecido en la normativa que resulte aplicable, así como a los principios recogidos en la presente Ley y a lo dispuesto en los instrumentos de planificación que les afecten y, en especial, a los relativos a infraestructuras, transportes, ahorro y eficiencia energética, así como a la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

En el punto 4 del artículo 101 la Ley 2/2011 establece que el contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad social.

En el punto 5 se establece la obligación de garantizar la participación pública en la elaboración y revisión de los Planes de Movilidad Sostenible remitiendo a la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

El artículo 102 de la Ley 2/2011 condiciona la concesión de cualquier ayuda o subvención a las administraciones autonómicas o entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.



A pesar de estas definiciones, no existe ninguna regulación, ya sea nacional o autonómica, análoga a la de la planificación urbanística que defina el contenido y los procedimientos para su tramitación, aprobación o revisión de los Planes de Movilidad.

Tras la fase de **Prediagnóstico** donde se ha realizado un primer análisis y aproximación del equipo técnico a la realidad municipal obteniendo una visión integral y objetiva de la problemática de la movilidad en el municipio, y la realización de los **trabajos de campo**, en el presente documento **Análisis y Diagnóstico** se elaborará un diagnóstico pormenorizado de la situación actual y la tendencia de la movilidad en el municipio teniendo como punto de partida lo recogido en el documento de Prediagnóstico y completándolo con la información recopilada y generadas en los trabajos de campo.

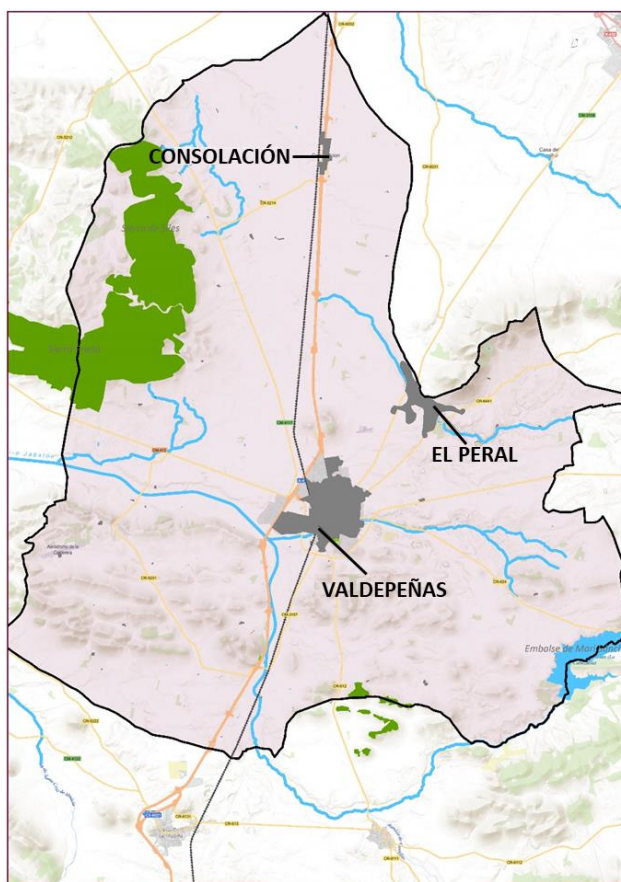
## 1.2. Ámbito del Plan

El ámbito del Plan contempla el término municipal de Valdepeñas incluyendo tanto el núcleo urbano principal como las pedanías de Consolación y las casas de los Baños del Peral pertenecientes al municipio:

Tabla 1. Unidades de población de Valdepeñas

Unidad Poblacional	Población 2019
000100 VALDEPEÑAS	29.863
000101 PERAL (EL)	34
000201 CONSOLACIÓN	179

Fuente: INE. Nomenclátor Castilla-La Mancha



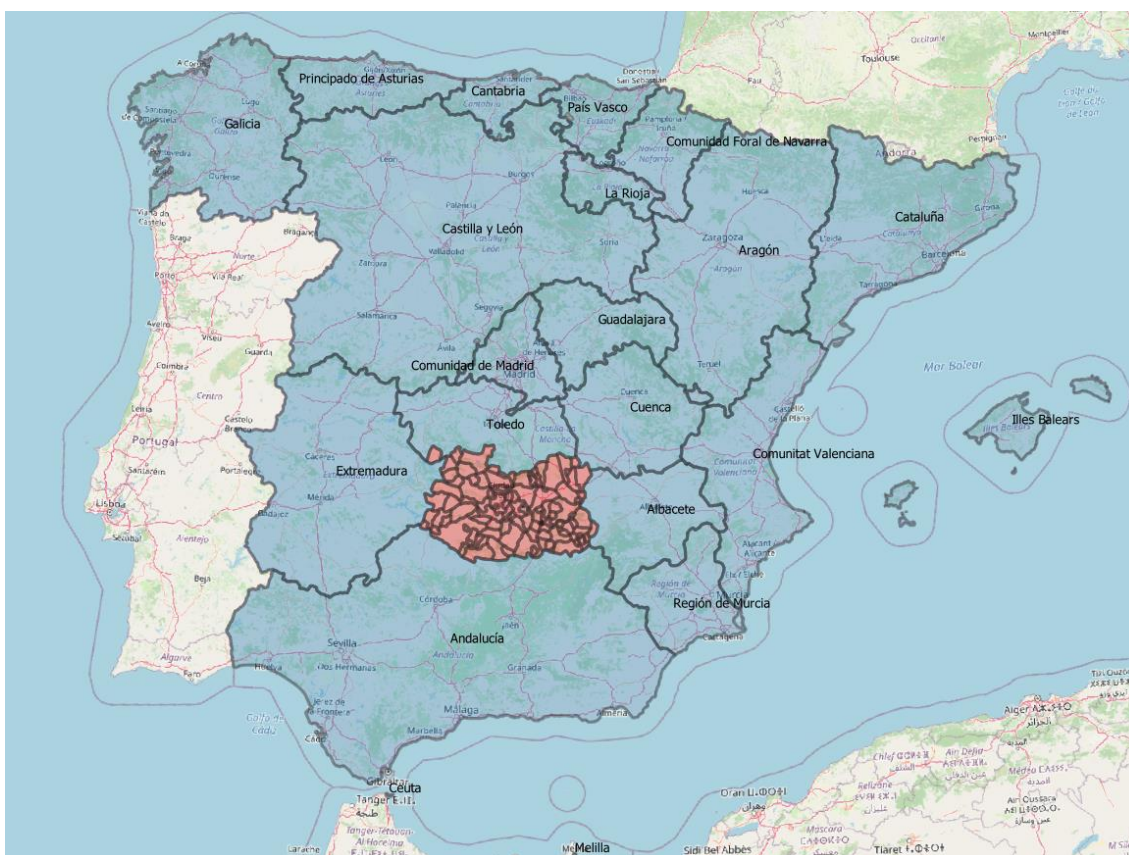
El proceso de zonificación es una de las tareas iniciales en todo plan, siendo la referencia espacial a la que se procuran referenciar todos los datos que se recogen en el marco del PMUS. En la fase



de prediagnóstico ya se recogieron los criterios que se han tenido en cuenta, resultando un total de **132 zonas agrupadas en los cuatro niveles** que se indican a continuación:

1. Término municipal de Valdepeñas: 18 zonas
2. Resto de municipios de la provincia de Ciudad Real: 92 zonas
3. Resto de provincias de Castilla La Mancha: 4 zonas
4. Resto de Comunidades Autónomas: 18 zonas

Figura 5. Zonificación estudio



A continuación, se muestra el detalle de la zonificación del término municipal de Valdepeñas y el detalle del casco urbano.







## 2. Trabajo de campo

Dentro de los trabajos que comprende el PMUS ha sido necesario la realización de diferentes trabajos de campo con el objetivo de obtener información adicional a la recopilada y a la obtenida de las matrices globales de movilidad obtenidas a partir de datos de telefonía móvil con el objetivo de conseguir una mejor caracterización de la movilidad en el municipio. De este modo, los trabajos planteados han sido los siguientes:

- ✓ **Encuesta online de movilidad** para recoger los hábitos de movilidad de los habitantes de Valdepeñas.
- ✓ **Aforos de tráfico** en dos intersecciones mediante captura de video lo que permite conocer todos los movimientos de la intersección.
- ✓ **Inventarios de Aparcamiento**: prospecciones del aparcamiento en superficie por zona de transporte tanto diurnos como nocturnos.

### 2.1. Encuesta online de Movilidad

Como complemento a la información obtenida con la telefonía móvil que permite una caracterización general de la movilidad global del municipio, se ha realizado un **cuestionario online** para recoger los hábitos de movilidad de los Valdepeñeros en detalle y obtener una matriz actualizada de la movilidad de los residentes en el municipio de Valdepeñas.

Esta encuesta ha estado disponible en la web del Ayuntamiento desde el 16 de octubre al 22 de Noviembre de 2020. Se informó a la ciudadanía del lanzamiento de la misma a través de una nota de prensa en los medios de comunicación locales, así como a través de las Redes Sociales donde también se han hecho varios recordatorios para animar a los ciudadanos a participar. Por otro lado, se ha contactado con las asociaciones de distintos colectivos del municipio para informarles de los trabajos del Plan e invitarles a participar y a hacer llegar sus sugerencias a través del buzón habilitado a tales efectos.

El universo de la encuesta son los residentes del municipio mayores de 14 años, 25.509 habitantes. La muestra fue de **86 encuestas** lo que a un nivel de confianza del 95% supone un error muestral global del entorno del 10,5%. Este error es superior al deseado para este tipo de encuestas, si bien tras analizar cualitativamente la coherencia de los mismos y considerarlos adecuados para el estudio, se han tratado los datos de forma global como complemento a la información obtenida de las matrices de movilidad de datos móviles, principal fuente de información del trabajo de campo, sirviendo las encuestas para caracterizar socioeconómicamente, analizar las preferencias y motivos de los encuestados, etc.

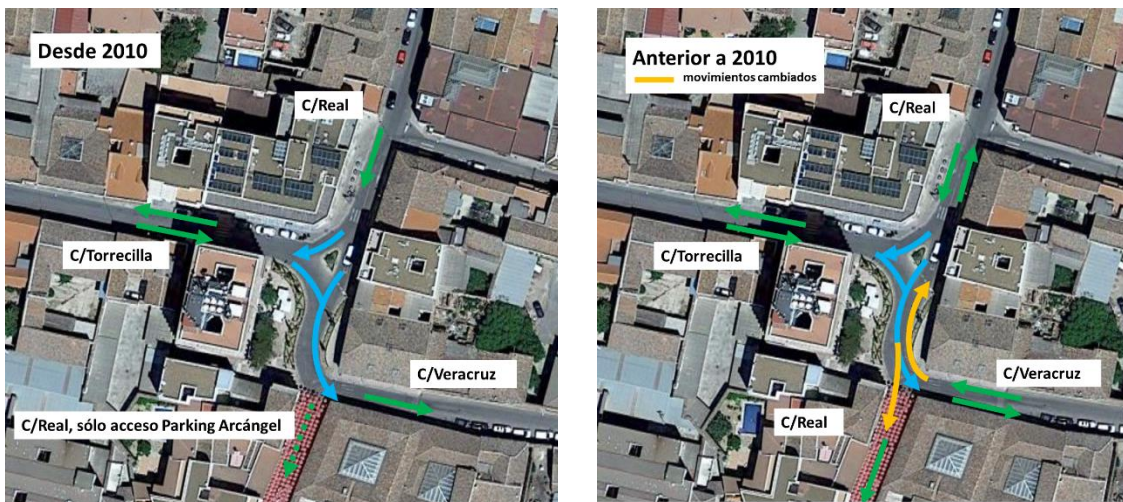
En la encuesta se preguntaba principalmente los aspectos que se pueden ver a continuación:







Figura 8. Plazoleta Veracruz. Cambios en los movimientos de tráfico permitidos



Se hará un análisis y actualización de los tráficos recogidos en el POM 2010 en esta intersección. Los datos de los aforos se analizarán en el apartado [3.6. Análisis del viario, tráfico y circulación.](#)

### 2.3. Inventario de aparcamientos

Se han realizado prospecciones de aparcamiento en superficie en cada zona de transporte del casco urbano del municipio estableciendo el grado de ocupación y detectando zonas problemáticas. Estas prospecciones se llevaron a cabo en diferentes horas diferenciando entre inventarios diurnos (mañana y tarde) que permiten identificar problemas en zonas de atracción de viajes y nocturnos que ponen de manifiesto zonas con déficits de aparcamiento para residentes.

A continuación, se muestran las calles tipo seleccionadas en cada zona se observó el grado de ocupación diferenciando entre diurno (9:00-14:00), tarde (17:00-19:30) y nocturno (21:30-00:00) según los usos predominantes de las calles de cada zona siendo diurno en zonas residenciales, polígonos y hospital, de tarde en zonas comerciales y nocturno en zonas residenciales.



Figura 9. Prospecciones Zona Centro



Figura 10. Prospecciones Zona Fátima









Figura 15. Prospecciones Zona La Manzana-Zona Comercial



Figura 16. Prospecciones Zona Hospital y Polígono Industrial



Figura 17. Prospecciones Zona Parque Cervantes

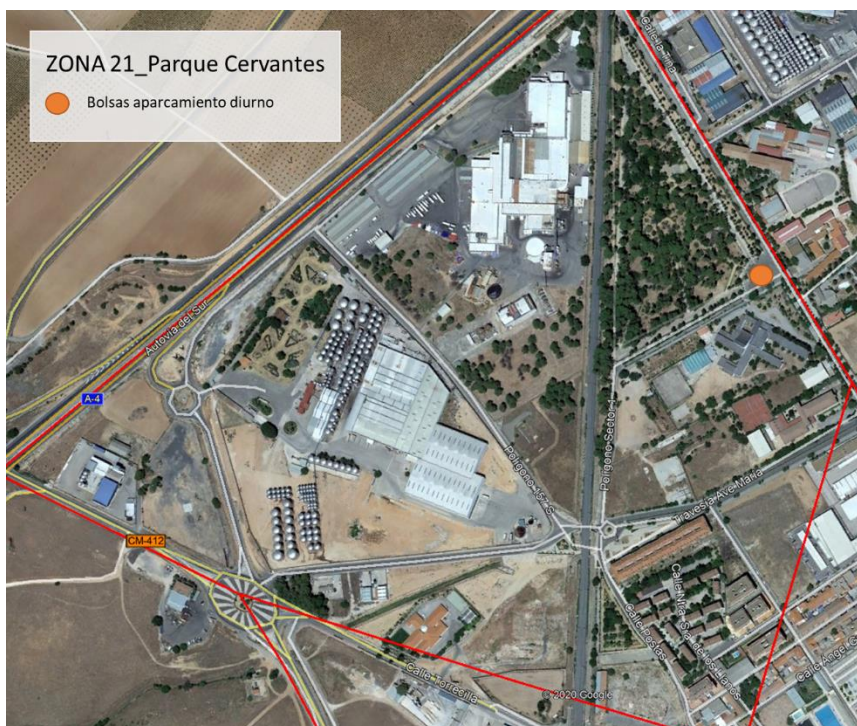


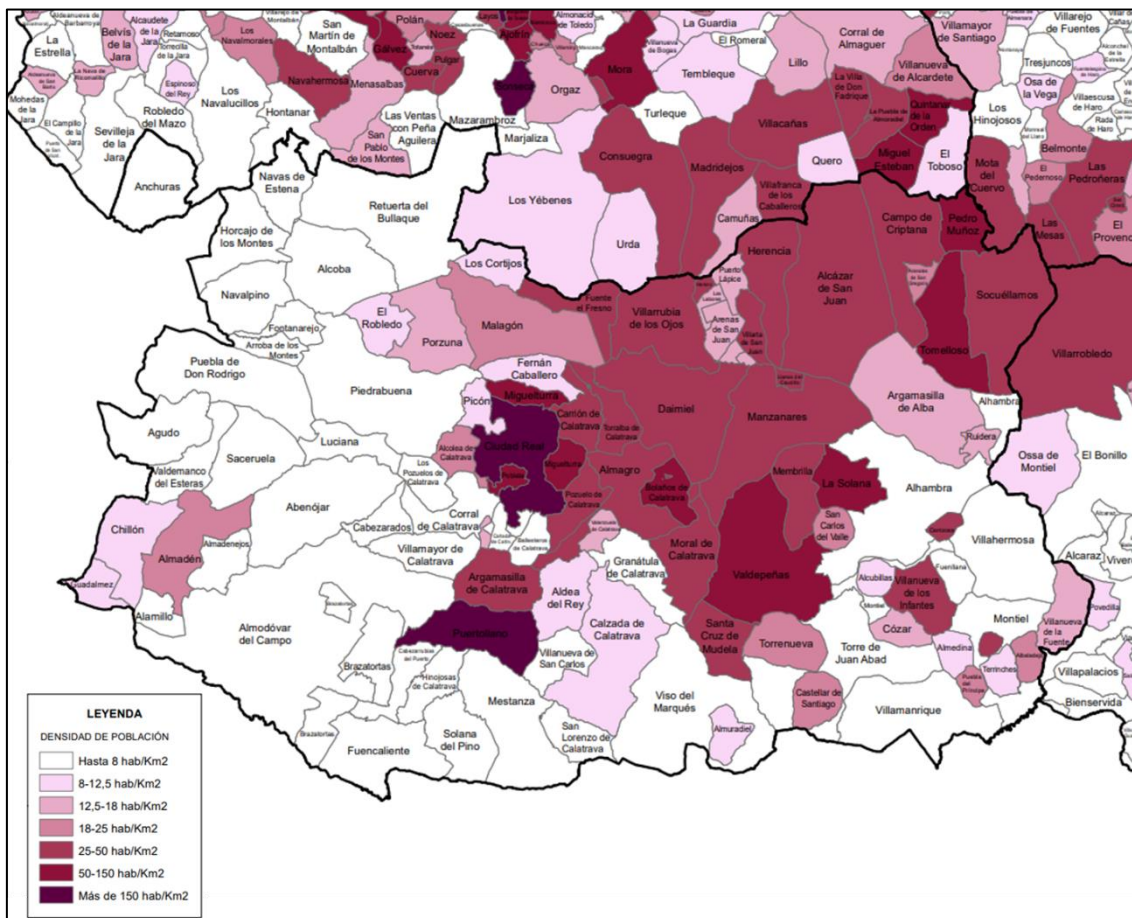
Figura 18. Prospecciones Zona Parque Cervantes







Figura 22. Densidad de población municipios de Ciudad Real.

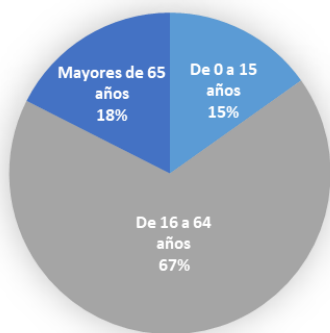
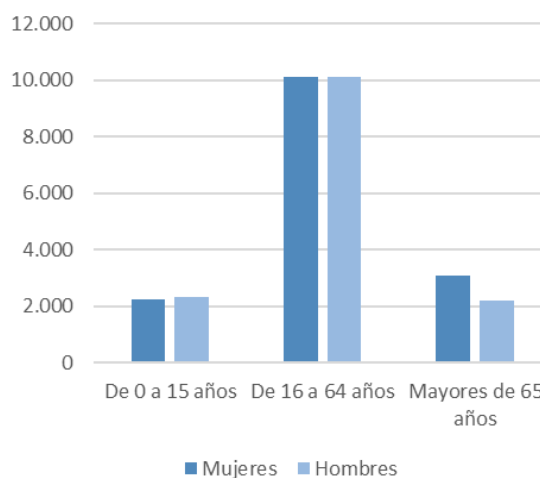


Fuente: Instituto de Estadística de Castilla La Mancha

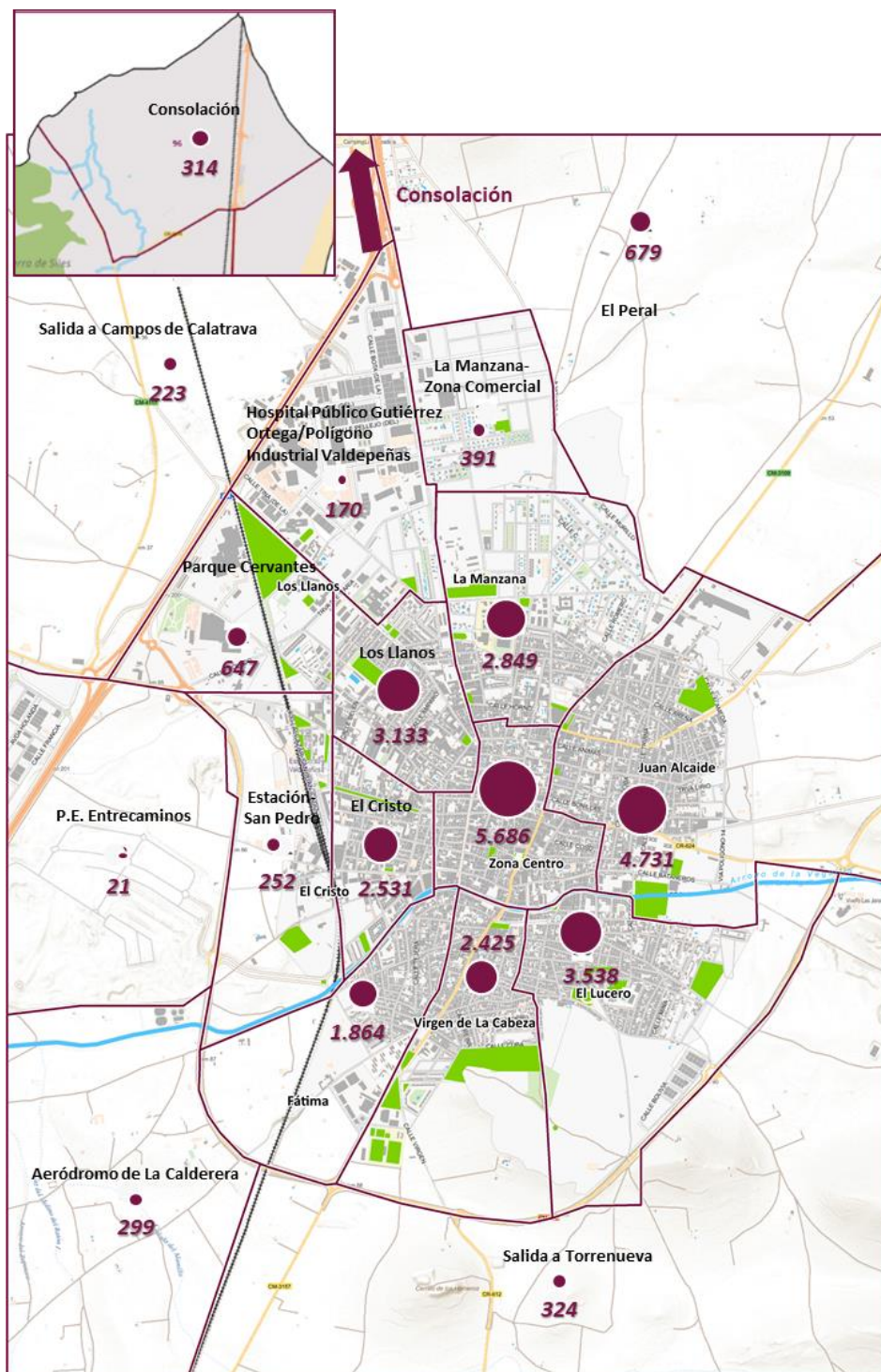
Respecto a la **estructura poblacional** de Valdepeñas, el número de mujeres es algo mayor que de hombres, 15.433 (51%) frente a 14.644 (49%) predominando la población mayor de 40 años.

Tabla 2. Población en grandes grupos de edad

	Mujeres	Hombres
De 0 a 15 años	2.236	2.332
De 16 a 64 años	10.130	10.103
Mayores de 65 años	3.067	2.209



Analizando la distribución de la población por zona de transporte se observa que las zonas más pobladas corresponden a las zonas Centro, Juan Alcaide, El Lucero y Los Llanos que en su conjunto acumulan el 57% del total de la población, estando la mayor densidad de población concentrada en el centro urbano de la ciudad.



En cuanto a la **evolución de la población** en Valdepeñas, se observa una tendencia de decrecimiento poblacional desde el año 2010 al igual que ocurre en la provincia de Ciudad Real y en la propia Comunidad Autónoma de Castilla La Mancha.

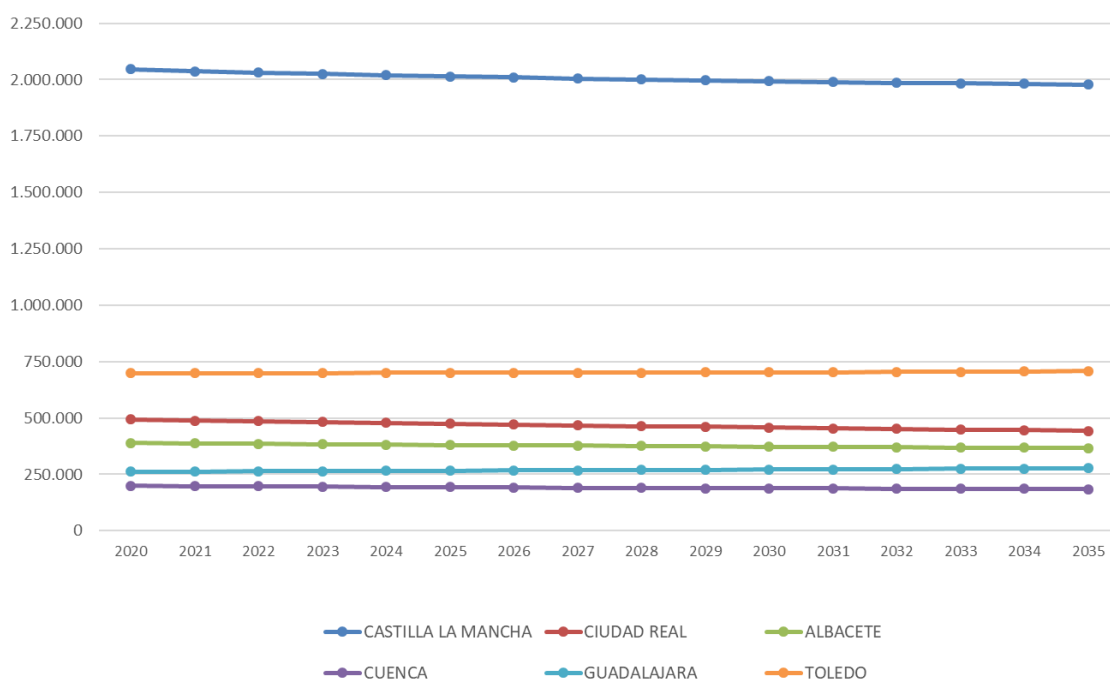
Tabla 3. Tasa media de crecimiento acumulado del 2001-2019 y de 2010-2019

Tasa media de crecimiento acumulado	Valdepeñas	Ciudad Real	Castilla La Mancha
2001-2019	0,7%	0,2%	0,8%
2010-2019	-0,5%	-0,7%	-0,3%

Según las proyecciones de población del Servicio de Estadística de Castilla-La Mancha, esta tendencia decreciente continuará en los próximos años en todas las provincias de Castilla La Mancha salvo en Guadalajara y Toledo que aumentará ligeramente la población.

Tabla 4. Variación de población de 2020-2035 según Proyecciones de población Estadística CLM

Variación de Población	CASTILLA LA MANCHA	CIUDAD REAL	ALBACETE	CUENCA	GUADALAJARA	TOLEDO
2020-2035	-3,26%	-10,47%	-5,93%	-7,47%	5,67%	1,16%
Tasa Media de crecimiento anual acumulado 2020-2035	-0,22%	-0,73%	-0,41%	-0,52%	0,37%	0,08%



Por tanto, es de esperar, que según las proyecciones anteriores la tendencia de decrecimiento poblacional continúe en Valdepeñas en los próximos años.

La **renta familiar** disponible por habitante en Valdepeñas es de 19.341 euros, situándose por debajo de la media nacional (22.634 €) y muy similar a la media autonómica (19.134 €) y provincial (18.895 €).



En cuanto a la **actividad económica**, en Valdepeñas hay un total de 1.332 empresas en su mayoría del sector servicios (75%) siendo este sector el que acumula mayor número de afiliados con un 66% del total que se sitúa en 9.900 afiliados.

El número de desempleados en septiembre de 2020 se eleva a 2.592 lo que supone un 26,2% sobre el total de afiliados, estando más del 50% concentrado en los mayores de 45 años y correspondiendo un 70% a paro femenino, es decir un 40% superior al de los hombres.

Respecto a la evolución del empleo, ha sufrido una caída progresiva desde 2009 con una ligera recuperación a partir de 2015 hasta 2019 pero que vuelve a descender en 2020 causada en cierta medida por la crisis sanitaria que atraviesa el país debido a la pandemia del Covid-19.

Valdepeñas posee un **gran potencial turístico**, con un importante patrimonio histórico y cultural y el atractivo que le confiere su tradición vitivinícola desde sus orígenes y la Denominación de Origen Valdepeñas que lo convierten en un referente del vino en España.

Por tanto, se pueden distinguir distintos tipos de turismo en Valdepeñas, como el **turismo enológico** es muy importante en Valdepeñas, al igual que su tradición vinícola.

La Denominación de Origen Valdepeñas cuenta con una larga historia y una rica cultura del vino, que permite a los visitantes realizar una amplia variedad de actividades relacionadas con el vino, visitar bodegas, viñedos, el museo del vino, etc. actividades que forman parte de la Ruta del Vino de Valdepeñas que se creó en 2018 con el objetivo de poner en valor todos los recursos turísticos de la zona de producción de la Denominación de Origen Valdepeñas. Todo esto se complementa con otros atractivos turísticos del núcleo urbano como la **ruta de las esculturas**, **numerosos museos**, **buena oferta gastronómica**, ...



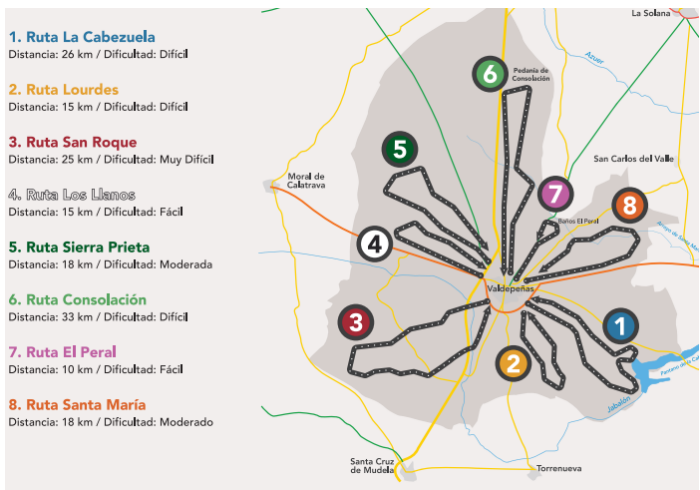
Otra ruta de la que forma parte Valdepeñas es la **Ruta de Don Quijote**, itinerario cultural europeo tiene 2.500 km de longitud y está constituido por una red de caminos históricos y vías pecuarias perfectamente señalizados que unen los lugares de mayor interés cultural, patrimonial, artístico, paisajístico, gastronómico cercanos a los puntos mencionados en la novela.

Valdepeñas también apuesta por el **cicloturismo**, con la creación de la guía “Pedaleando entre viñas” que recoge 8 rutas que conforman unos 165 Km de distancia en total y permiten conocer el entorno rural y los parajes naturales que existen alrededor de la Ciudad del Vino. Las rutas recorren algunos caminos rurales de Valdepeñas atravesando parajes naturales, viñedos, flora y fauna y otras estampas imperdibles del entorno rural.





Estas rutas se pueden hacer tanto en bicicleta como a pie y están señalizadas en su inicio con un cartel donde se indica la distancia, dificultad, paisajes por los que discurre y zonas de interés existiendo hitos identificativos para orientarse en los cruces y seguir el camino correcto de la misma. Además, se han plantado 1.000 árboles a lo largo de las rutas para crear pasillos verdes, que aparte de hacer más agradable el trayecto aportarán sombra a ciclistas y senderistas.



Otro tipo de turismo es el arqueológico ya que en Valdepeñas a tan solo 8 km al sur del centro urbano se encuentra el yacimiento arqueológico del poblado ibérico del Cerro de las Cabezas, Yacimiento Arqueológico reconocido por la Unesco, así como un Centro de Interpretación en el que se explica todo lo referente al yacimiento, siendo esta visita gratuita. Recientemente se ha anunciado que el yacimiento íbero Cerro de las Cabezas, será el séptimo parque arqueológico de Castilla-La Mancha, ya que se trata de un entorno histórico y arqueológico de los más importantes de la región.

Figura 23. Localización yacimiento arqueológico Cerro de las Cabezas



Recientemente en el paraje Baños del Peral, han sido hallados restos arqueológicos que podrían ser de una antigua bodega de la época romana. Los restos han aparecido en la zona en la que se pretendía hacer una rotonda de acceso al paraje y cuyas obras se han visto paralizadas por este hallazgo. Se está estudiando el entorno para conocer el potencial y el valor patrimonial de este hallazgo que presenta un excepcional estado de conservación, con la localización de todos los espacios vinculados con la elaboración de vino.

Todo lo anterior pone de manifiesto el **gran potencial turístico de Valdepeñas que deberá ser tenido en cuenta en el futuro modelo de movilidad de la ciudad.**

Como ya se comentó en el Prediagnóstico, la localización de los **principales equipamientos** de Valdepeñas resulta fundamental a la hora de comprender la movilidad de la ciudad.

En general la movilidad a los equipamientos de servicio público es mayoritariamente a pie, aunque dependerá de si sirven solo al municipio o también a los municipios vecinos ya que en este último caso los desplazamientos se realizarán en modos motorizados al tratarse de distancias mayores.

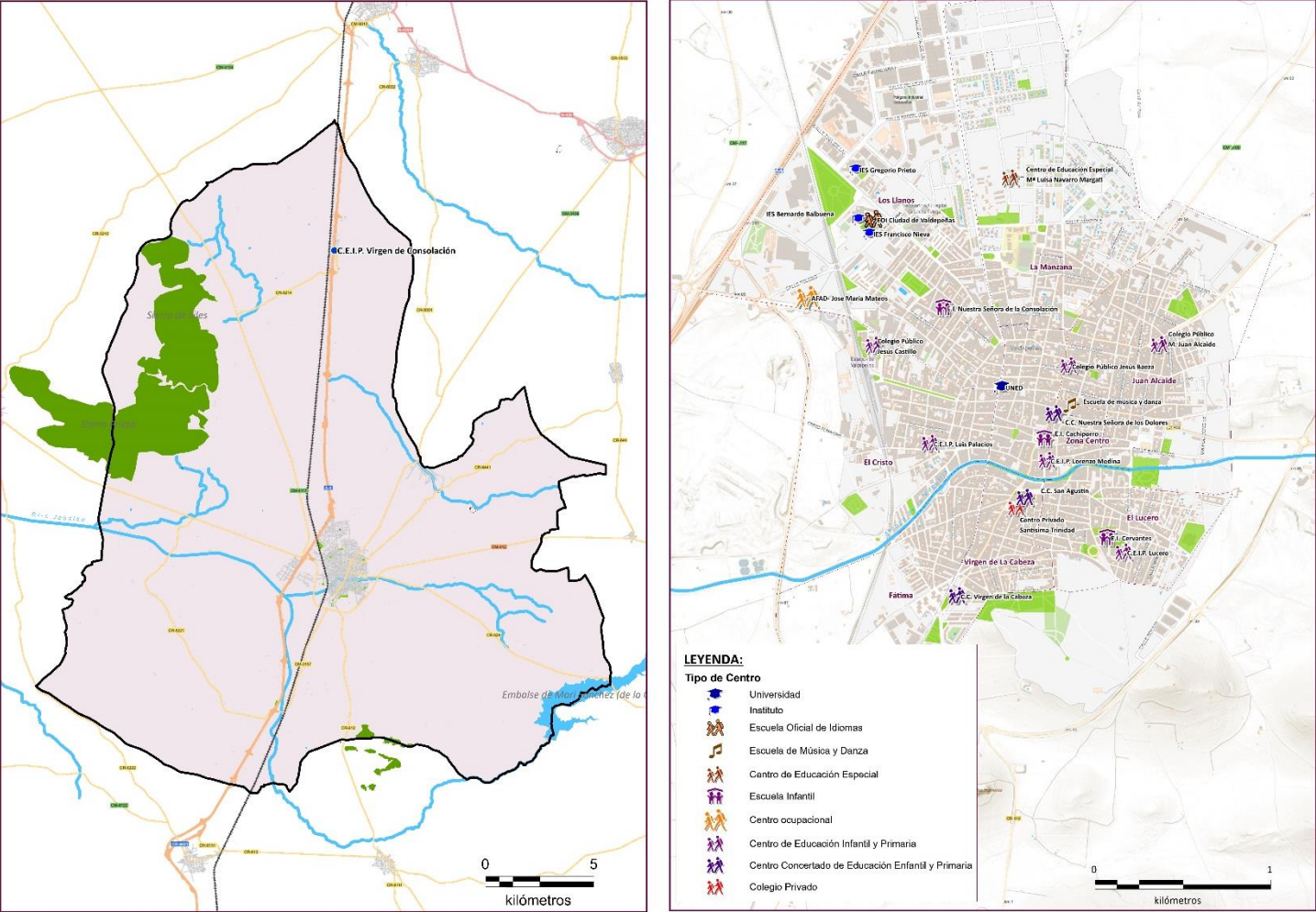
Valdepeñas cuenta con todos los equipamientos de servicios públicos necesarios tanto educativos, sanitarios, administrativos, culturales, ... que sirven tanto a los ciudadanos de Valdepeñas como a los de los municipios vecinos al ser cabeza de comarca.

Dentro de los **equipamientos educativos** del núcleo urbano, Valdepeñas cuenta con centros de todos los niveles educativos: infantil, primaria, secundaria obligatoria, bachillerato, formación profesional y universidad nacional de educación a distancia, así como centros de educación especial, escuela oficial de idiomas y escuela municipal de música y danza.

Se observa que prácticamente todas las zonas tienen centros educativos de infantil y primaria, exceptuando la zona de La Manzana y Fátima. Los institutos de educación secundaria y la escuela oficial de idiomas están concentrados a lo largo de la Av. de los Estudiantes al noroeste del núcleo urbano. La UNED se encuentra en el centro del municipio, así como la escuela de música y danza. Por tanto, se observa que la educación infantil y primaria se localiza en el centro y sur del municipio y la educación secundaria en el norte de este.



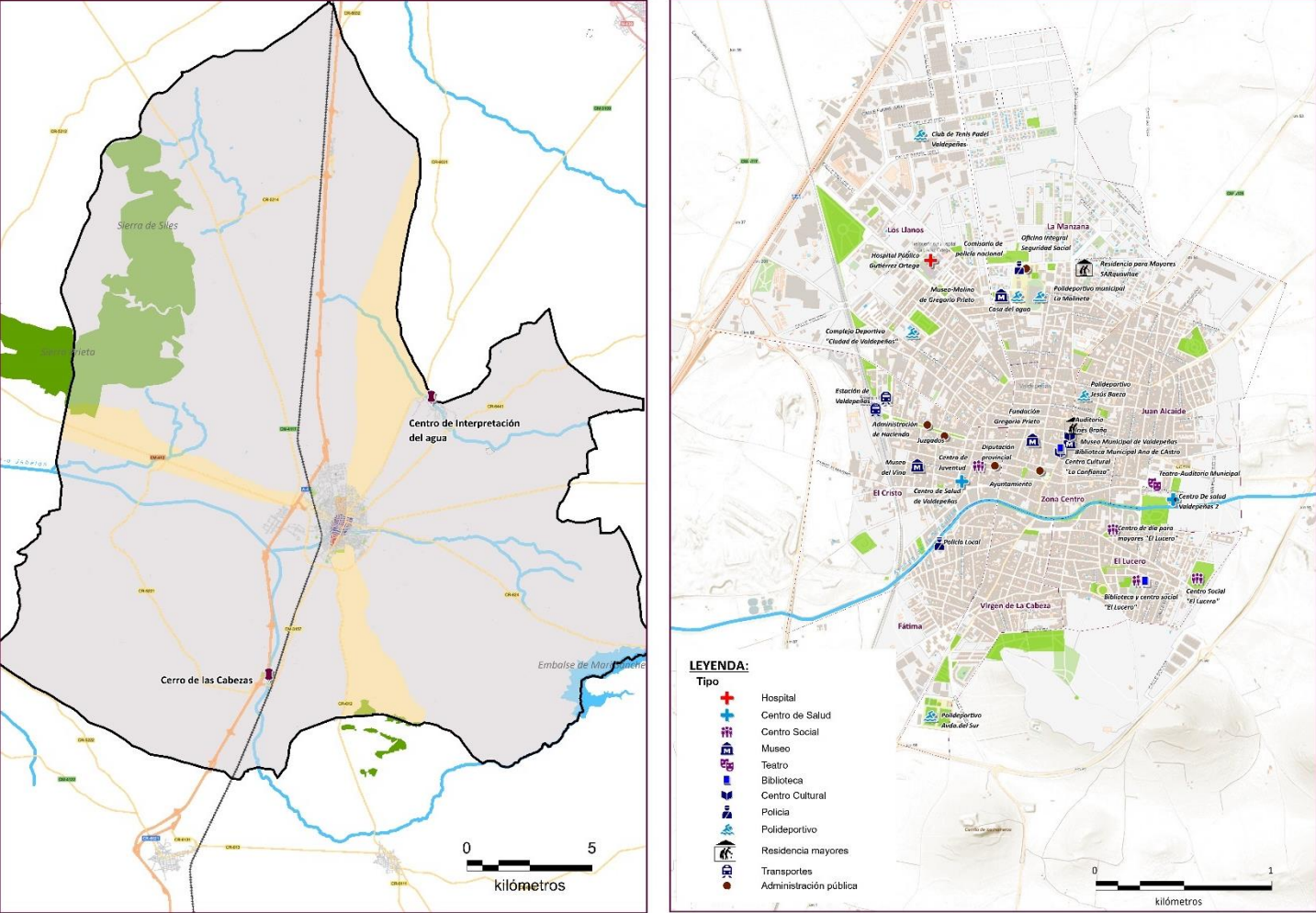
Figura 24. Localización y tipología de los principales equipamientos educativos en el núcleo urbano de Valdepeñas



Otros **equipamientos de servicio público** se reparten por todo el municipio si bien se observa una mayor concentración de estos en la parte centro y norte de la ciudad. Los equipamientos administrativos se localizan en el centro y oeste del núcleo urbano, el Hospital al noroeste y los centros de salud uno al este y otro al oeste, las estaciones de autobús y ferrocarril al oeste y los centros deportivos al norte, sur, este y oeste. Los museos y equipamientos culturales y sociales se distribuyen por todo el núcleo urbano.

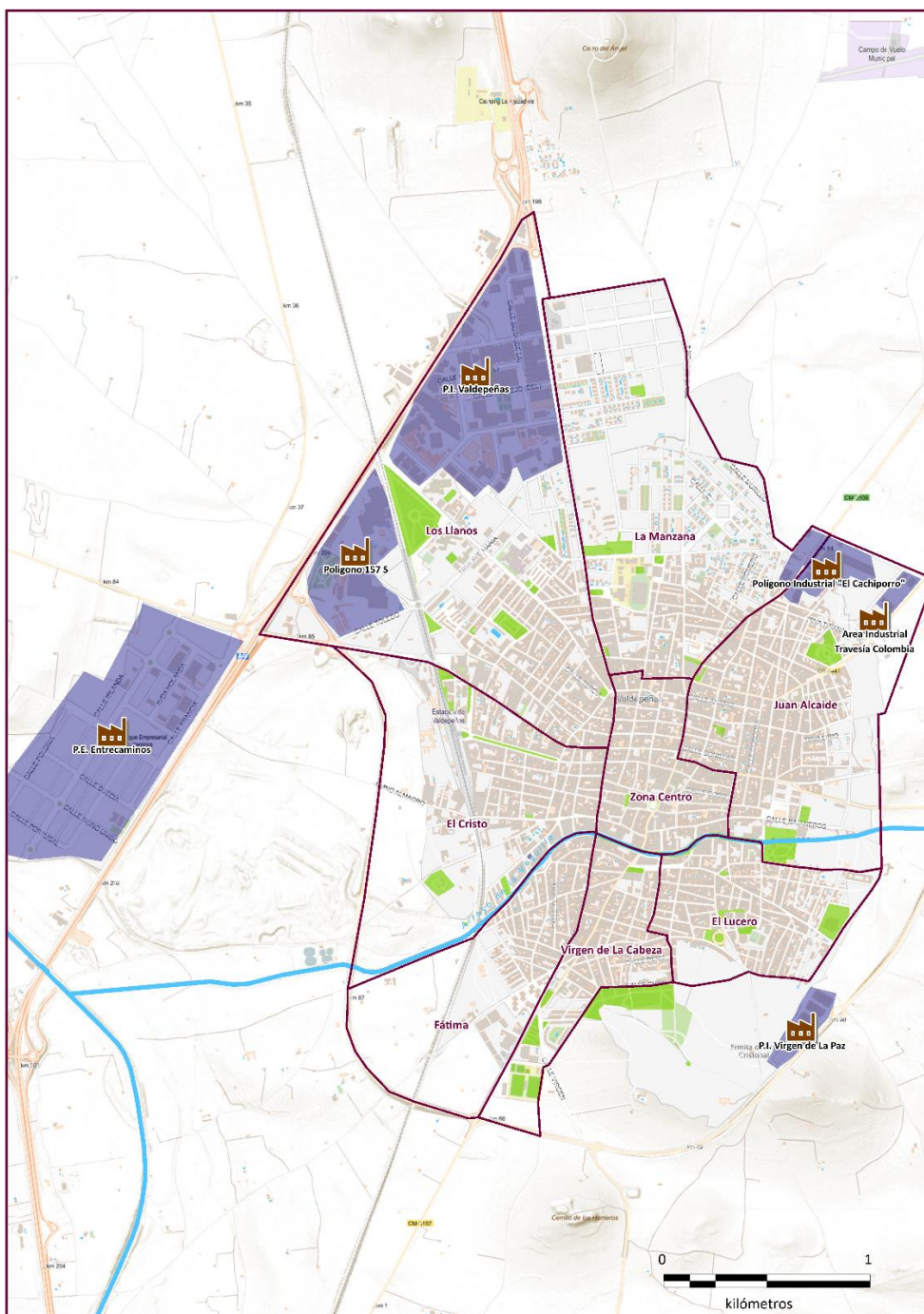


Figura 25. Localización y tipología otros equipamientos servicio público en el núcleo urbano Valdepeñas



En cuanto a los **equipamientos industriales** se concentran principalmente en el norte y oeste del núcleo urbano donde se ubican los polígonos de mayor extensión. Los desplazamientos a estas zonas se realizan principalmente en vehículos privado motorizado tanto por la actividad que se lleva a cabo en ellos como por los empleados que se desplazan a sus puestos de trabajo.

Figura 26. Localización de los equipamientos industriales en el núcleo urbano de Valdepeñas



Las grandes **superficies comerciales** se localizan principalmente al noreste del núcleo urbano, frente al polígono industrial de Valdepeñas y separado por la Av. del Vino, entrada principal al municipio por el norte desde la A-4 mientras que en el centro de la ciudad se ubican numerosas calles de carácter principalmente comercial.

Por tanto, se puede concluir que Valdepeñas cuenta con una **amplia oferta de equipamientos de todas las tipologías** que se distribuyen en el núcleo urbano de la ciudad siendo la mayoría de los desplazamientos de proximidad para los habitantes del municipio lo que permite realizarlos en modos no motorizados como a pie o en bicicleta.

### 3.1.2. Análisis Territorial y urbanístico

El término municipal de Valdepeñas se localiza en la Comunidad Autónoma de Castilla La Mancha, a poco más de 60 Km de la capital Ciudad Real y pertenece a la comarca denominada “Mancha”, teniendo gran importancia dentro de ella al ser una de las cabezas de partido judicial dentro de la comarca.

Valdepeñas tiene una conexión privilegiada con acceso directo a la Autovía A-4, lo que la localiza a 200 km de Madrid y a 150 km de Toledo y conectando directamente por esta Autovía a Andalucía. Gracias a una serie de carreteras que encabeza la A-4, Valdepeñas se encuentra estratégicamente situado. La A-4 la sitúa en el eje Norte-Sur de las comunicaciones entre el centro de la península y Andalucía, la CM-412 en el eje Este-Oeste de las comunicaciones de esos dos puntos cardinales de la geografía peninsular. La cercanía a estas dos carreteras ha hecho del municipio cabecera de comarca, de hecho, existen carreteras que nacen desde el propio municipio lo cual revela la importancia que tiene a nivel comarcal.

Así mismo, existen buenas comunicaciones por ferrocarril con distintos puntos de la geografía, de los cuales los que pasan con mayor regularidad son los de media distancia Jaén-Madrid, complementándose con la proximidad a la estación del tren de alta velocidad (AVE) en Ciudad Real.



Figura 27. Mapa esquemático de la ubicación de Valdepeñas en relación con las vías de comunicación.

Fuente: EDUSI

#### Carreteras:

- A-4/ E-5. Autovía del Sur. Es uno de los principales ejes del territorio peninsular que conecta directamente Valdepeñas con Madrid por el Norte, a 250 km., y con Andalucía por el sur.
- CM-412. De Porzuna a Hellín. Autovía del IV Centenario.







2.1.1 Continuar con las actuaciones contempladas en el libro blanco de accesibilidad, para la eliminación de los dos niveles en la calzada allí donde no sea posible aumentar el ancho de las aceras.

2.1.2 Mejorar el transporte público urbano: aumentando la flota en horas punta, usando las rampas de acceso, ampliando los horarios y la frecuencia y dando mayor cobertura.

2.1.3 Potenciar la política de peatonalización del centro y creación del circuito verde de accesibilidad.

2.1.4 Creación de nuevos carriles bici y generación de circuitos cerrados

En el mismo plan de acción ya se proponía la recuperación como área verde y de disfrute ciudadano del Canal de la Veguilla.

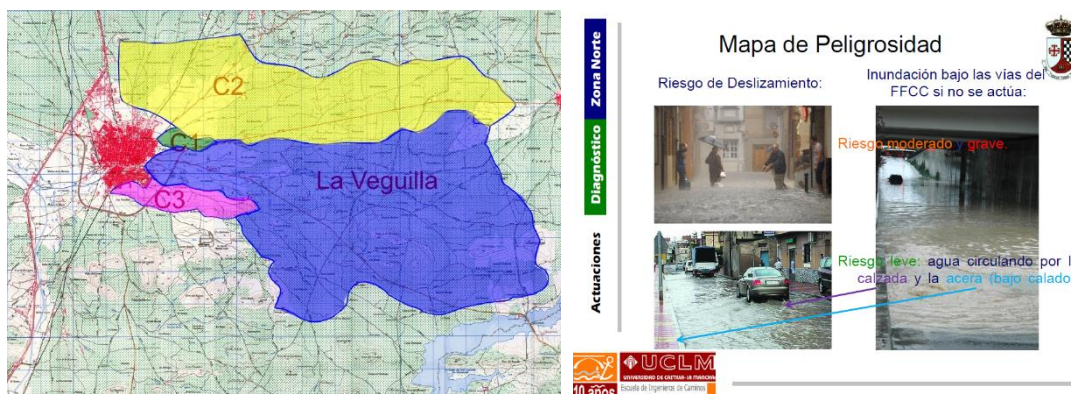
### Plan de Tormentas (2008)

En el año 2008 se encargó a la Universidad de Castilla-La Mancha el “Plan de Tormentas”, un diagnóstico, análisis de alternativas y definición de medidas de actuación para reducir el riesgo de inundación en el Municipio de Valdepeñas. Se estudió la parte sur y norte del municipio, con un retorno hidrológico de 500 años.

Valdepeñas se incluye en la zona de alto riesgo de inundaciones del Catálogo de Riesgos de Protección Civil de la provincia de Ciudad Real. En septiembre de 1729 se produjo la primera gran inundación en la zona de la Veguilla registrada. Treinta años después, una nueva inundación causó víctimas mortales y cuantiosas pérdidas materiales. Hasta el año 2008, cuando se redactó el Plan numerosas inundaciones afectaron a la ciudad.

El “Plan de Tormentas” analizó el riesgo de deslizamiento y elevado calado en el Mapa de peligrosidad, se destacó la importancia de las obras de captación y la imposibilidad del Canal de la Veguilla de drenar de plazas y calles laterales cuando hubiese lluvias extremas.

Figura 28. Plan de Tormentas de Valdepeñas



Como posibles soluciones, se propuso el proyecto hidrológico, integración funcional y ambiental del Canal de la Veguilla; conducciones desde la actual depuradora y las balsas de tormenta hasta



la nueva depuradora; proyecto de urbanización de la calle Ciudad Real y primer tramo del marco principal e hincado de marco principal bajo las vías del ferrocarril.

La ejecución de Plan de Tormentas dio lugar a unas primeras actuaciones en los que se invirtieron 12 millones de euros en actuaciones en la zona sur de la localidad. En concreto, se amplió el cauce del Canal de la Veguilla entre el Parque del Este y la calle Virgen y se subieron los puentes; también se enterró un colector de 600 milímetros en el Paseo Luis Palacios.

Después se empezó a ejecutar el Plan en la zona norte, donde se han invertido 6 millones de euros en enterrar colectores de 5 x 3 metros entre la Avenida de los Estudiantes y el Parque Empresarial Entrecaminos, pasando bajo la vía del tren, una obra de las más importantes que ha ejecutado el Ayuntamiento.

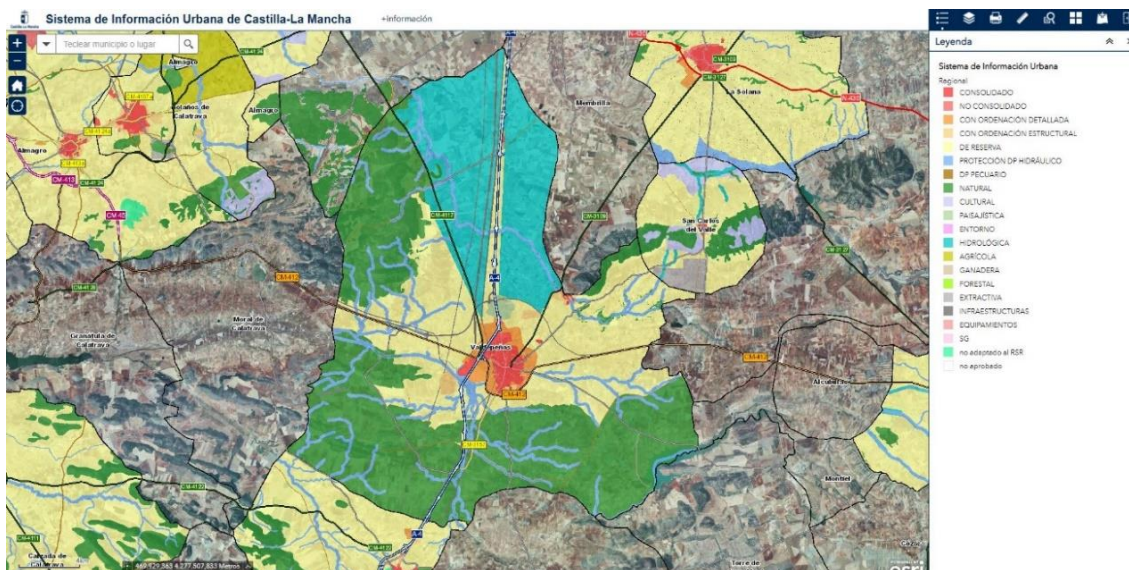
En la actualidad está a punto de ejecutarse la cuarta fase trabajos, en la zona norte, el proyecto de urbanización entre la Avenida de los Estudiantes y la Avenida del Vino (calle Rafael Llamazares García), actuación incluida también en el Plan de Ordenación Municipal.

Aunque ya se instaló un colector subterráneo bajo la calle Ciudad Real hasta la rotonda de los Donantes de Sangre, que da salida al agua por el cauce ubicado junto a la carretera de Moral de Calatrava, también es necesario llevar el colector desde el hospital hasta la avenida de las Tinajas para que recoja todas las aguas de esta parte del municipio.

### Plan de Ordenación Urbanística de Valdepeñas – POM (2010)

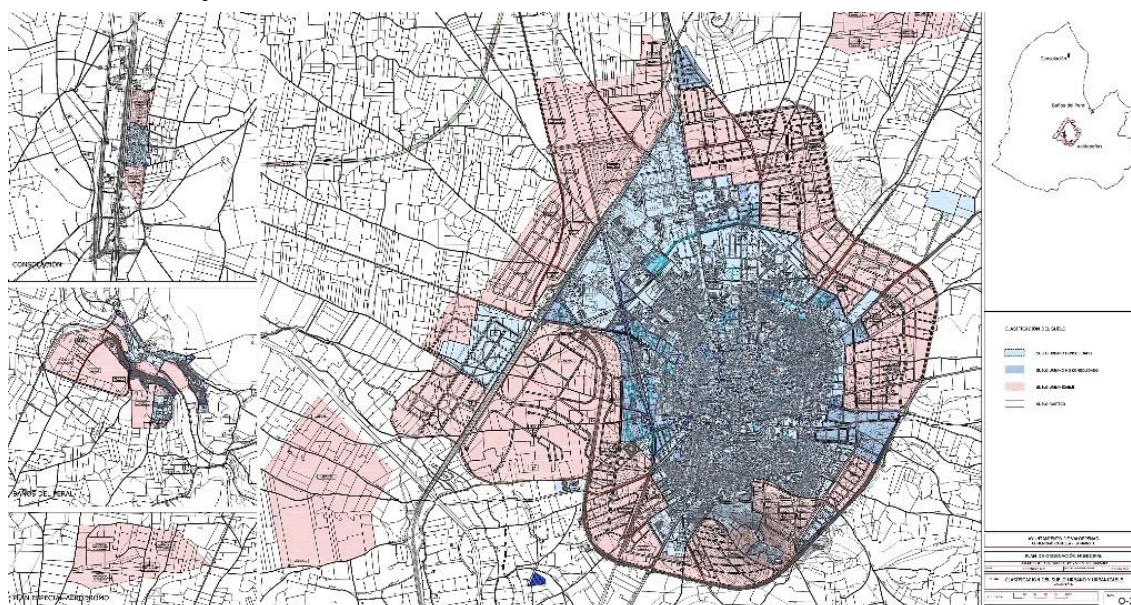
En lo referente a la ordenación urbanística del ámbito municipal, el POM – Plan de Ordenación Urbana de Valdepeñas, que sustituye a las Normas Subsidiarias vigentes desde el año 2001, se aprueba definitivamente mediante una Orden de fecha 31 de diciembre de 2010, publicada en el Diario Oficial de Castilla-La Mancha el 11 de enero de 2011.

Figura 29. Valdepeñas - Sistema de Información Urbana de Castilla-La Mancha



Su horizonte temporal era de 12 años, previendo un aumento sostenido de la población, para lo que se proyectaron un máximo de 27.638 viviendas en suelo urbanizable, siendo que un 50 por ciento de ellas tendrían protección pública de acuerdo con la LOTAU. En el momento de redacción del POM la población era de 31.147 habitantes empadronados (2009) y se aplicó un crecimiento del 1,1% anual, llegando a una previsión de 35.907 habitantes para el año 2022. El último dato censal disponible es de 30.077 residentes (INE, 2019). Esta disminución de la población ha ocasionado que el suelo urbanizable previsto no se haya desarrollado aún.

Figura 30. Clasificación de suelo urbano y urbanizable. Fuente: POM 2010



Las viviendas proyectadas se construirían en 29 Sectores de suelo urbanizable residencial. Otro aspecto destacable es que se reducía la densidad poblacional, que pasaría de los 258 habitantes por hectárea (en 2010 la cifra era 149 Hab/Ha).

El POM planteaba también un ambicioso crecimiento industrial y productivo del municipio, como punto de referencia de la comarca de La Mancha. Se trata de 9 nuevos Sectores de suelo urbanizable industrial y 5 de uso terciarios, con una superficie bruta total de 290 hectáreas. En la actualidad, tan solo el sector industrial S-14A, ya previsto en las Normas Subsidiarias de 2001, está con el viario ejecutado y algunas parcelas funcionando. El sector S-14B de las NNSS (ZOU 13 en el POM), residencial colectivo, también tiene su viario ejecutado, pero sin uso.

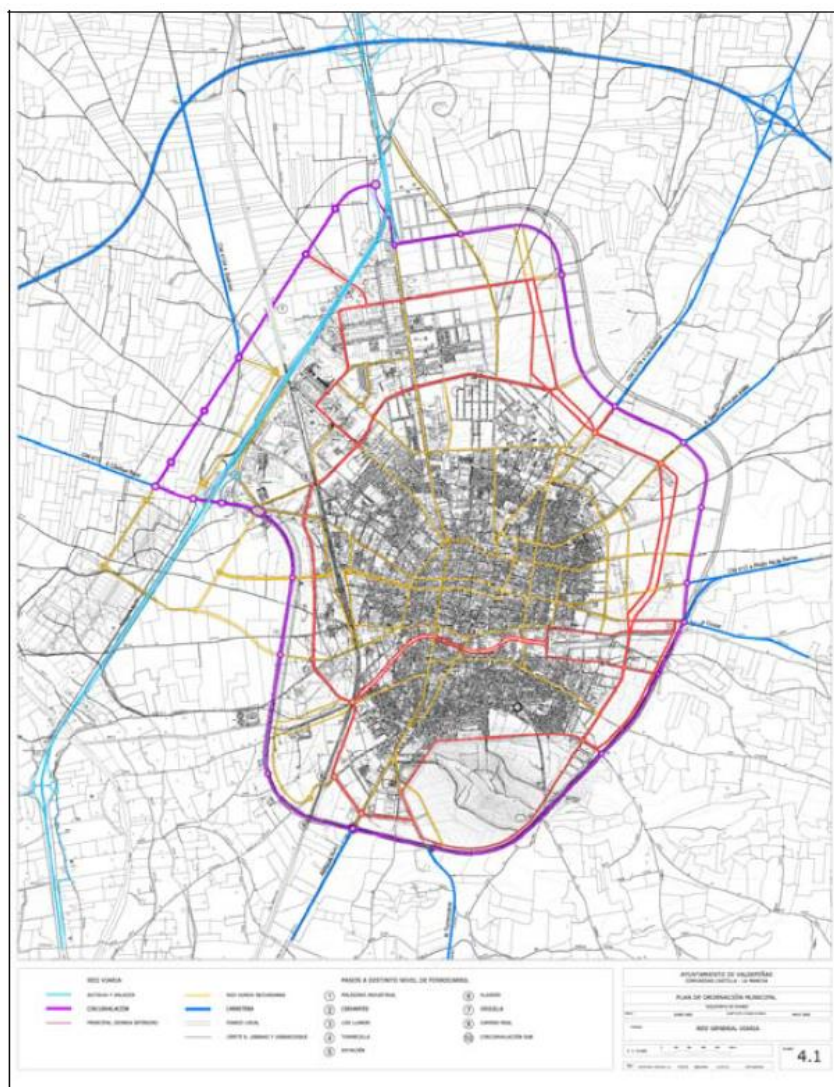
El POM contempla nuevas zonas verdes, casi 7 hectáreas en suelo urbano y 50 en suelo urbanizable. Para las dotaciones públicas, se destinaban 3 hectáreas en suelo urbano y 51 hectáreas en suelo urbanizable.

Salvando las dos autovías que afectan a Valdepeñas (azul en la Figura 30), la A-4 y la de nuevo trazado que bordea por el norte Valdepeñas; y la circunvalación por el sur del núcleo, Valdepeñas carece de una estructura viaria coherente y clara.



En el POM se plantea la continuación de la circunvalación por el norte para completar esta ronda y otorgar una vía de desahogo para los desplazamientos largos de Valdepeñas (morado en la Figura 30). Esta vía tendría rotondas en cada intersección con otras carreteras de penetración. A partir de esta vía se plantean diversas alternativas de rondas interiores que complementan la circunvalación (rojo en la Figura 30). En un segundo nivel jerárquico estas vías también circunvalan la ciudad, aportando otro circuito de escape para los desplazamientos rodados. El resto de viario de conexión (amarillo en la Figura 30) tiene la intención de entrelazar los viarios importantes mencionados. La disposición de sectores de futuro crecimiento se organiza en forma de anillos, de modo que deberán desarrollarse previamente los más centrales hasta llegar al anillo más exterior.

Figura 31. Red general viaria. Fuente: POM 2010



Para la ordenación de Baños del Peral se tuvieron en cuenta las áreas urbanizables que hubieran extendido el actual desarrollo urbano sobre zonas inundables, exigiendo la redacción de un PERI con el consiguiente estudio del dominio público hidráulico.



El núcleo de Consolación se mantuvo con sus características actuales, admitiendo al norte y al sur la transformación de los actuales barracones agrarios, en posibles naves de uso industrial y de almacenaje.

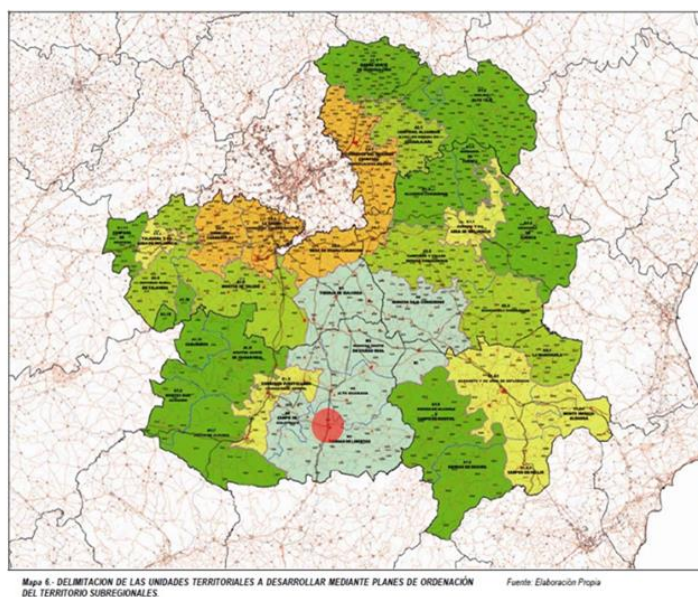
### Plan de Ordenación del Territorio / Ley de Ordenación del Territorio (2010)

En primer lugar, los Planes de Ordenación del Territorio (POT) son instrumentos que, abarcando la totalidad o parte del territorio de la Comunidad Autónoma, tienen por objeto la organización racional y equilibrada del territorio y, en general, de los recursos naturales para procurar su articulación, integración y cohesión; la disposición de las actividades y usos que optimice las condiciones de vida en colectividad; la armonización del desarrollo económico-social con el medio ambiente en general; la preservación de la naturaleza y la protección del patrimonio arquitectónico y del histórico y cultural.

Aunque en el año 2010 se presentó el Avance del Plan de Ordenación del Territorio. Estrategia Territorial de Castilla-La Mancha (POT ET), los cambios de gestión regional impidieron su continuidad. En su propuesta de delimitación de las unidades territoriales a desarrollar mediante Planes de Ordenación del Territorio Subregionales, Valdepeñas se encuadraba en la categoría de Red de Agrocidades Manchegas (resaltado en rojo en la Figura 31).

En el mismo año, se aprobó el Decreto Legislativo 1/2010, de 18 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio y de la Actividad Urbanística de Castilla-La Mancha (TRLOTAU), que establece un sistema único de planificación territorial y urbanístico, del que se desprenden tres ámbitos de aplicación: supramunicipal, municipal y especial.

Figura 32. Delimitación de las Unidades Territoriales. Fuente: Versión preliminar para la información y participación pública del Plan de Ordenación del Territorio “Estrategia Territorial de Castilla-La Mancha” (2009)



Los Planes de Ordenación del Territorio (POT) se regulan en los artículos 18 y 32 y en los artículos 8-12 y 124 y 125 del Decreto 248/2004, de 14 de septiembre de 2004, por el que aprueba el Reglamento de Planeamiento del TRLOTAU.

Sin embargo, en la actualidad no hay ningún POT vigente ni otro tipo de figura urbanística supramunicipal que afecte al Municipio de Valdepeñas, además de la TRLOTAU, bajo la que se aprobó definitivamente en Plan de Ordenación Urbanística de Valdepeñas (diciembre de 2010).

### **EDUSI Valdepeñas – Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (2016)**

Entre los años 2015 y 2018, se aprobaron las bases y las tres convocatorias para la selección de estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado que serán cofinanciadas mediante el Programa Operativo FEDER de Crecimiento Sostenible 2014-2020 (POCS) y el Programa Operativo Plurirregional de España en el periodo de programación 2014-2020.

De conformidad con lo anterior, se asigna al Ayuntamiento de Valdepeñas una ayuda con cargo al FEDER de 5.000.000 de euros para financiar la EDUSI denominada "ValdepeñasOn".

### Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado



### EDUSI ValdepeñasON

Figura 33. <http://edusi.valdepenas.es/>

Se desarrollaron una serie de documentos para evaluar el municipio y proponer acciones: 1. Identificación inicial de problemas, retos urbanos, activos, recursos y potencialidades; 2. Análisis del conjunto del área urbana desde una perspectiva integrada; 3. Diagnóstico de la situación del área urbana; 4. Delimitación del ámbito de actuación; 5. Plan de implementación; 6. Participación ciudadana y de los principales agentes; 7. Estructura y recursos; 8. Principios horizontales y objetivos transversales; 9. Objetivos temáticos contemplados y líneas de actuación y 10. Objetivos temáticos: peso relativo. Resumen presupuesto–financiación.

Resaltaremos aquí algunos de los problemas, desafíos y potencialidades identificados en el primer volumen, en lo que se refieren a la calidad de vida y movilidad urbanas.

#### Problemas:

- Existe un alto número de población en edad de trabajar y estudiar, con problemas de acceso e interconexión a los barrios. Además, faltan sendas peatonales o caminos escolares seguros que conecten el centro con otros barrios de la ciudad e inexistencia de carriles bici en el área urbana residencial (de los 10 km disponibles se localizan en zonas no residenciales).



- Sobre el espacio urbano, el Centro carece de espacios, equipamientos e infraestructuras que permitan la convivencia y el disfrute del centro de la ciudad por los vecinos y hay un exceso de vacíos urbanos (solares).
- La ausencia de espacios naturales en el término municipal por excesiva antropización del medio, principalmente ausencia de zonas verdes en el centro urbano.
- Existe un grave problema de aislamiento de la zona oeste (Barrio de San Pedro) con el resto de la ciudad.

### Desafíos:

- Rehabilitación urbana y ambiental, impulsando la creación y rehabilitación de zonas verdes en el municipio, disminuyendo zonas degradadas del municipio y reactivando la imagen de la ciudad como patrimonio.
- Recuperación de la vida de barrio y mejora de la convivencia, rehabilitando la zona más deteriorada para la atracción de nueva población joven.

### Potencialidades:

- Planificación de realización de un Plan de Movilidad Urbana Fomentar el uso de bicicleta y transportes públicos.
- Valdepeñas es una ciudad compacta en general que reduce notablemente el número de desplazamientos con el coche privado.
- Mejora de la red viaria para interconexión de barrios y menos emisión de CO2.
- Eliminación de barreras arquitectónicas y mejora de la accesibilidad.
- Mejora de la calidad de vida del entorno urbano.
- Regeneración de la vida social y cultural de la zona.

En varios de los procesos de participación ciudadana llevados a cabo (encuestas, talleres, Foro Ciudadano, Asociaciones de vecinos), se dio el mayor grado de priorización a “impulsar la creación y rehabilitación de zonas verdes en el municipio: Itinerarios verdes peatonales y carriles bicis; “Mejorar el acceso al barrio de San Pedro con infraestructuras que faciliten la accesibilidad”; “Rehabilitar y aumentar el atractivo de espacios verdes deteriorados” o “Es necesario un centro más acogedor, con zona verdes y espacios de ocio para los vecinos y vecinas”.

Sobre estos temas, el EDUSI propone objetivos y acciones en el volumen 5. Plan de Implementación y el volumen 9. Objetivos temáticos. Seleccionamos dos objetivos y algunas líneas de actuación que están alineadas con el propósito de este PMUS:

- OT4. Apoyar la transición a una economía baja en carbono en todos los sectores  
L3 Mejora de la interconexión y movilidad entre asentamientos dispersos de la ciudad: accesibilidad peatonal, en bicicleta, de tráfico rodado y transporte público







Además, también en las cercanías del término de Valdepeñas existen afloramientos volcánicos protegidos, sobre todo en Moral de Calatrava, cuya laguna está considerada como Lugar de Interés Comunitario (LIC). Existe una Microrreserva entre La Solana y Membrilla denominada Los Albardinales, caracterizada por la presencia de una vegetación de tipo salino muy particular.

Sin embargo, en este momento no existe ninguna LIC (Lugares de Interés Comunitario) ni ZEPA declaradas en el término municipal de Valdepeñas, pero el municipio cuenta con un espacio protegido con la categoría de Refugio de Fauna; el Embalse de la Cabezuela, y dos elementos geomorfológicos protegidos: un denominado “Monte Isla”, el Cerro de La Jarosa, y un afloramiento volcánico; el volcán de Valdepeñas, situado en la Sierra de Siles.

El embalse fue declarado Refugio de Fauna en 1998 y localizado entre los municipios de Valdepeñas y Torre de Juan Abad, embalse está considerado un importante humedal dentro del Campo de Montiel, fundamental para las aves, y un entorno de gran importancia medioambiental por la presencia de especies tan emblemáticas como el lince ibérico o el águila imperial ibérica.

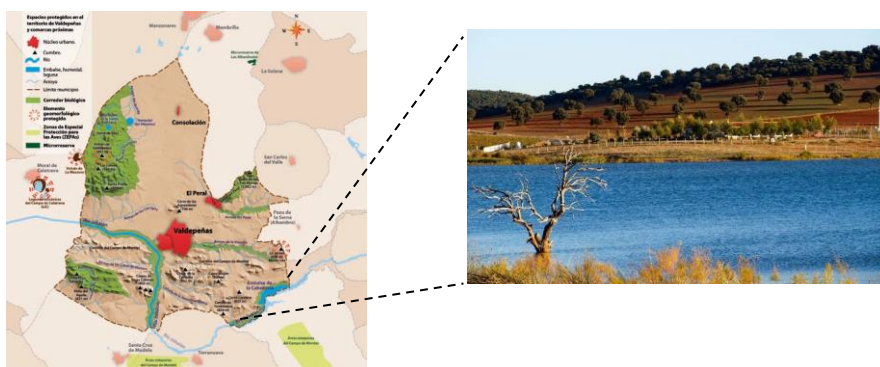


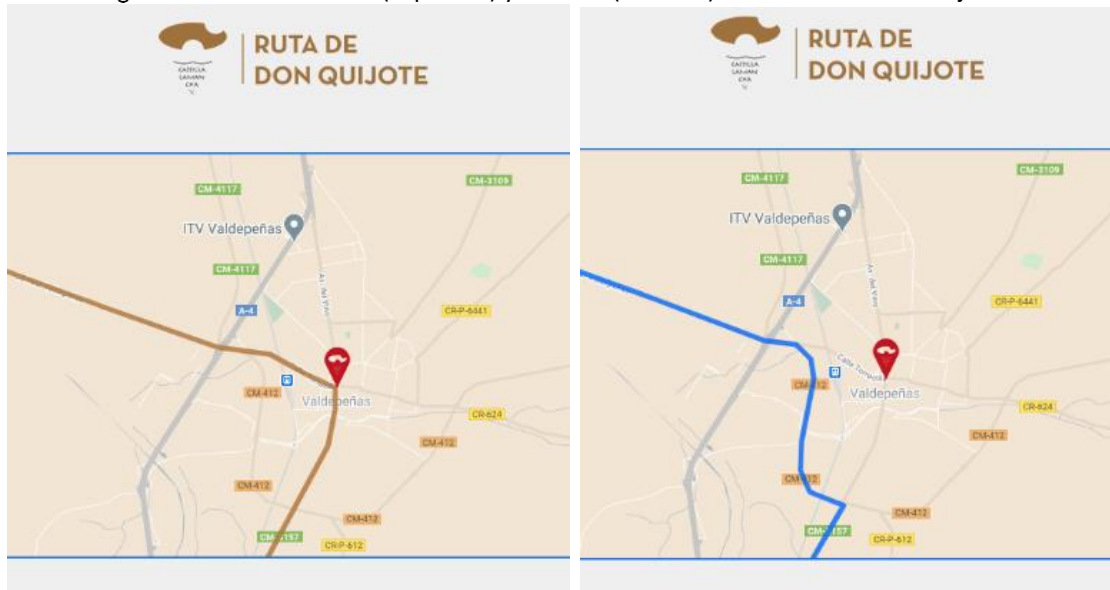
Figura 35. Áreas protegidas. Fuente: “Valdepeñas, entorno natural”.  
Embalse de la Cabezuela. Foto: Edcm/Efe

Por el término municipal de Valdepeñas discurre parte del recorrido ecoturístico oficial con la denominación de “Ruta de Don Quijote”, de 2.500 km. de longitud y constituido por una red de caminos históricos y vías pecuarias perfectamente señalizada pese a su extensión y que une los lugares de mayor interés cercanos a puntos mencionados en la novela, si bien su recorrido no sigue criterios estrictamente ligados a la obra literaria.

La Ruta de Don Quijote aprovecha las vías verdes, veredas y caminos rurales, para convertirlos en un solo trazado de dominio público, de uso peatonal y perfectamente acondicionado para el disfrute de los viandantes que podrán elegir entre la bicicleta, el caballo y el senderismo, sin utilizar vehículos motorizados.



Figura 36. Rutas turística (izquierda) y literaria (derecha) de la Ruta de Don Quijote.



Fuente: <http://www.rutaquijote.es/>

Las Vías Pecuarias suponen 125.000 kilómetros de caminos para el ganado trashumante en España y son bienes de dominio público cuya titularidad ejercen las comunidades autónomas. Están formadas por un intrincado sistema de cañadas, cordeles, veredas, descansaderos, coladas...Por el término municipal de Valdepeñas discurren dos cañadas reales, aunque con escaso recorrido dentro de su término. La primera de ellas, la Cañada Real de los Serranos, hace de frontera entre el término de Valdepeñas y el de Torre de Juan Abad; la otra es la Cañada Real Conquense también llamada Soriana, que discurre por la parte Norte del término.

Además de estas cañadas existen dos cordeles, el Cordel de Santiago y el Cordel del Pozo de la Serna, que atraviesa el término desde el Sur hacia el nordeste. A este cordel se le une desde el Oeste, la Colada de los Pozarrancones.

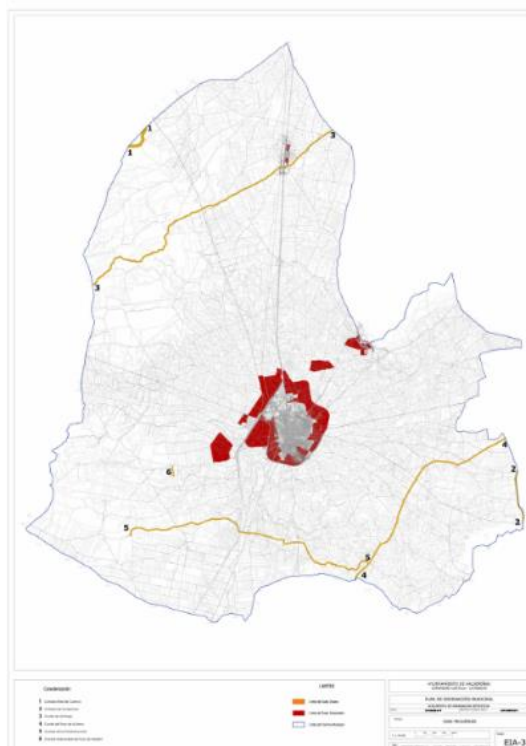


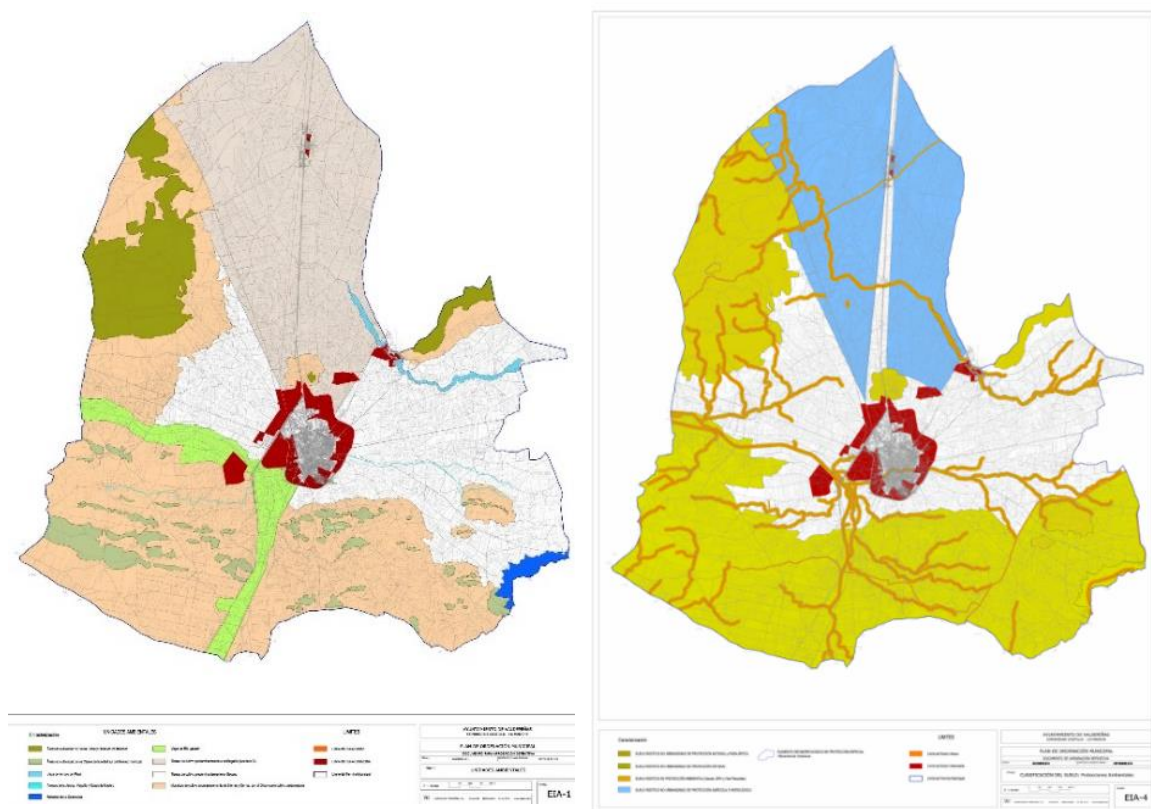
Figura 37. Vías Pecuarias – POM 2010

La carencia de más espacios oficialmente protegidos en Valdepeñas (a nivel nacional o internacional), no otorga el valor real de su medio ambiente y puede frenar la implantación de más actividades como el ecoturismo, rutas naturales o senderismo, ya que las figuras de



protección de la naturaleza, lejos de ser un obstáculo, en muchas zonas se está convirtiendo en un recurso natural muy importante, además de un valioso medio de difusión de los valores ambientales y de educación ambiental en sí.

Figura 38. Unidades Ambientales de Valdepeñas (izquierda), Clasificación del suelo – Protecciones ambientales (derecha), POM 2010



### 3.2. Características generales de la movilidad

#### 3.2.1. Movilidad global

Como ya se recogió en el Prediagnóstico, según las matrices de movilidad global obtenidas a partir de datos de telefonía móvil, se produce una media de **115.353 viajes diarios totales en día laborable** con origen o destino el municipio de Valdepeñas de los cuales el **70,7%** corresponden a **viajes internos a Valdepeñas** y el **29,3% a relaciones interior-exterior**. Estas cifras descienden a **93.784 viajes totales de media en fin de semana** correspondiendo el **68,6% a viajes internos** y el **31,4% a viajes interior-exterior**, por lo que en fin de semana aumenta la relación con el exterior en un 2%.

Figura 39. Viajes internos a Valdepeñas o hacia el exterior



Las principales relaciones con el exterior se producen con otros municipios de la provincia de Ciudad Real que representan más del 75%, seguimos por un 20,8% con otras Comunidades Autónomas, principalmente Andalucía y Madrid, y un 5% con el resto de las provincias de Castilla la Mancha destacando la relación con Toledo y Albacete.

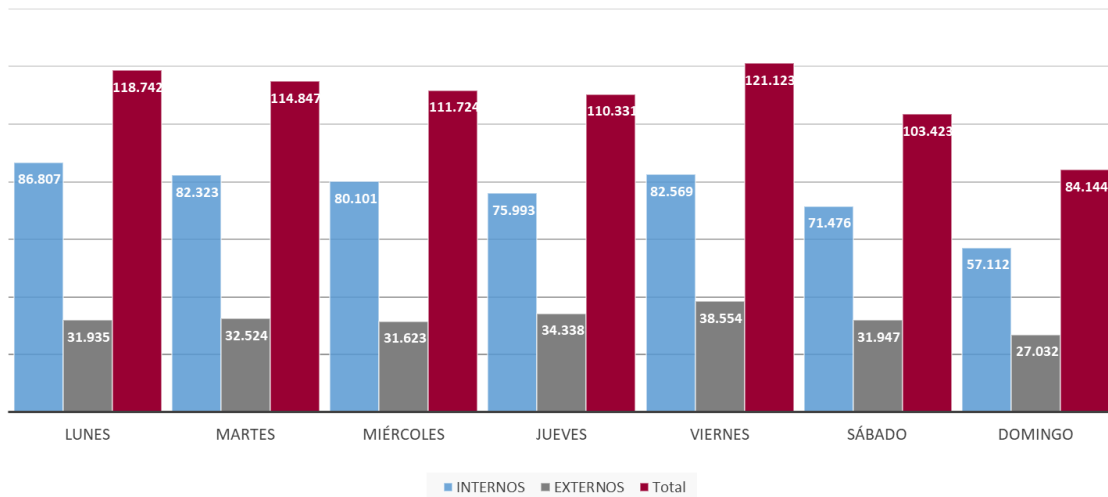
En cuanto a las relaciones dentro de la Provincia de Ciudad Real priman los viajes con los municipios de **Santa Cruz de Mudela, Manzanares y La Solana** que se encuentran al sur, norte y noreste respectivamente y que están conectadas con Valdepeñas por la A-4, excepto La Solana que conecta a través de CM-3109. El total de los desplazamientos entre Valdepeñas y estos municipios suponen casi un **40% de los desplazamientos** con el resto de la provincia de Ciudad Real.

En cuanto a la distribución de los viajes internos y externos al municipio según días de la semana se observan variaciones según sean de un tipo u otro. Se observa en los viajes internos que el lunes es el día que se producen más desplazamientos y el domingo el que menos viajes se realiza mientras que en los viajes externos el viernes es el día de la semana que más desplazamientos se realizan y el domingo el día que menos. Considerando los viajes totales, internos al municipio y las relaciones del municipio con el exterior, se observa que le **viernes es el día que más viajes**



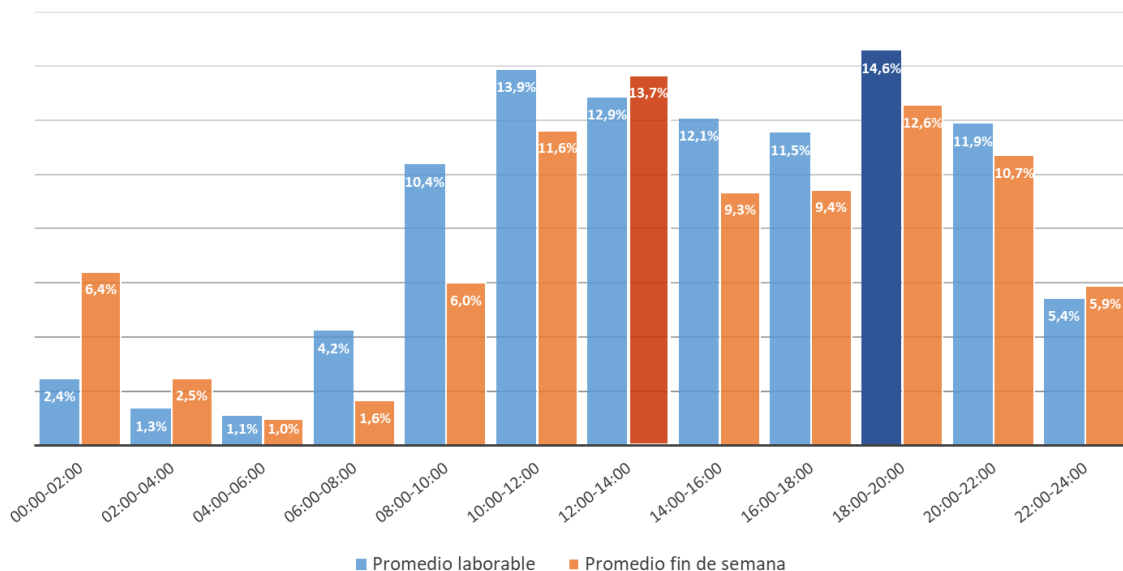
se realizan seguido del lunes mientras que el **domingo** es el día con menos número de desplazamientos.

Figura 40. Distribución viajes internos y externos según día de la semana



Analizando la distribución horaria de los **viajes internos al municipio** se observan pequeñas variaciones entre los días laborables y el fin de semana, produciéndose el mayor número de desplazamientos en día laborable en el rango horario de 18:00-20:00 de la tarde mientras que en el fin de semana se produce de 12:00-14:00 del mediodía.

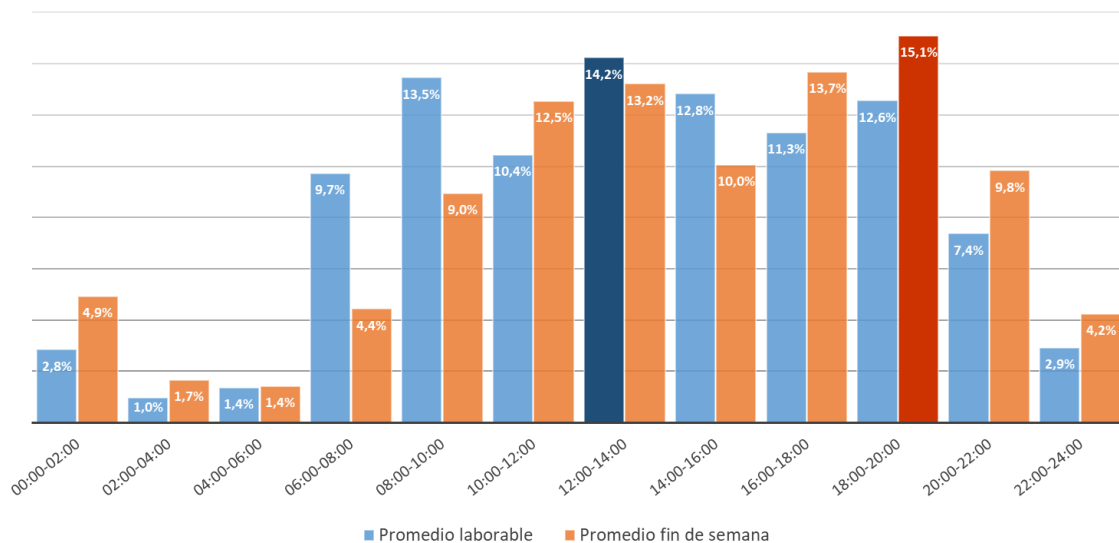
Figura 41. Distribución horaria de los desplazamientos internos al municipio



Sin embargo, al analizar los **desplazamientos entre el municipio y el exterior** los rangos horarios se invierten respecto a lo observado en los viajes internos al municipio, es decir en día laborable se producen más viajes en el rango horario de 12:00-14:00 mientras que en fin de semana se concentran más desplazamientos entre las 18:00-20:00 horas.

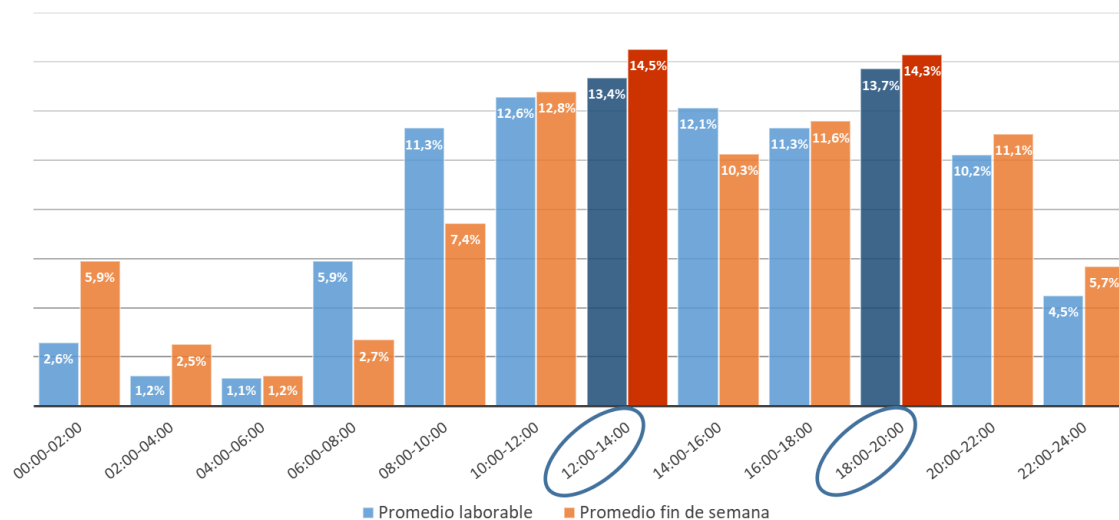


Figura 42. Distribución horaria de los desplazamientos del municipio con el exterior



Al considerar los desplazamientos totales, tanto interiores al municipio como con el exterior, se distinguen dos rangos en los que se producen **más desplazamientos** tanto en laborable como en fin de semana, **de 12:00-14:00 y de 18:00-20:00 horas**. Se observa leves diferencias entre la distribución horaria de laborable y fin de semana, como por ejemplo el mayor % de desplazamientos entre las 22:00-2:00 de la mañana en fin de semana debido al ocio nocturno.

Figura 43. Distribución horaria de los desplazamientos del municipio con el exterior



Analizando la **concentración de desplazamientos internos** según las zonas del municipio se observa que un 25% de los viajes que se producen tienen origen y/o destino la zona de El Lucero (zona 50), un 16% en la zona de Juan Alcaide (zona 40), un 8% la zona Centro, que coincide con algunas de las zonas más pobladas de la ciudad. Observando las **relaciones del municipio con el exterior** coincide que la zona que concentra más desplazamientos es El Lucero (zona 50) con un



21% respecto del total seguida de la zona de Juan Alcaide (40) con un 12,7% y la zona de la Salida a Campos de Calatrava (zona 91) con un 12,5% zona en la que se localiza la Cooperativa Vinícola de Valdepeñas y que pone de manifiesto el importante papel que juega en el municipio.

Tabla 5. Distribución de desplazamientos internos por zonas.

ID zona	Denominación	% desplazamientos internos con origen y/o destino en la zona	% desplazamientos externos con origen o destino en la zona
50	El Lucero	25,4%	21,0%
40	Juan Alcaide	16,4%	12,7%
60	Virgen de La Cabeza	9,0%	5,5%
10	Zona Centro	7,8%	5,4%
91	Salida a Campos de Calatrava	6,7%	12,5%
95	Salida a Torrenueva	6,3%	7,1%
93	P.E. Entrecaminos	5,4%	3,4%
70	Fátima	4,8%	2,7%
92	El Peral	3,3%	3,5%
23	Hospital Público Gutiérrez Ortega/Polígono Industrial Valdepeñas	2,5%	2,3%
22	Los Llanos	2,2%	0,1%
94	Aeródromo de La Calderera	2,2%	9,6%
31	La Manzana-Zona Comercial	1,8%	1,5%
82	El Cristo	1,7%	1,2%
96	Consolación	1,5%	10,0%
81	Estación-San Pedro	1,1%	0,7%
32	La Manzana	1,0%	0,4%
21	Parque Cervantes	0,9%	0,6%

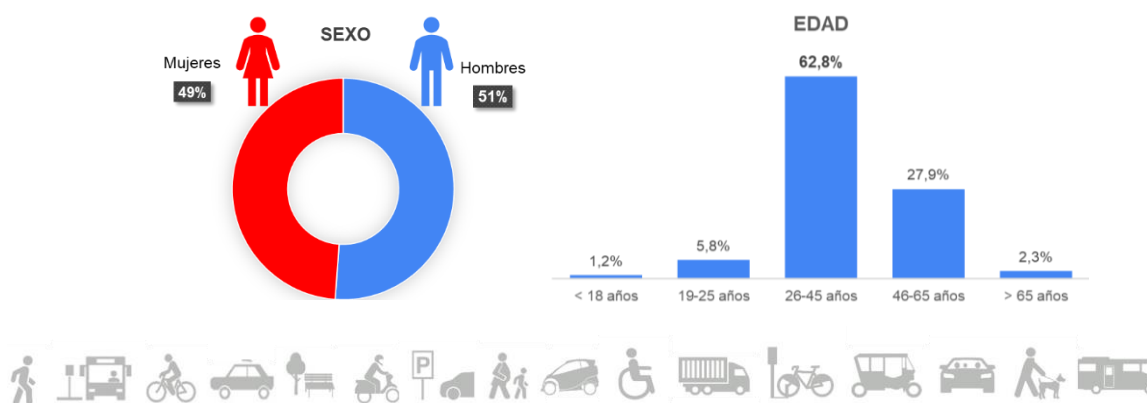
### 3.2.2. Movilidad de los residentes en Valdepeñas

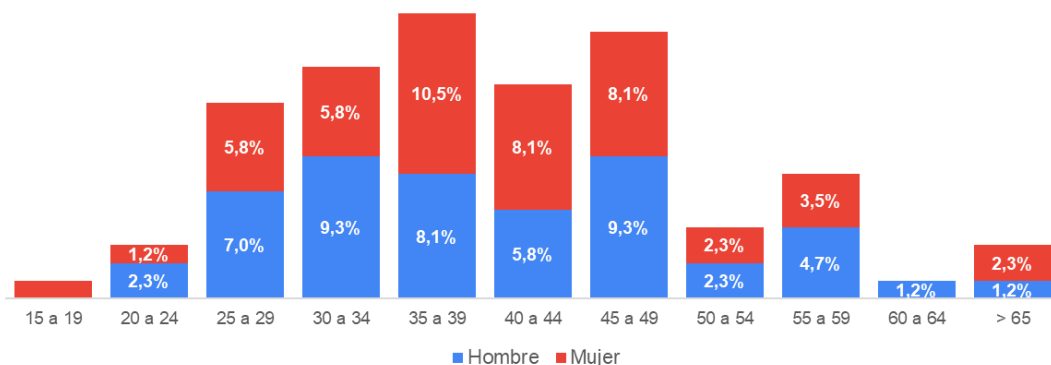
A continuación, se analizan los resultados obtenidos de la **encuesta de movilidad** realizada a los habitantes de Valdepeñas para poder caracterizar con más detalle los desplazamientos.

En total se han conseguido 86 respuestas, el universo de la muestra corresponde a la población mayor de 14 años lo que a un nivel de confianza del 95% supone un error muestral global del entorno del 10,5%.

El **perfil de los encuestados** corresponde a un 51% a hombres y un 49% a mujeres, en cuanto a los rangos de edad la mayor participación corresponde al rango entre 26-45 años con un 62,8% seguido del de 46-65 años con un 27,9%.

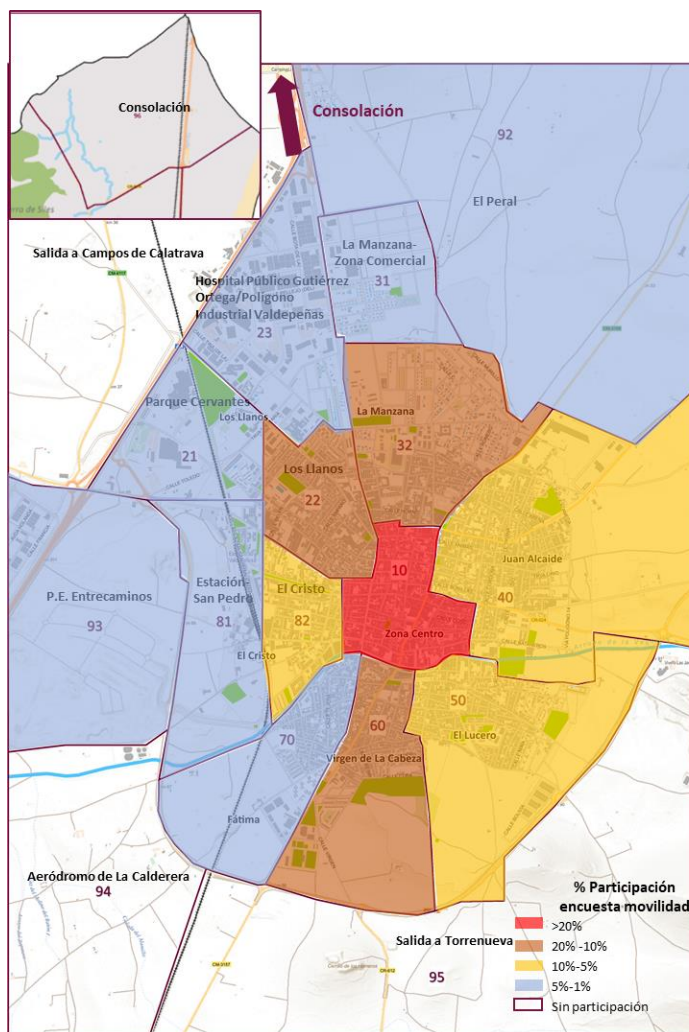
Figura 44. Perfil del encuestado





El mayor porcentaje de participación ha sido el de los residentes en la zona centro, con un 29,07%, seguido de los residentes en la zona de La Manzana y Virgen de la Cabeza con un 11,63% ambos. No se ha conseguido participación de la zona de Consolación y de las zonas de Salida a Torrenueva, Aeródromo de la Calderera y Salida a Campos de Calatrava que corresponden con algunas de las zonas de menor población del municipio.

Figura 45. Participación por zonas del municipio





Comparando la concentración de participación con la de la población por zonas en el municipio se observa que el 52,3% de la participación en la encuesta de movilidad corresponde con el 56,8% de la concentración de población en zonas con más del 10% de la población total, por lo que la participación es acorde con la población, se muestra el detalle en la siguiente tabla:

Tabla 6. Comparación de la concentración de participación y población por zonas

ID zona	Denominación	% Encuestados	% Población
10	Zona 01 - Zona Centro	29,07%	18,90%
70	Zona 07 - Fátima	2,33%	15,73%
82	Zona 08 - El Cristo	9,30%	11,76%
32	Zona 03 - La Manzana	11,63%	10,42%
60	Zona 06 - Virgen de la Cabeza	11,63%	9,47%
31	Zona 12 - La Manzana - Zona Comercial	2,33%	8,42%
81	Zona 09 - Estación-San Pedro	1,16%	8,06%
21	Zona 10 - Parque Cervantes	1,16%	6,20%
95	Zona 14 - Salida a Torrenueva	0,00%	2,26%
22	Zona 02 -Los Llanos	10,47%	2,15%
50	Zona 05 - El Lucero	8,14%	1,30%
96	Zona 17 - Consolación	0,00%	1,08%
92	Zona 18 - Baños del Peral	1,16%	1,04%
91	Zona 16 - Salida a Campos de Calatrava	0,00%	0,99%
23	Zona 11 - Hospital Público Gutiérrez Ortega/ Polígono Industrial Valdepeñas	3,49%	0,84%
93	Zona 13 - P.E. Entrecaminos	1,16%	0,74%
40	Zona 04 - Juan Alcaide	6,98%	0,57%
94	Zona 15 - Aeródromo de La Calderera	0,00%	0,07%

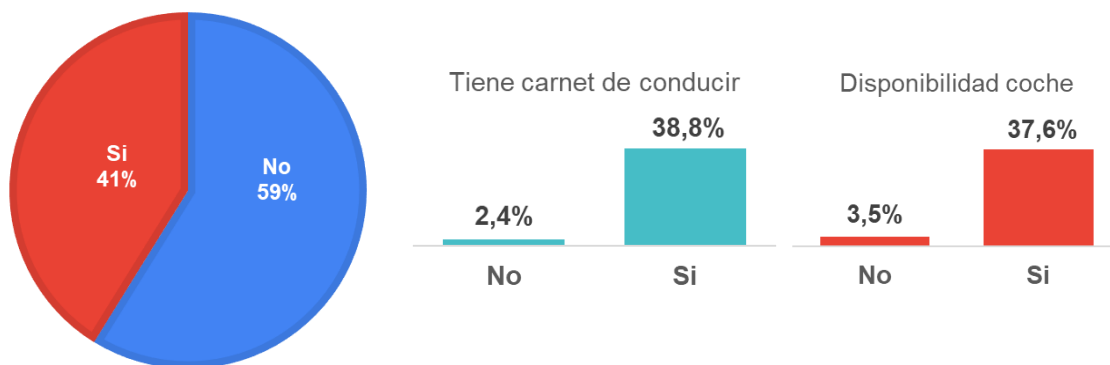
Según los datos obtenidos de la encuesta el **95,4%** de la población encuestada cuenta con **carnet de conducir**, y el **90,7%** de la población **dispone de coche**

Figura 46. Disponibilidad de carnet de conducir (izquierda) y disponibilidad de coche (derecha)



El **41,2%** de los encuestados son **usuarios de la bicicleta**, de los cuales un 25,9% son hombres y un 15,3% mujeres y solo un 2,4% de los usuarios de la bici no tienen carnet de conducir y el 3,5% no tienen coche disponible.

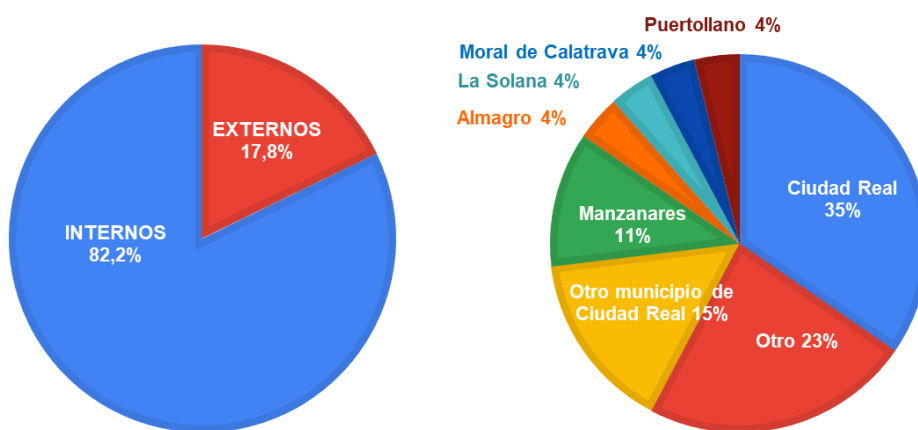
Figura 47. Usuarios de la bicicleta



Según los viajes registrados por los encuestados, se realizan como media **2,15 viajes/persona** en un día medio laborable.

De los desplazamientos que realizan los residentes en Valdepeñas encuestados, el **82,2% son internos** al municipio mientras que el **17,8% restante son externos**. De los viajes al exterior del municipio la relación más importante es con Ciudad Real con un 34,62% de los viajes seguido por los viajes fuera de la provincia de Ciudad Real con un 23% y a otros municipios de Ciudad Real con un 15,4%.

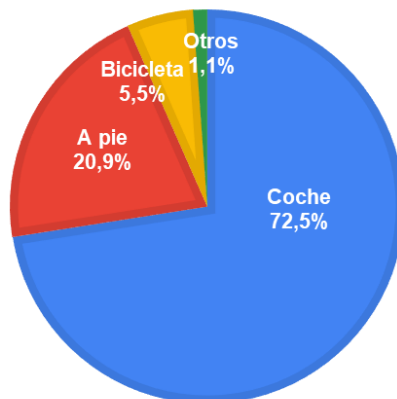
Figura 48. % Viajes internos a Valdepeñas y externos según datos de las encuestas



Con respecto al **reparto modal**, se observa un predominio claro del **coche** frente a los otros modos con un **72,5% de cuota modal**, seguido del modo a pie con un 21%, la bicicleta con un 5,5% y la moto y el tren que se han incluido en otros con un 0,5% respectivamente. Llama la atención que el **transporte público urbano** no tiene representación en el reparto modal por lo que **no es un modo empleado habitualmente en los desplazamientos cotidianos**.



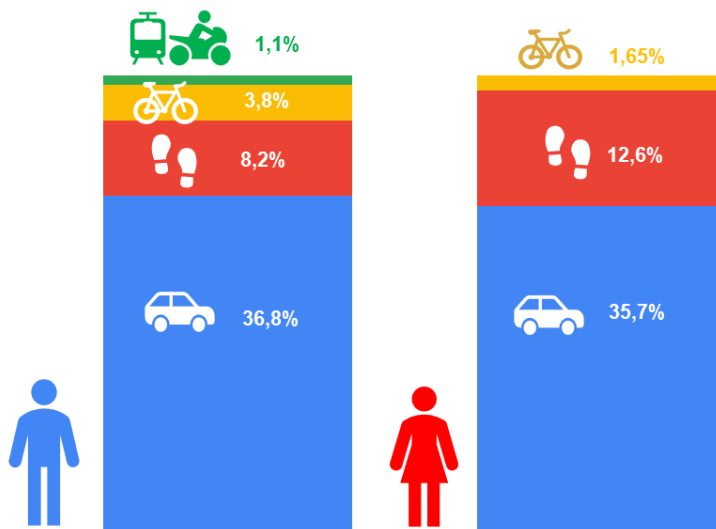
Figura 49. Reparto modal



Por tanto, los viajes de movilidad activa (a pie y bicicleta) representan tan solo un 26,4% del total de los viajes diarios, es decir, solo **1 de cada 4 viajes se hace caminando o en bicicleta** mientras que **casi 3 de 4 desplazamientos se realiza en coche**.

Desde el punto de vista de la **perspectiva de género** se observan pequeñas diferencias en la elección del modo de transporte. Los hombres eligen el coche un 1,1% más que las mujeres mientras que las mujeres eligen el modo a pie un 4,4% más que los hombres sin embargo los hombres eligen la bicicleta un 2,2% más que las mujeres. Los modos Otros (tren y moto) solo son elegidos por los hombres.

Figura 50. Reparto modal según perspectiva de género



Observando el reparto modal según sean viajes internos a Valdepeñas o con el exterior se ve que prácticamente todos los viajes hacia otros municipios se realizan en coche con un 97,1% y un 2,9% en tren. Mientras que en los viajes internos la cuota del coche es del 66,7%, a pie un 25,9%, la bicicleta un 6,8% y la moto un 0,7%. Esto pone de manifiesto que en **los**



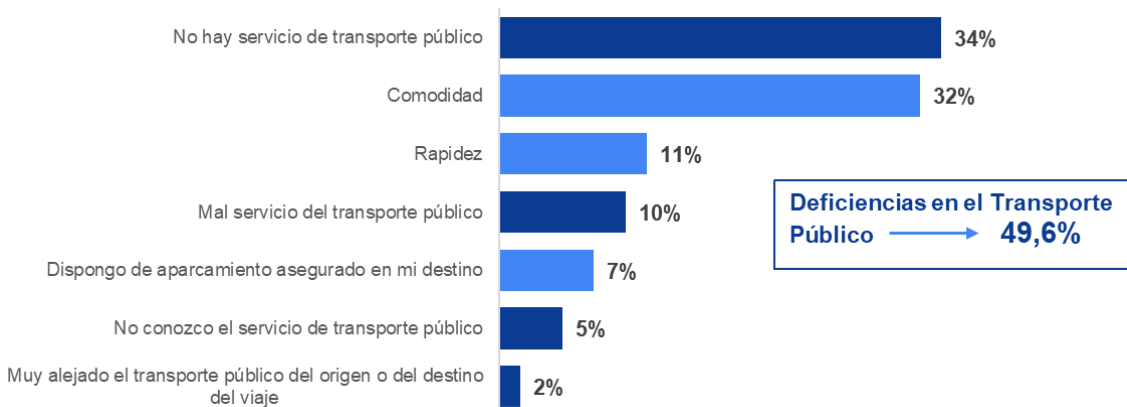
desplazamientos de mayor recorrido el modo elegido es el coche, así como que la movilidad en el municipio de Valdepeñas pivota principalmente en el vehículo privado.

Figura 51. Reparto modal viajes internos al municipio y con el exterior



Según las encuestas los **motivos principales de elegir el coche** frente a otros modos de transporte son las deficiencias en el transporte público (no hay o hay un mal servicio de transporte público, falta de conocimiento del transporte público muy alejado el transporte público del origen o destino del viaje) con un 49,6%, seguido de la comodidad con un 32% y la rapidez con un 11,2%.

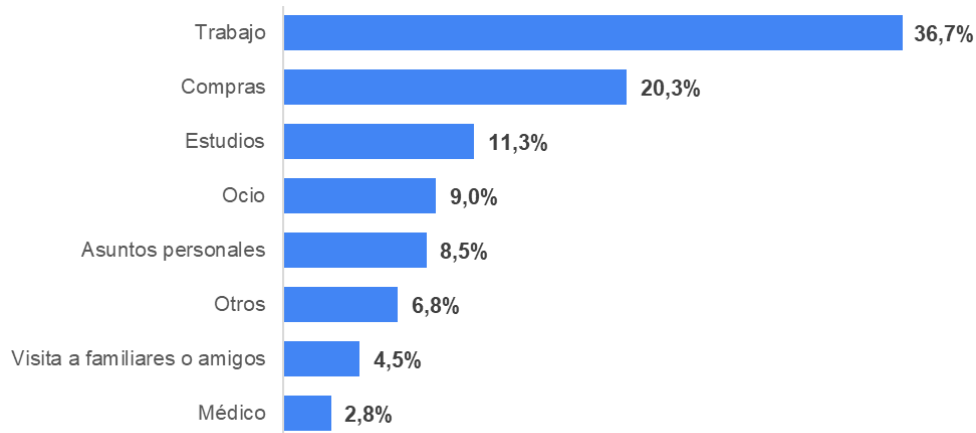
Figura 52. Motivos principales de elección del coche frente a otros modos



Con relación a los **motivos del viaje** los motivos por **movilidad obligada** (trabajo y estudios) suponen un 48% y la **movilidad no obligada** (compras, ocio, médico, visita a familiares, asuntos personales, ...) un 52%. El motivo principal para desplazarse es el trabajo con un 36,7% seguido de las compras con un 20,3%.

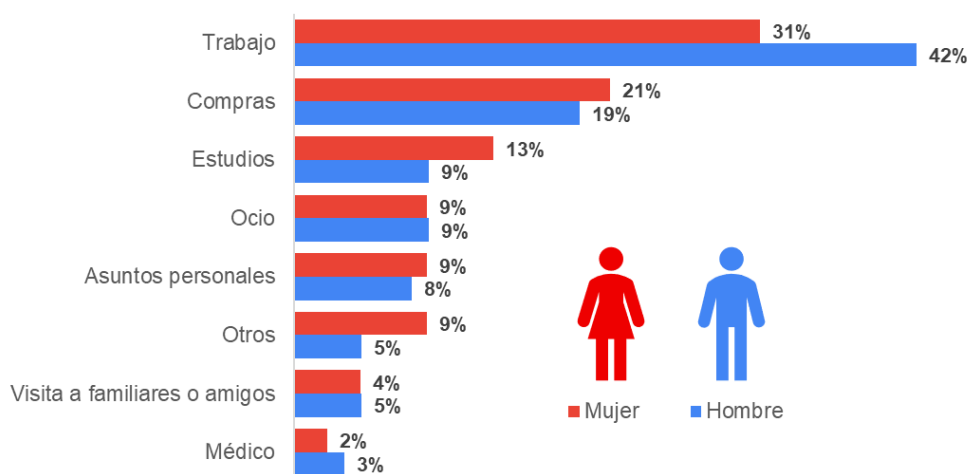


Figura 53. Motivos principales de viaje



Diferenciando los motivos de viajes de hombres y mujeres la principal diferencia se observa en los viajes por motivo trabajo, siendo un 11% superior en hombre que en mujeres, en motivo estudios es un 4% mayor en mujeres que en hombres y el motivo compras un 2% superior en mujeres.

Figura 54. Motivos de viaje según sexo



Diferenciando **por modos y motivos de viaje**, se observa que el modo coche es el que mayor cuota modal presenta en todos los motivos en un rango que varía entre el 65%-100%. El modo a pie presenta la cuota modal más elevada, con un 30,6% para viajes por motivo compras y un 25% por motivos estudios. La bicicleta tiene la cuota modal más elevada, un 13%, para desplazamientos por motivos asuntos personales seguido del 10% por motivos estudios. Los modos considerados en otros (tren y moto) solo aparecen en los desplazamientos por motivo trabajo.



Figura 55. Reparto modal por motivo de viaje de los encuestados

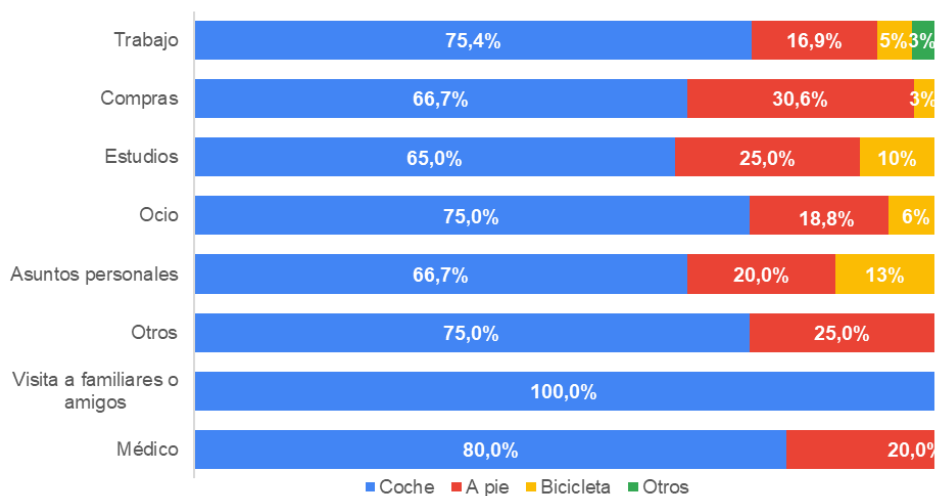


Tabla 7. % Viajes por modos según motivos

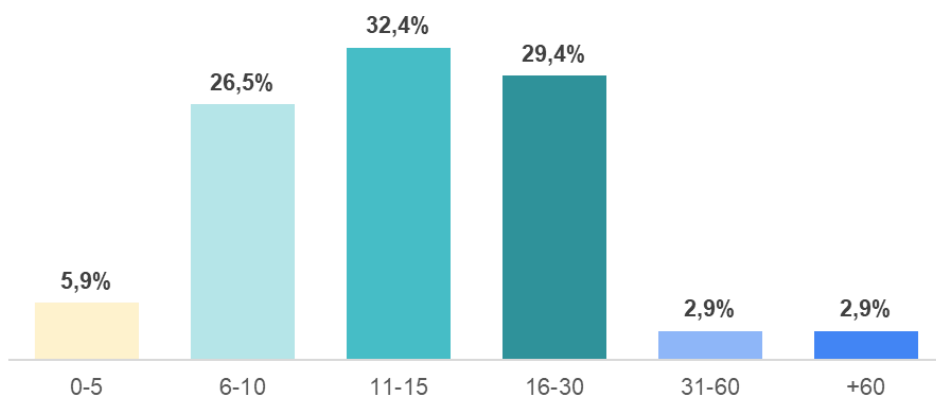
Motivo	Coche	A pie	Bicicleta	Otros
Trabajo	75,4%	16,9%	4,6%	3,1%
Compras	66,7%	30,6%	2,8%	0,0%
Estudios	65,0%	25,0%	10,0%	0,0%
Ocio	75,0%	18,8%	6,3%	0,0%
Asuntos personales	66,7%	20,0%	13,3%	0,0%
Otros	75,0%	25,0%	0,0%	0,0%
Visita a familiares o amigos	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Médico	80,0%	20,0%	0,0%	0,0%

La frecuencia de desplazamientos es bastante alta, un 45% de los mismos se realizan bien todos los días laborables o todos los días de la semana. Además, un 31,3% se realizan varias veces a la semana. Por su parte un 23,6% son desplazamientos realizados de forma ocasional.



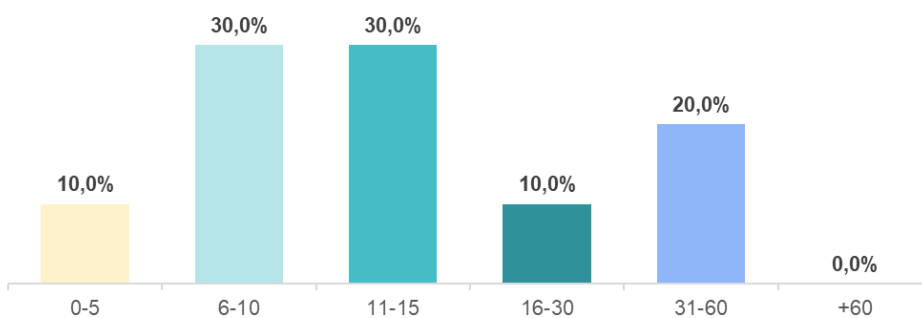
Finalmente, en lo relativo al **tiempo de desplazamiento**, se analizan a continuación los modos a pie, en bicicleta y en coche. La **gran parte de los desplazamientos a pie se realizan en menos de 15 minutos, hasta un 65% del total** de los cuales el 32% se realiza en menos de 10 minutos. Un 29% de los desplazamientos a pie tiene una duración de 15 a 30 minutos. Por su parte hay hasta un 6% de los desplazamientos a pie que llevan más de 30 minutos los cuales pueden corresponderse con actividades de ocio como hacer ejercicio o por la actividad relativa a realizar compras que ya se ha visto es uno de los principales motivos de desplazamiento después del motivo trabajo.

Figura 56. Duración de los viajes a pie, de puerta a puerta (minutos)



El **70% de los desplazamientos en bicicleta tienen una duración inferior a 15 minutos** de los cuales el 40% inferior a 10 minutos. Un 20% tiene una duración de entre 30 y 60 minutos y un 10% entre 15 y 30 minutos.

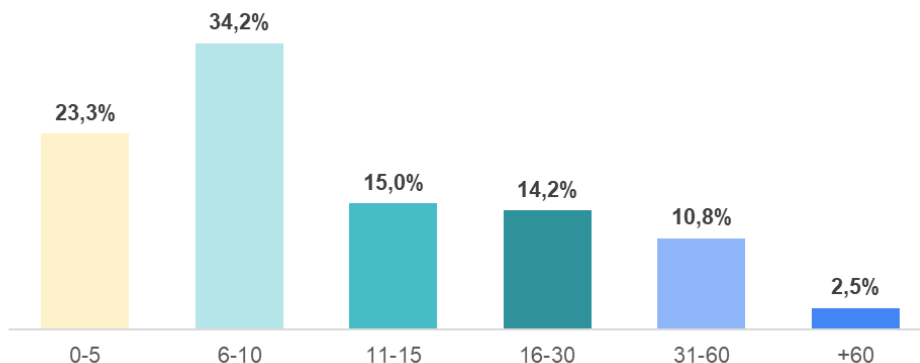
Figura 57. Duración de los viajes en bicicleta, de puerta a puerta (minutos)



En cuanto a los **desplazamientos en coche, lo más destacable es que el 57,5% de los desplazamientos se realizan en menos de 10 minutos**, subiendo hasta el 72,5% para desplazamientos de menos de 15 minutos.

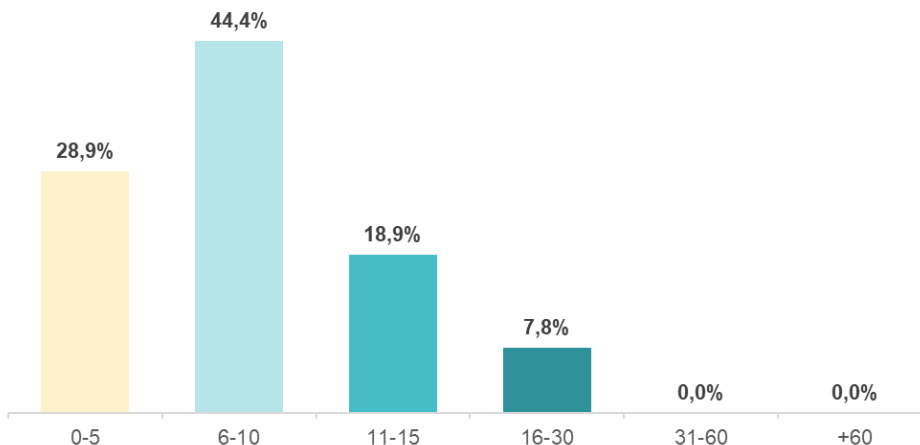


Figura 58. Duración de los viajes en coche, de puerta a puerta (minutos)



Diferenciando entre los **viajes internos al municipio** que se realizan en coche se observa que el **73,3%** tienen una **duración inferior a 10 minutos** y el **92,2%** inferior a 15 minutos. Esto habla de lo compacto del núcleo y por tanto de lo relativamente corto de los desplazamientos. Potencialmente, **es factible actuar para generar un cambio modal en estos desplazamientos** ya que buena parte de ellos podrían ser realizados a pie.

Figura 59. Duración de los viajes internos al municipio en coche, de puerta a puerta (minutos)



A continuación, se analizará la **distribución espacial de los viajes** según los datos de las encuestas y las características más representativas de estos.

Se observa que las zonas que **más desplazamientos generan es la zona Centro con un 28,5%, zona de Virgen de la Cabeza con un 12,8% y La Manzana con un 10,6%**. Así mismo las zonas que más desplazamientos atraen son la **zona Centro con un 25,1% y la zona de Hospital Público Gutiérrez Ortega/ Polígono Industrial Valdepeñas con 18,4% de los viajes atraídos**.

Diferenciando los viajes generados y atraídos según los modos de transporte se observa que los **desplazamientos en coche** se generan en mayor porcentaje en las zonas Centro y Virgen de la Cabeza y atraen más viajes en coche las zonas Centro y Hospital Público Gutiérrez Ortega/ Polígono Industrial Valdepeñas.





Respecto a los **desplazamientos a pie**, se generan más viajes a pie en las zonas Centro y Los Llanos y se atraen más en las zonas de Centro y Hospital Público Gutiérrez Ortega/ Polígono Industrial Valdepeñas.

En cuanto a los viajes en bicicleta al ser menor cantidad aparecen más distribuidos por la ciudad y no hay zonas que sean claramente generadoras o atractoras.



Tabla 8. Distribución espacial de los viajes encuestados

	Zona 1 - Zona Centro	Zona 2 - Los Llanos	Zona 3 - La Manzana	Zona 4 - Juan Alcaide	Zona 5 - El Lucero	Zona 6 - Virgen de la Cabeza	Zona 7 - Fátima	Zona 8 - El Cristo	Zona 9 - Estación - San Pedro	Zona 10 - Parque Cervantes	Zona 11 - Hospital Público Gutiérrez Ortega/ Polígono Industrial Valdepeñas	Zona 12 - La Manzana - Zona Comercial	Zona 13 - P.E. Entrecaminos	Zona 15 - Aeródromo de La Calderera	Zona 18 - Baños del Peral	Exterior	Total
Zona 1 - Zona Centro	5,6%	1,7%	1,1%	0,0%	1,1%	0,6%	0,6%	0,0%	0,0%	0,6%	7,3%	2,2%	0,6%	0,0%	0,0%	7,3%	28,5%
Zona 2 - Los Llanos	4,5%	2,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,6%	0,0%	1,1%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	10,1%
Zona 3 - La Manzana	2,2%	0,6%	0,6%	1,7%	0,0%	0,6%	0,6%	0,6%	0,0%	1,1%	1,7%	0,6%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	10,6%
Zona 4 - Juan Alcaide	1,1%	0,6%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	2,2%	0,6%	0,0%	0,6%	0,6%	0,0%	0,0%	0,6%	1,1%	7,8%
Zona 5 - El Lucero	1,1%	0,6%	0,6%	0,0%	1,7%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,6%	0,6%	0,6%	7,8%
Zona 6 - Virgen de la Cabeza	1,7%	1,1%	0,6%	0,6%	0,6%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%	1,1%	0,0%	0,0%	1,1%	2,8%	12,8%
Zona 7 - Fátima	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%
Zona 8 - El Cristo	2,8%	0,0%	0,0%	0,6%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,2%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	7,3%
Zona 9 - Estación - San Pedro	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	1,7%
Zona 10 - Parque Cervantes	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%
Zona 11 - Hospital Público Gutiérrez Ortega/ Polígono Industrial Valdepeñas	1,1%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	3,4%



	Zona 1 - Zona Centro	Zona 2 - Los Llanos	Zona 3 - La Manzana	Zona 4 - Juan Alcaide	Zona 5 - El Lucero	Zona 6 - Virgen de la Cabeza	Zona 7 - Fátima	Zona 8 - El Cristo	Zona 9 - Estación - San Pedro	Zona 10 - Parque Cervantes	Zona 11 - Hospital Público Gutiérrez Ortega/ Polígono Industrial Valdepeñas	Zona 12 - La Manzana - Zona Comercial	Zona 13 - P.E. Entrecaminos	Zona 15 - Aeródromo de La Calderera	Zona 18 - Baños del Peral	Exterior	Total
Zona 12 - La Manzana - Zona Comercial	1,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	1,1%	<b>3,9%</b>
Zona 13 - P.E. Entrecaminos	1,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	<b>2,8%</b>
Zona 14 - Salida a Torrenueva	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	<b>0,6%</b>
Zona 18 - Baños del Peral	0,6%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	<b>1,1%</b>
<b>Total</b>	<b>25,1%</b>	<b>7,8%</b>	<b>2,8%</b>	<b>3,4%</b>	<b>4,5%</b>	<b>2,2%</b>	<b>1,1%</b>	<b>5,0%</b>	<b>1,1%</b>	<b>2,8%</b>	<b>18,4%</b>	<b>5,6%</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,6%</b>	<b>3,9%</b>	<b>15,1%</b>	<b>100,0%</b>



Figura 60. Distribución viajes generados por zonas

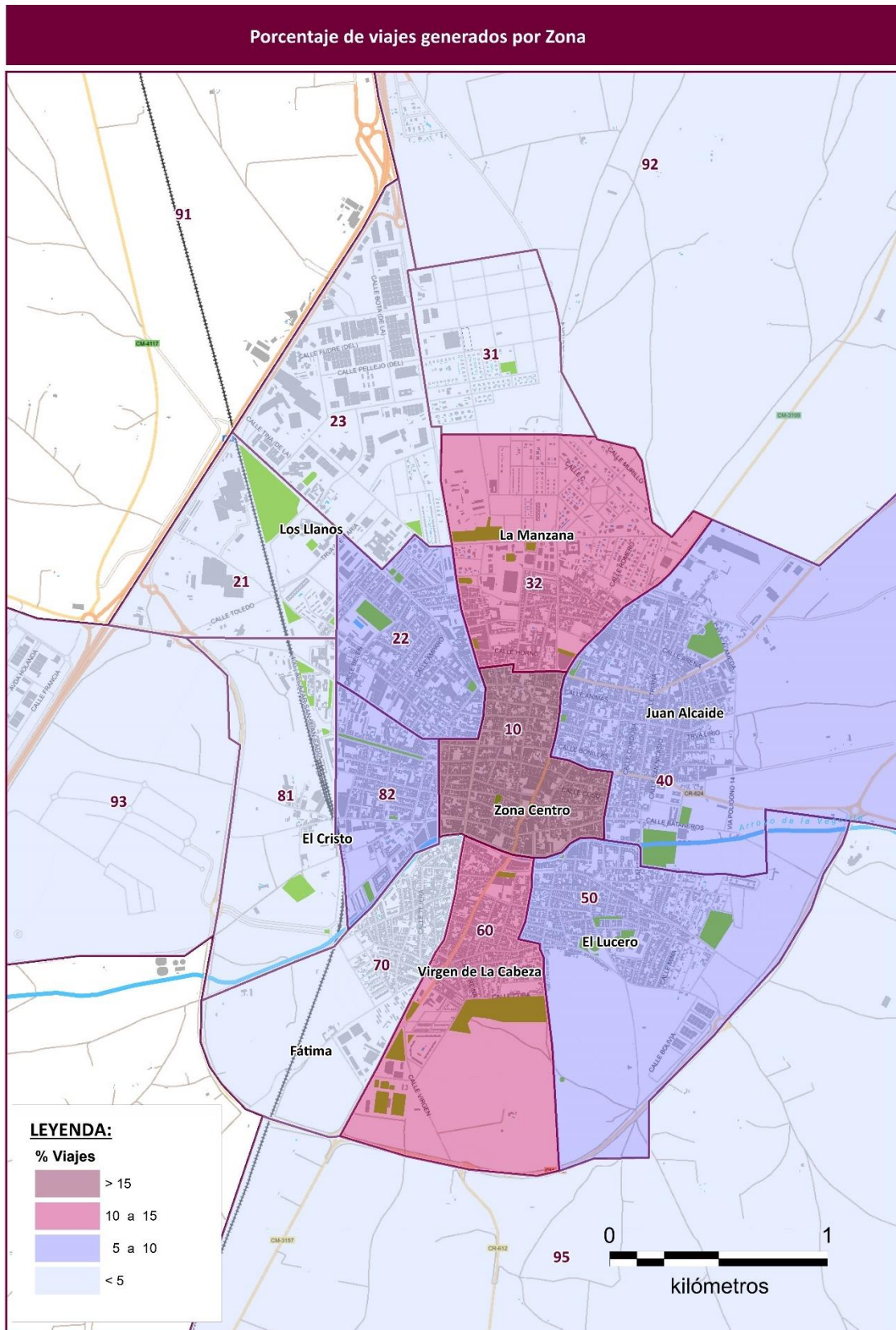


Figura 61. Distribución viajes atraídos por zonas

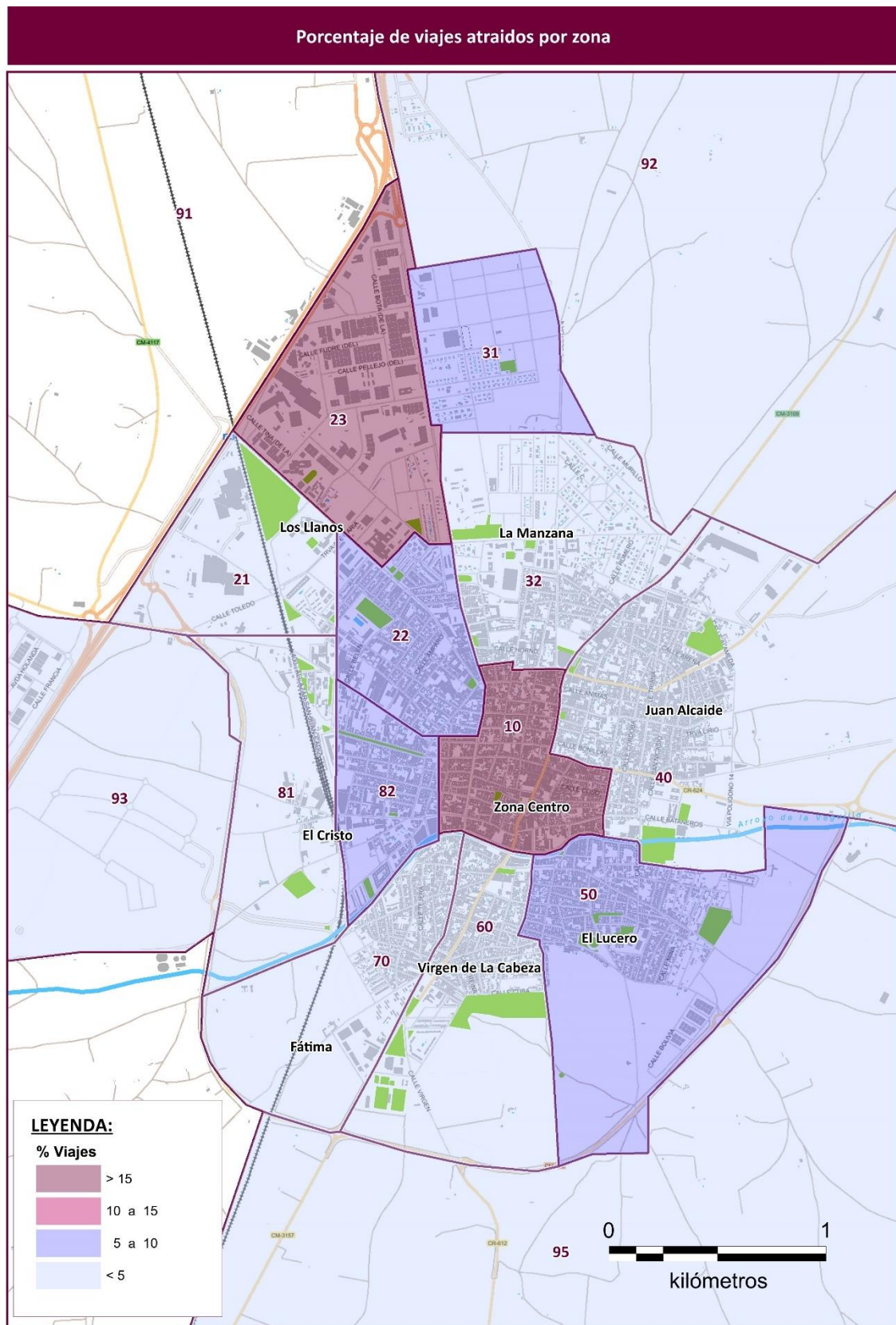


Figura 62. Distribución viajes generados (izquierda) y atraídos (derecha) en coche según zonas

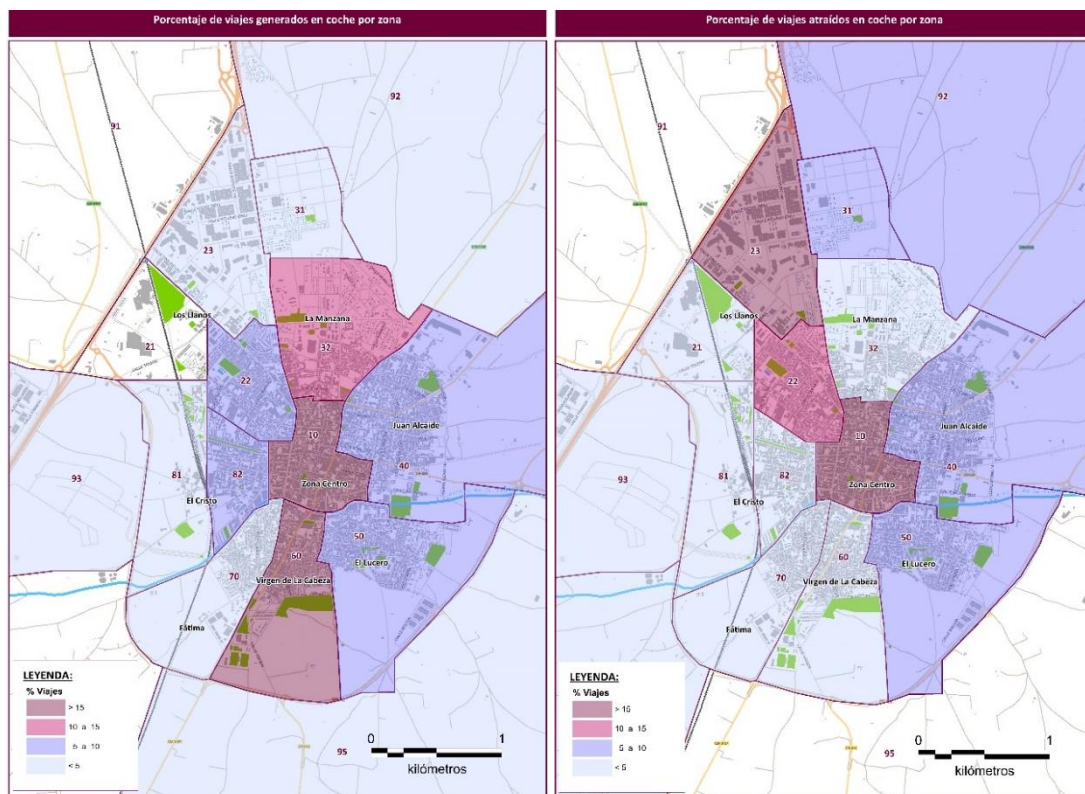
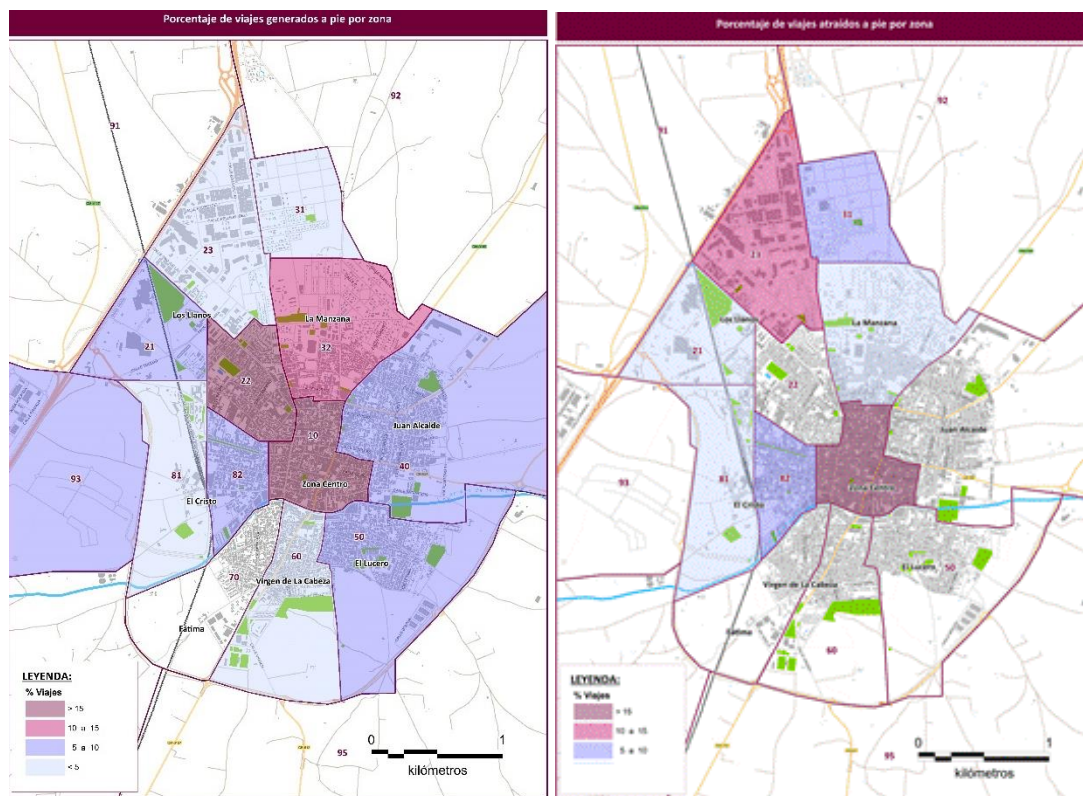


Figura 63. Distribución viajes generados (izquierda) y atraídos (derecha) a pie según zonas



En relación con el reparto modal por zonas se observa un **claro dominio del coche** tanto en los viajes atraídos como en los generados, siendo la cuota en la mayoría de las zonas mayor de 50%.

Figura 64. Reparto modal de los viajes generados según las zonas

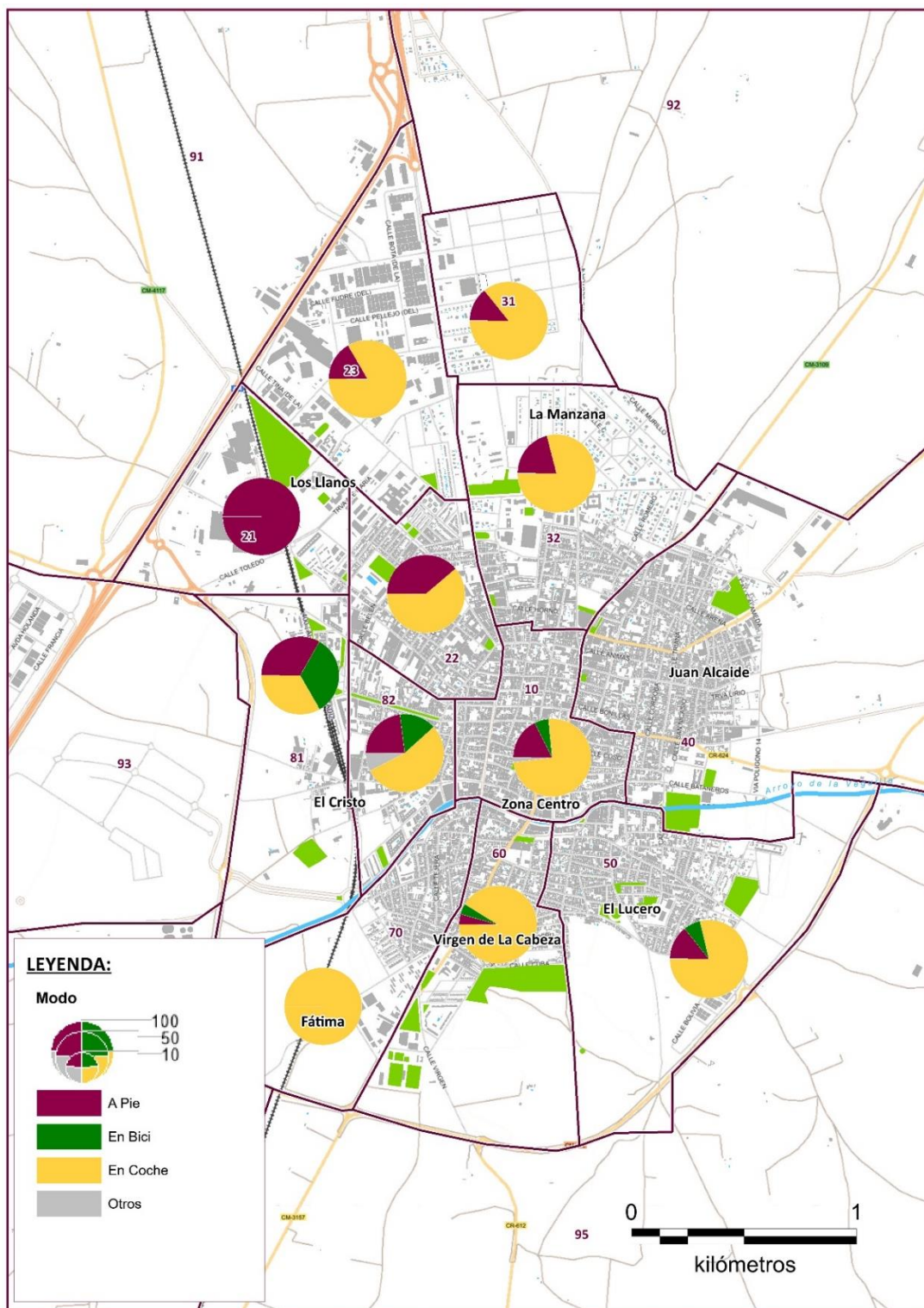
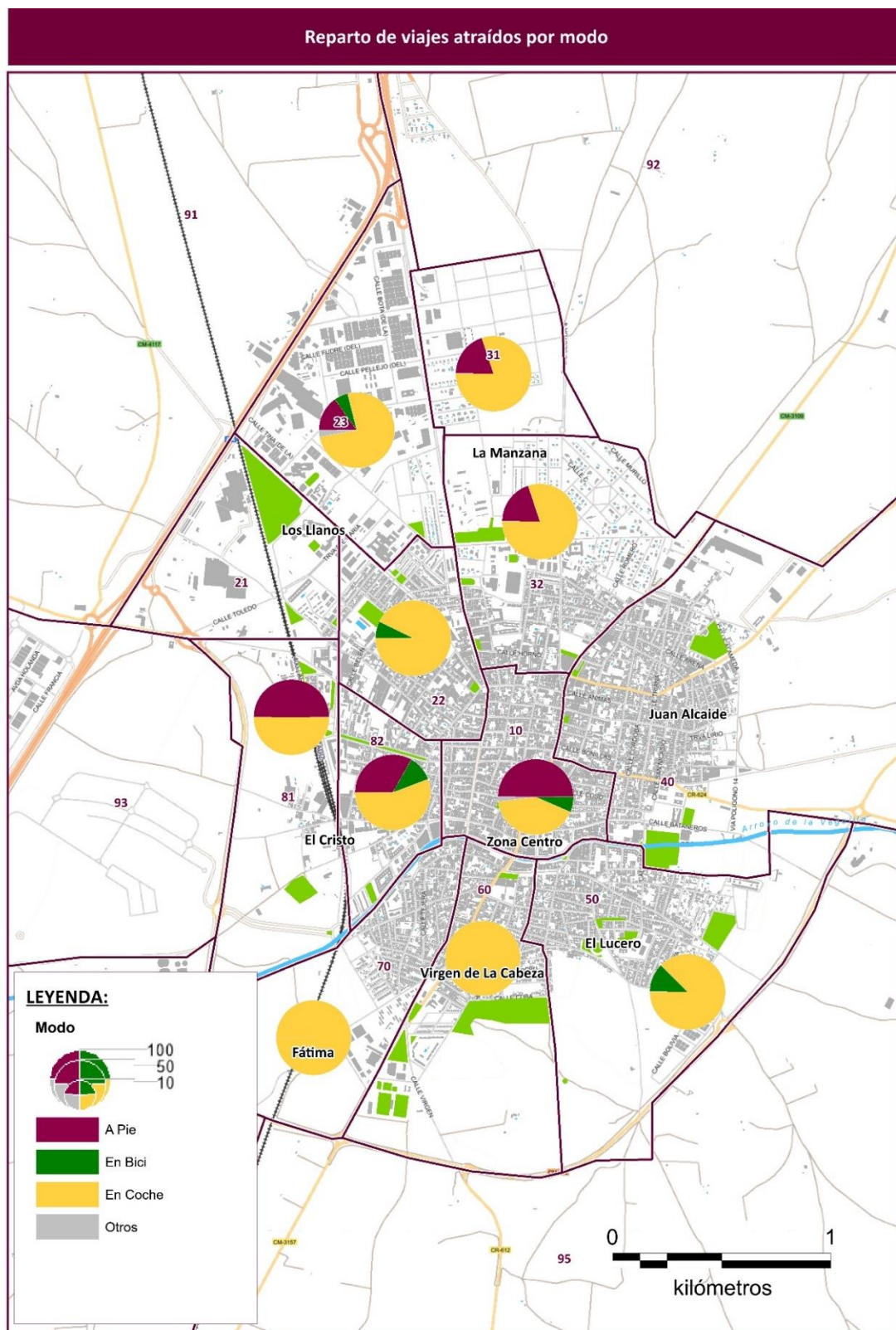


Figura 65. Reparto modal de los viajes atraídos por zonas





Analizando los **motivos principales de desplazamiento según las zonas** se observa que los principales motivos en todas las zonas con mayor número de desplazamientos son trabajo, estudios y compras. En la zona centro una de las que más viajes atrae el motivo principal es el trabajo con un 41% seguido del motivo compras con el 22%, el 58% de los viajes atraídos por la zona del Hospital y Polígono industrial de Valdepeñas son por motivo trabajo.

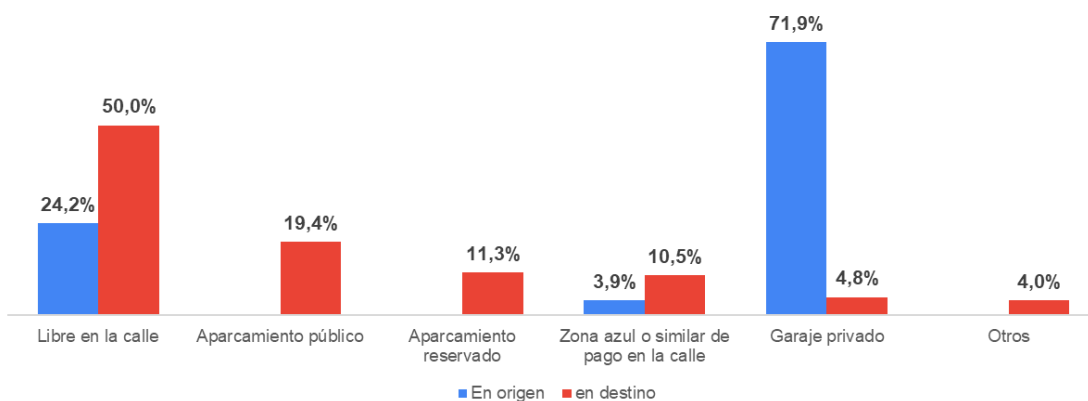
Tabla 9. Motivos de viajes por zonas de atracción

Motivos	Zona 1 - Zona Centro	Zona 2 - Los Llanos	Zona 3 - La Manzana	Zona 4 - Juan Alcaide	Zona 5 - El Lucero	Zona 6 - Virgen de la Cabeza	Zona 7 - Fátima	Zona 8 - El Cristo	Zona 9 - Estación - San Pedro	Zona 10 - Parque Cervantes	Zona 11 - Hospital/P. Industrial Valdepeñas	Zona 12 - La Manzana - Zona Comercial	Zona 13 - P.E. Entrecaminos	Zona 15 - Aeródromo de La Calderera	Zona 18 - Baños del Peral
<b>Trabajo</b>	<b>41%</b>	21%	40%	17%	25%	<b>50%</b>	0%	<b>50%</b>	0%	<b>80%</b>	<b>58%</b>	0%	0%	0%	0%
<b>Estudios</b>	9%	<b>29%</b>	0%	<b>33%</b>	<b>50%</b>	0%	0%	25%	<b>50%</b>	0%	6%	0%	0%	0%	0%
<b>Compras</b>	22%	21%	<b>60%</b>	0%	0%	0%	<b>50%</b>	25%	0%	20%	15%	<b>80%</b>	<b>100%</b>	0%	0%
<b>Ocio</b>	11%	14%	0%	0%	0%	25%	0%	0%	0%	0%	6%	0%	0%	0%	<b>75%</b>
<b>Médico</b>	0%	0%	0%	17%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	12%	0%	0%	0%	0%
<b>Asuntos personales</b>	7%	0%	0%	0%	0%	25%	0%	0%	0%	0%	3%	20%	0%	0%	25%
<b>Visita a familiares o amigos</b>	0%	0%	0%	0%	25%	0%	<b>50%</b>	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
<b>Otros</b>	11%	14%	0%	<b>33%</b>	0%	0%	0%	0%	<b>50%</b>	0%	0%	0%	0%	<b>100%</b>	0%

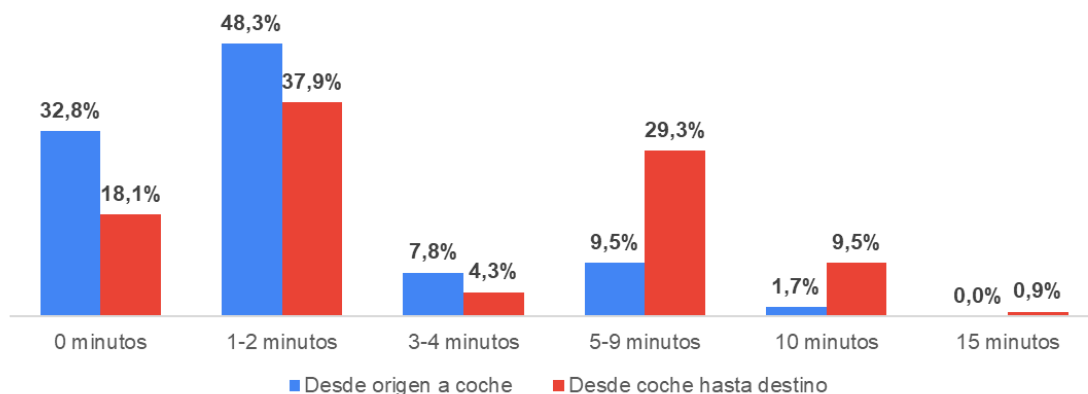


Analizando la información recopilada en las encuestas de movilidad sobre **aparcamiento** se observa que **en origen** de los desplazamientos en coche el **72% están aparcados en garaje privado**, seguido de un 24% en aparcamiento libre en la calle y por último un 4% aparcado en zona azul. Mientras que el **50% del aparcamiento en el destino del viaje se realiza libre en la calle**, el 19,4 % en aparcamiento público, el 11,3% en aparcamiento reservado, el 10,5% en zona azul, un 4,8% en garaje privado y un 4% en otros.

Figura 66. Aparcamiento en origen y destino



El **tiempo medio desde el origen hasta el coche para comenzar el viaje es de 1,5 minutos** mientras que el **tiempo medio hasta el destino final una vez finalizado el viaje en coche es de 3,2 minutos**. Al estar aparcado el coche en origen en su mayoría en garaje privado, el tiempo hasta el coche es muy reducido.



### 3.3. Recuperación de la calidad urbana y ciudadana

#### Introducción

La calidad de vida es un concepto que se refiere al conjunto de condiciones que contribuyen al bienestar de los individuos y a la realización de sus potencialidades en la vida social. Los expertos sobre bienestar indican que a la hora de “medir” la calidad de vida se puede y se debe hacer un análisis multidimensional.

Centrándonos en el marco de este Plan de Movilidad Sostenible, un contexto de medio ambiente urbano y la movilidad, seleccionaremos varias referencias.

En primer lugar, los Indicadores de calidad de vida del INE (Instituto Nacional de Estadística)<sup>1</sup>, específicamente las dimensiones “Salud” y “Entorno y medioambiente”. La dimensión “Salud”, en el contexto de la movilidad, se refiere al ejercicio físico regular y sedentarismo en el tiempo libre. La dimensión “Entorno y medioambiente” a la contaminación y ruidos; acceso a zonas verdes y de recreo; y entorno ambiental.

Otros programas vigentes en Valdepeñas se apoyan en conceptos similares: el programa EDUSI Valdepeñas tiene como uno de sus objetivos principales mejorar la calidad de vida en Valdepeñas. El Plan de Ordenación Municipal de Valdepeñas (2010) consideró los factores ambientales y de salud en varios de sus objetivos y criterios:

- Ampliar la calidad medio ambiental del municipio de Valdepeñas;
- Preservar de la urbanización las zonas de mayor valor ambiental;
- Permitir y facilitar la accesibilidad peatonal en toda la red de comunicación del municipio;
- Crear un carril bici en consonancia con el pasillo verde proyectado en torno a la ciudad con el objetivo de potenciar las infraestructuras para la movilidad ciclista en los nuevos desarrollos;
- Liberar suelo para plazas y jardines en el centro más denso de la ciudad, creando corredores de posible uso peatonal o mixto que vinculen el centro con las áreas periféricas con mayores zonas verdes;
- Asignar opciones adecuadas a las actuales instalaciones bodegueras interiores a la ciudad, para adaptarse a las condiciones del uso residencial de las zonas en que se encuentran, y contribuir a mantener, o mejorar, la calidad urbana.

Además, el POM incorpora parte del contenido del documento de la Agenda 21.

---

<sup>1</sup> Indicadores de calidad de vida – Instituto Nacional de Estadística. Disponible en: [https://www.ine.es/ss/Satellite?L=0&c=INEPublicacion\\_C&cid=1259937499084&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout&param1=PYSDetalleGratis](https://www.ine.es/ss/Satellite?L=0&c=INEPublicacion_C&cid=1259937499084&p=1254735110672&pagename=ProductosYServicios%2FPYSLayout&param1=PYSDetalleGratis)



Y es que, de acuerdo con la ONU, la literatura científica describe varios modos en los que el entorno natural puede afectar positivamente a la salud y el bienestar humanos, ya que los espacios públicos y las zonas naturales ofrecen oportunidades de realizar actividad física, mantener el contacto social y reducir la tensión. Igualmente, los beneficios corporales de realizar una caminata diaria de 30 minutos se traducen en beneficios cardiovasculares, prevención de la diabetes, reducción de accidentes cerebrovasculares e hipertensión, osteoporosis, artritis y sobrepeso, entre otros. También hay evidencias de que el ejercicio moderado ayudaría en la depresión y en estados de ansiedad.



La combinación de redes de movilidad peatonal, ciclista y espacios públicos verdes, de descanso y convivencia, aumenta considerablemente la calidad de vida urbana.



### Calidad de vida urbana en el POM 2010

Sobre las áreas verdes, en 2010 el POM ya destacaba que hay un déficit en el centro de la ciudad que se agrava por su mayor densidad. Las áreas verdes catalogadas como “Sistemas Generales” en el Planeamiento general, es decir, los grandes parques urbanos, están localizados en áreas más periféricas de la ciudad. Desde las Normas Subsidiarias del año 2001, se consideraba que esta ausencia de verde sería compensada con la superficie del Cerro de San Cristóbal (parte existente como área verde, y parte pendiente de ser adscrito a suelos urbanizables aún no desarrollados).

Complementando a los grandes parques, hay dotaciones de zonas ajardinadas en la ciudad (“Sistemas Locales” en el POM) distribuidas por los barrios. Algunas plazas o placitas que tienen equipamientos de juego infantil, todas mobiliario urbano y elementos verdes, pero en algunas hay dificultades para acceder de una forma confortable y segura, a pie o bicicleta. El Casco histórico y el núcleo urbano necesitan, por un lado, crear nuevas plazas y jardines internas a su área; y por otro, crear corredores urbanos o rutas seguras y confortables que permitan



recorridos locales para acceder de un espacio ajardinado a otro. La dificultad de acceso empeora la percepción de ausencia de espacios verdes.

Figura 67. Distribución de espacios verdes y clasificación según POM 2010 en el núcleo urbano de Valdepeñas

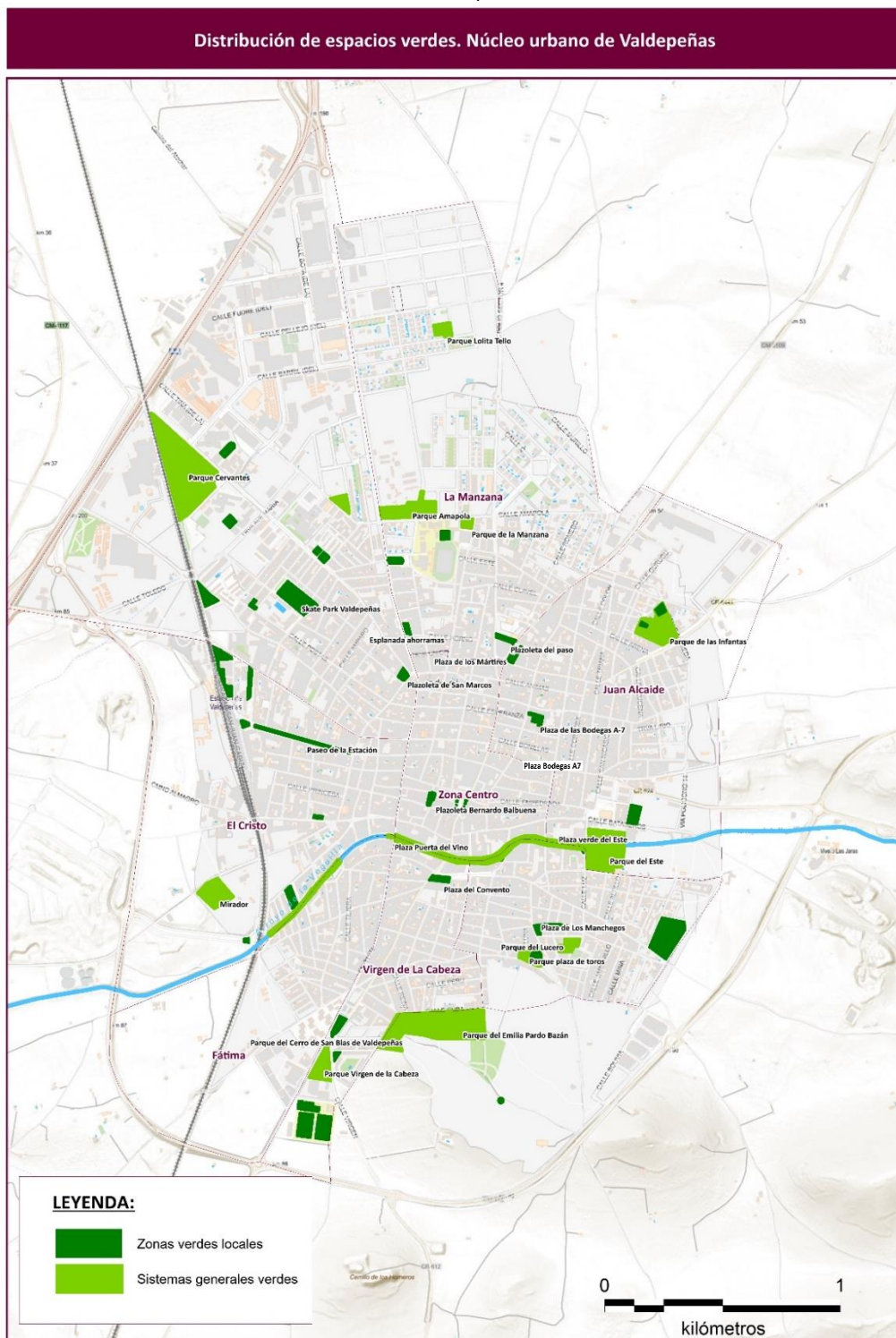
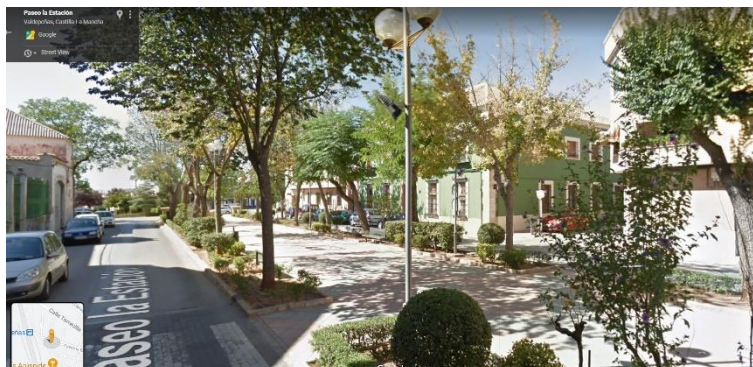


Figura 68. Imágenes de plazas ajardinadas (“zonas verdes locales”) en el núcleo urbano de Valdepeñas

Paseo ajardinado de la Estación (zona norte)



Plaza - jardín en Calle Bailén / Avenida de los Estudiantes (zona norte)



Plazoleta del Convento (casco histórico - zona sur)



Plaza -jardín en la Calle Luz / Parroquia Nuestra Señora de la Paz (zona sur)



Por todo esto, con el objetivo general de mejorar la calidad urbana, el POM identificó aquellos terrenos que disponen de espacios sin edificar o insuficientemente edificados respecto a lo que permite el planeamiento vigente; en particular, las grandes manzanas y terrenos que van reconvirtiendo antiguas bodegas y almacenes al uso residencial (*en los últimos meses se inauguró el espacio reconvertido de las Bodegas A-7, con la apertura de una plaza pública*).

El POM seleccionó aquellos que tienen un área suficiente para garantizar la creación de una zona ajardinada (más de 1.000 m<sup>2</sup>), o al menos de apoyar ejes de espacios libres con distancias locales entre plazas – menos de 200 metros en general- para acceder a los “grandes” corredores urbanos verdes de la ciudad previstos en el Plan de Ordenación Urbana.

Así, más de la mitad de los ámbitos seleccionados en el POM para reurbanización podrían disponer de un espacio libre cuya cesión se destina a zona verde; y en su conjunto configuran dos ejes norte – sur uniendo los tres ejes urbanos con mayor significación de espacios libres o de arbolado: La Veguilla en sentido este – oeste; el de Seis de Junio – Gregorio Prieto – Avenida de las Tinajas hacia el norte, y el eje de la calle Real con salida hacia Baños del Peral al noreste.

Figura 69. Previsión de Unidades de Actuación para reserva de espacios verdes y apertura de nuevos viales. Ejemplo de Plaza pública en los terrenos de las Bodegas A7



### 3.4. Movilidad peatonal

#### 3.4.1. Caracterización espacial

##### **Densidad de población, localización equipamientos y espacios**

Atendiendo a la distribución de la población censal de Valdepeñas, como se recogió en el prediagnóstico, la mayor densidad se localiza en la zona centro del núcleo urbano, desciende en la periferia y pasa a valores inferiores a un habitante por hectárea en el resto de la extensión del término municipal.

En términos generales, los déficits de equipamiento en Valdepeñas están relacionados con la distribución territorial, más que con la oferta global. Esto ocurre en la mayoría de los tipos de dotaciones; las localizaciones de estas están orientadas hacia el conjunto de la ciudad, más que hacia las zonas o los barrios, por lo que su uso puede ser dificultoso, principalmente para las áreas más vulnerables y distantes. Por esto, puede decirse que el problema en relación con los equipamientos no es la existencia de importantes situaciones deficitarias cuantitativamente, pero sí de distribución de estos dentro de la ciudad.

El caso más claro en cuanto a concentración en el centro de la ciudad es el del equipamiento cultural, en este caso justificado por su vocación a situarse en los lugares más accesibles. Pero, las dotaciones de equipamiento de carácter más local y destinados a la realización de programas no profesionales o de enseñanza, como es el caso de las Casas de Cultura o de Juventud siguen la misma concentración.

Por otro lado, como se explicó en el apartado anterior, a nivel de ciudad la extensión de las áreas verdes está más equilibrada con los grandes parques, existente es adecuada, pero carece de parques o de jardines de uso vecinal. Para compensar esto, hay una red de placitas distribuidas por la ciudad, con elementos verdes, de descanso o de juego.

El POM propone consolidar ejes de espacios libres con distancias locales entre plazas – menos de 200 metros en general- y que también sirvan de acceso a los futuros “grandes” corredores urbanos verdes de la ciudad previstos en el planeamiento de desarrollo.

##### **Acceso a los equipamientos**

Valdepeñas es una ciudad densa y compacta, lo que hace que las distancias caminables sean razonables. En el núcleo urbano las distancias norte-sur tienen como máximo 2 km y en el sentido este-oeste 1,5 km.

Además, la orografía acompaña ya que, Valdepeñas, por su situación geográfica, presenta un relieve casi completamente llano con pendientes bajas en el núcleo urbano. Ya la zona Sureste se caracteriza por una orografía con abundante presencia de cerros de escasa altura y formas redondeadas.





Asumiendo que muchos de los desplazamientos urbanos son “de proximidad”, cercanos a las residencias para actividades como compras, cuidados o paseos, las distancias serían asumibles a pie por buena parte de la población.

A continuación, se muestra una serie de figuras con los tiempos de viaje andando a 5 y 10 minutos desde el centro de la ciudad y varios equipamientos.

La Plaza de España, por situarse en la zona más densa y central, está próxima a gran parte de la población. En relación con los equipamientos de salud, enseñanza (secundaria) u empresariales, el problema no es la existencia de importantes situaciones deficitarias cuantitativamente, pero sí de distribución de los mismos dentro de la ciudad. El acceso a las estaciones de transporte (autobuses y tren) tendría que ser por medios motorizados u otros medios alternativos, al encontrarse en el extremo leste de la ciudad.

Figura 70. Tiempos de viaje andando a 5 y 10 minutos desde la Plaza de España en el núcleo urbano de Valdepeñas

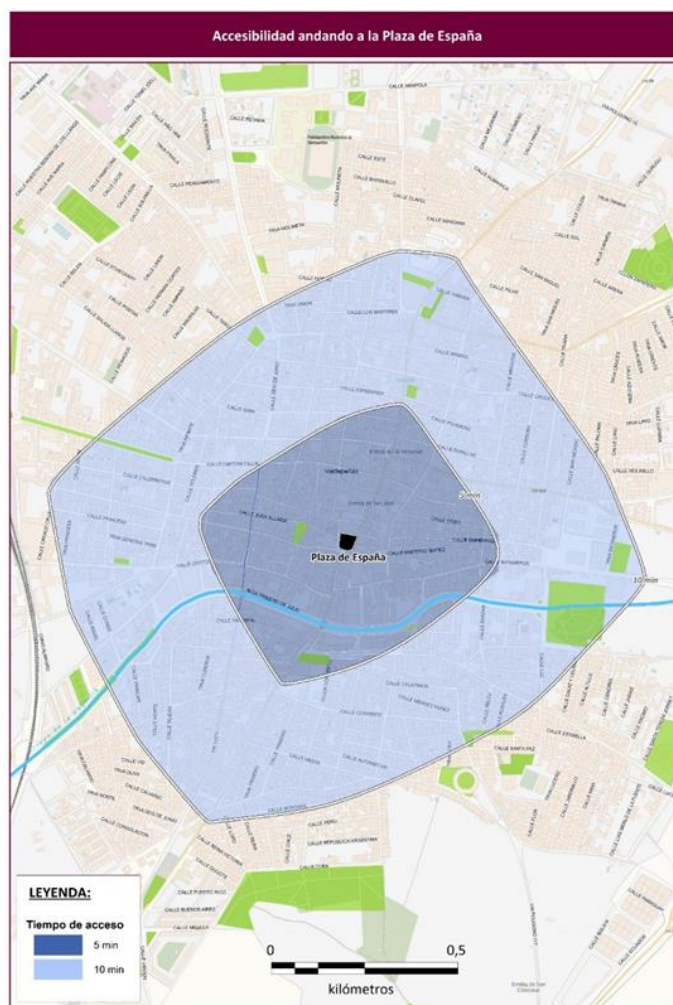


Figura 71. Tiempos de viaje andando a 5 y 10 minutos desde el Hospital Público Gutiérrez Ortega en el núcleo urbano de Valdepeñas

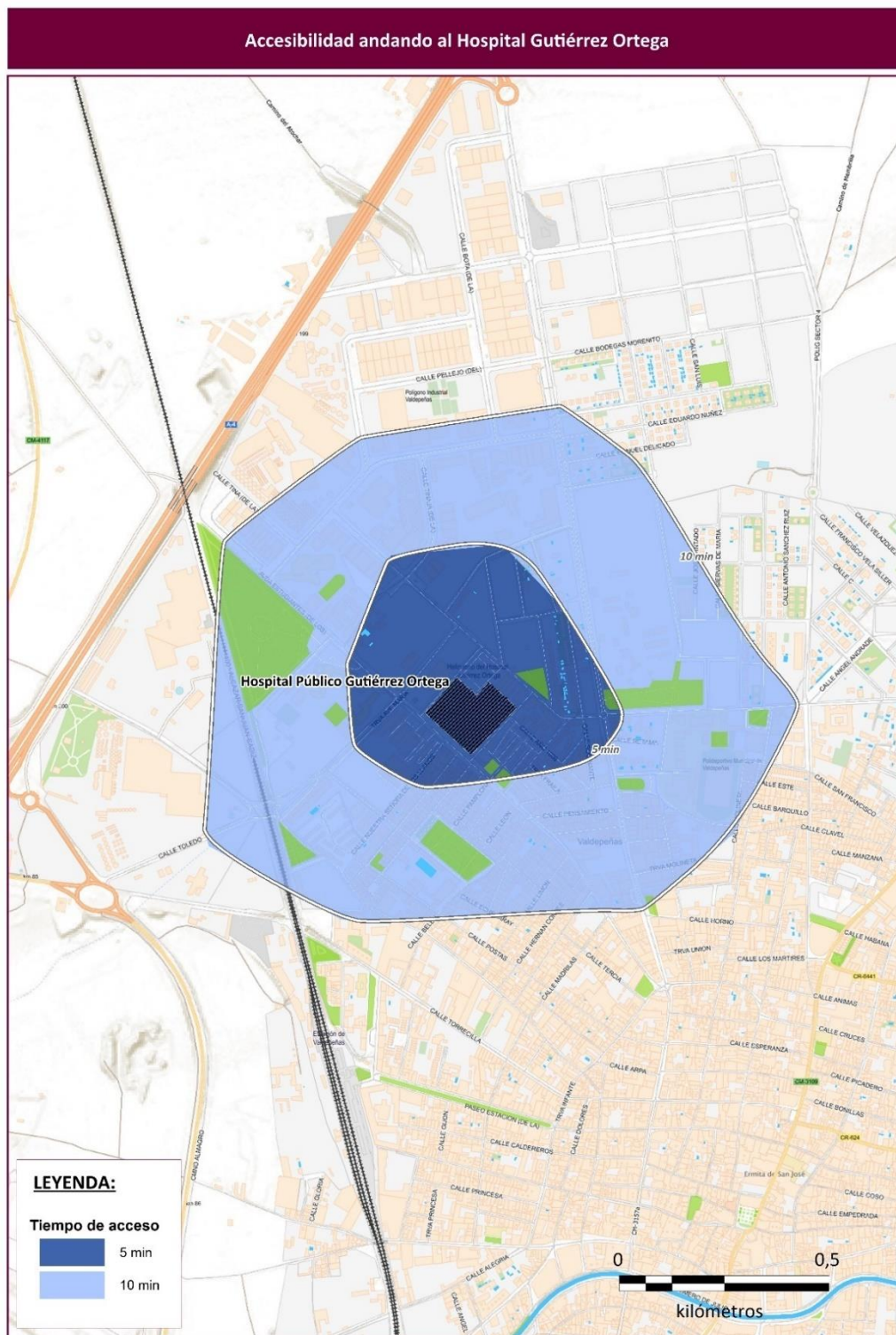


Figura 72. Tiempos de viaje andando a 5 y 10 minutos desde la Estación de Autobuses de Valdepeñas

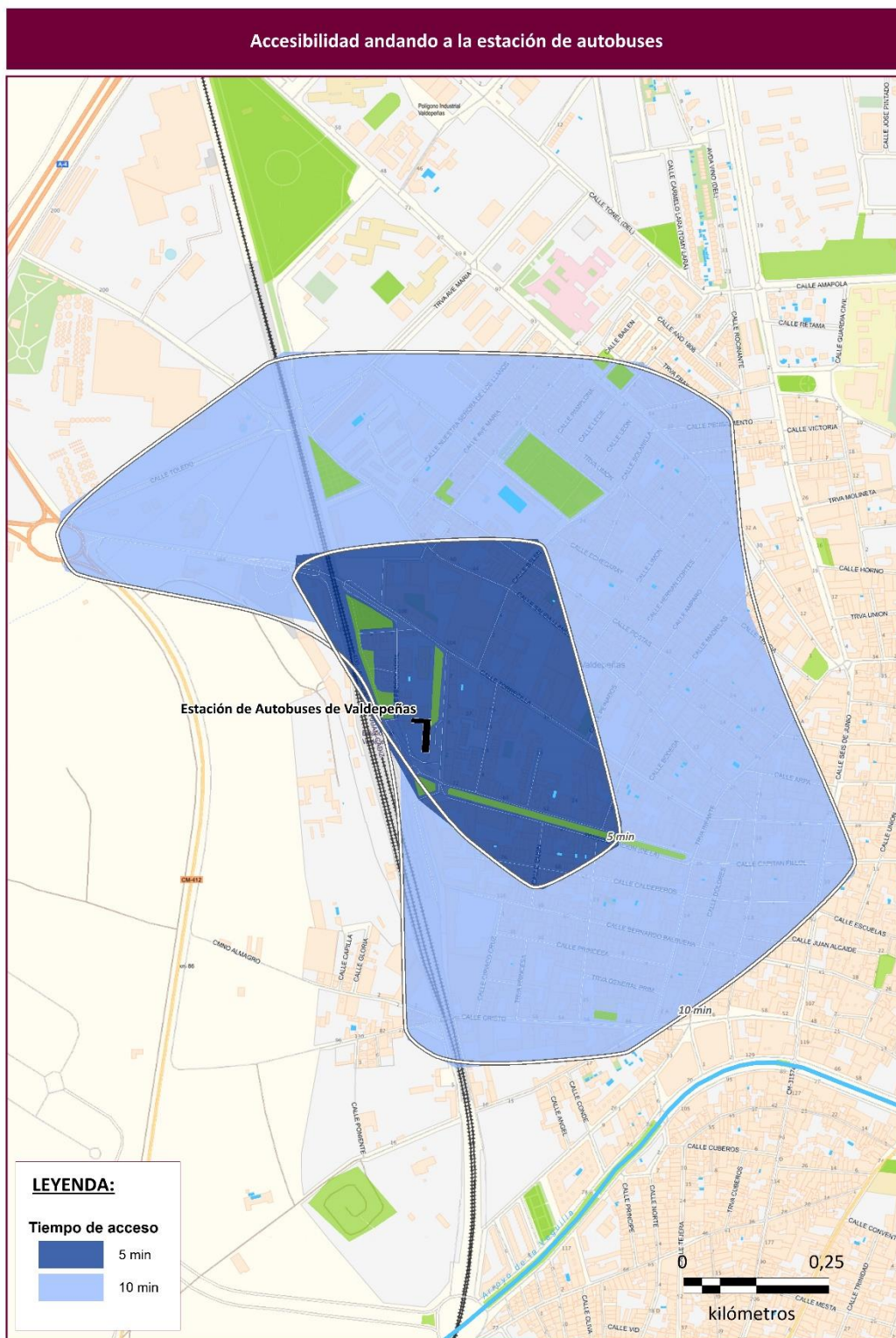
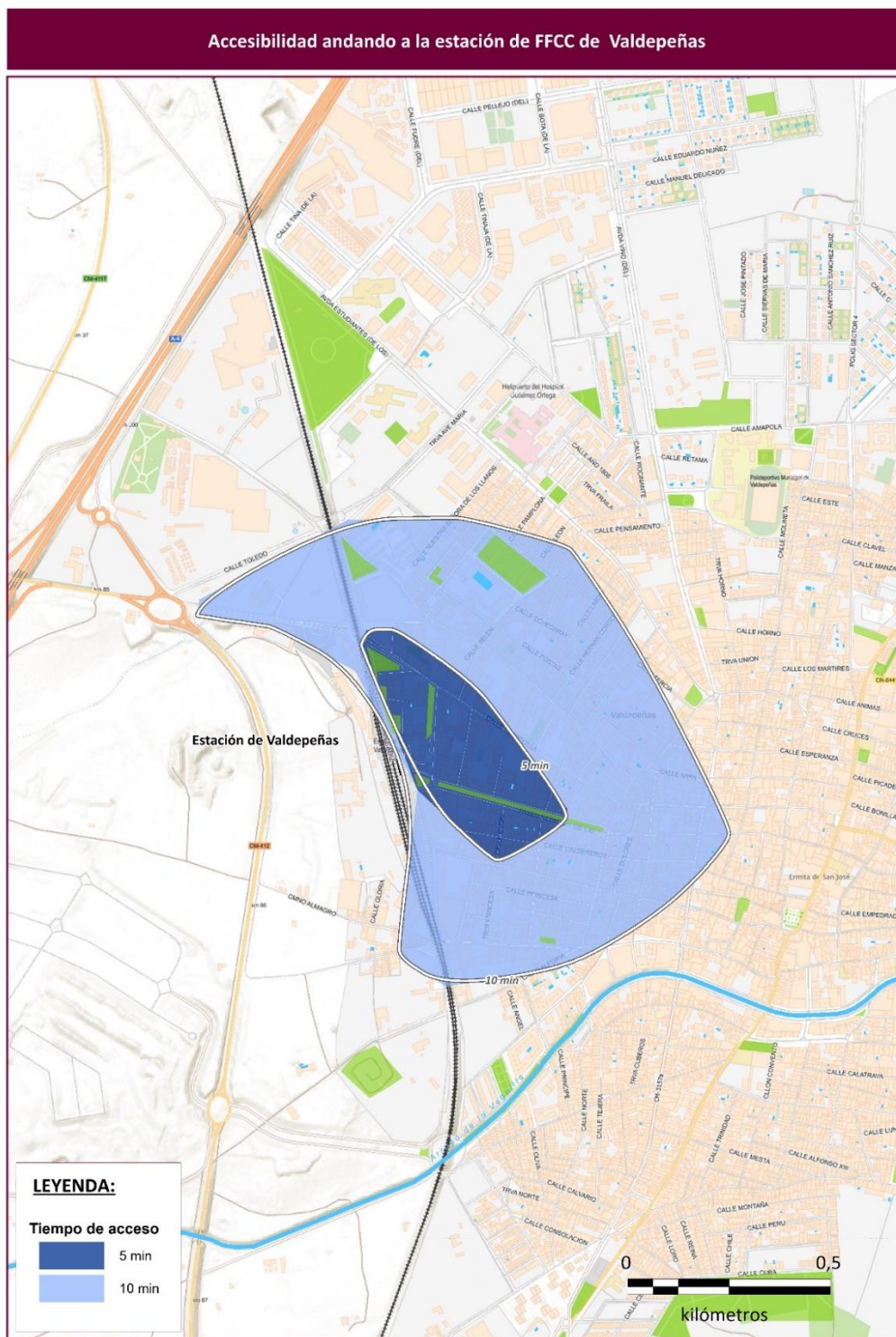


Figura 73. Tiempos de viaje andando a 5 y 10 minutos desde la Estación de tren de Valdepeñas



3.4.2. Caracterización del usuario

**Encuesta: Motivo predominante**

Con relación al motivo predominante para escoger el modo a pie, la razón mayoritaria (39,5%) es que es la forma habitual de desplazamiento. Los siguientes motivos resaltados son hacer ejercicio (29,1%), por diversión (9,3%), otros (16,3%). Apenas un 5,9% escoge caminar por el motivo trabajo. A pesar de que casi el 40% declara que camina como modo de transporte habitual, el reparto modal global de la encuesta mostró que tan solo el 20,9%, evidenciando el uso intensivo que hay en Valdepeñas de los vehículos privados.



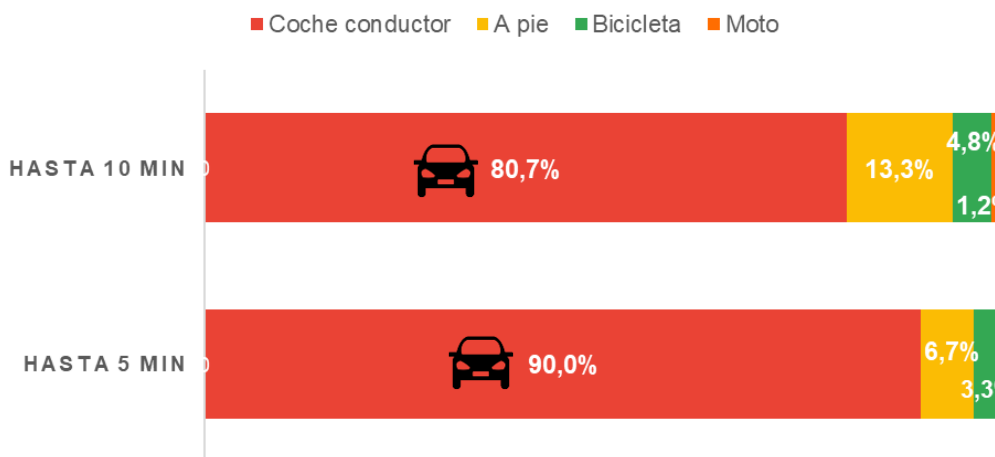
Figura 74. Motivo predominante para escoger el modo a pie

**Encuesta: Duración viajes**

En el capítulo de caracterización de la movilidad, se mostró que los viajes gran parte de los desplazamientos a pie se realizan en menos de 15 minutos, hasta un 65% del total de los cuales el 32% se realiza en menos de 10 minutos.

Si analizamos los modos de transporte utilizados para realizar viajes de corta duración, esto es, de distancias asumibles en modos activos como la caminata o bicicleta, la gran mayoría se realizan en vehículo particular.

Figura 75. Viajes de 5 y 10 minutos en Valdepeñas. Reparto modal.



Comparando los viajes según modo de duración inferior a 10 minutos se observa que la mayoría se realizan en coche, con el 80,7% del reparto modal en coche y 1,2% en moto; 13,3% a pie, 4,8% en bicicleta. Para los viajes de menos de 5 minutos, el 90% se realiza en coche y tan solo el 6,7% a pie y el 3,3% en bicicleta.



Esto vuelve a poner de manifiesto el potencial cambio modal en estos desplazamientos para mejorar la calidad de vida de los vecinos y vecinas de Valdepeñas, puesto que en la actualidad **no realiza actividad física en sus desplazamientos de proximidad.**

**Según la mayoría de los estudios, los beneficios corporales de realizar una caminata diaria de 30 minutos se traducen en beneficios cardiovasculares, prevención de la diabetes, reducción de accidentes cerebrovasculares e hipertensión, osteoporosis, artritis y sobrepeso, entre otros. Además, es buena para la mente, ya que hay cierta evidencia de que el ejercicio moderado ayudaría en la depresión y en estados de ansiedad.**

### *3.4.3. Caracterización de la infraestructura*

#### **Situación actual**

En cuanto a la red viaria urbana de Valdepeñas, hay que señalar que la mayor parte de las calles de son de sentido único de circulación para el tráfico rodado, debido principalmente a que la sección es insuficiente para albergar un doble sentido. Las principales características de la infraestructura de movilidad peatonal del municipio de Valdepeñas son las siguientes:

#### **ZONA 1: ZONA CENTRO DE LA CIUDAD**

Esta zona se centra en un área muy significativa de la ciudad, el casco histórico y su desarrollo. Es un espacio definido por las siguientes vías: Av. De la Constitución, C/ de las Cruces, C/ del Mediodía, C/ San Juan, Paseo de Luis Palacios, C/ Nueva y C/ Cuberos.

Las calles en esta zona son muy estrechas y parte de ellas están peatonalizadas o semipeatonalizadas, otras tienen tráfico rodado con estacionamiento regulado o parada restringida, delimitando el espacio de circulación con bolardos.

Las vías de la zona 1 tienen un tránsito peatonal intenso, con pendientes adecuadas salvo en tramos puntuales de vías. En las calles más anchas, existe mobiliario urbano. La iluminación es suficiente. Además, hay actuaciones de reforma de vías orientadas a favorecer y fomentar el tránsito peatonal.

#### **ZONA 2: ZONA SUR Y PEDANÍAS**

Espacio definido por desarrollarse al sur de las vías Paseo de Luis Palacios, C/ Nueva y C/ Cuberos y al este de C/ del Mediodía. Incluye –presupuestariamente– las poblaciones pedáneas de Consolación y Baños del Peral.

Contempla los progresivos crecimientos urbanos, así como las poblaciones pedáneas. Se tratan de vías de comunicación más importantes, aquellas que permiten articular la ciudad y conectar con algunos de los mayores equipamientos urbanos.

El tránsito peatonal intenso - moderado. Las vías tienen pendientes adecuadas salvo en tramos puntuales de las vías. Las aceras tienen pavimentos deteriorados y deficiencias en vados peatonales.



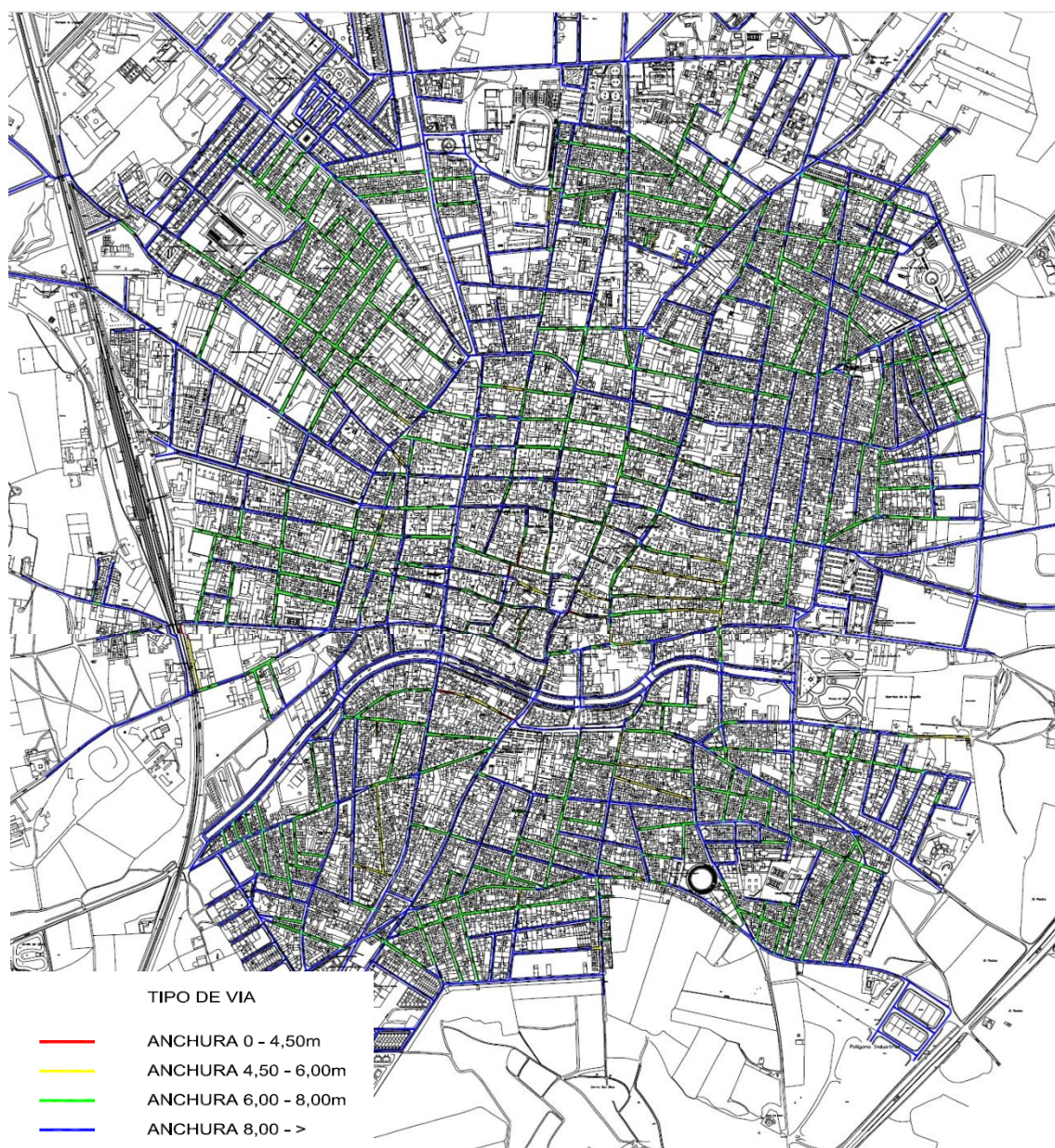


## Ancho de vías y tipologías de calles

Dentro del marco del Plan de accesibilidad, se realizó un levantamiento del ancho de las vías existentes del municipio, catalogándolas en 4 tipos:

- Anchura 0 a 4,50metros
- Anchura 4,50 a 6,00metros
- Anchura 6,00 a 8,80metros
- Anchura mayor que 8,00metros

Figura 77. Anchura de vías en el núcleo urbano de Valdepeñas (2005)





En función de esta clasificación, se definieron directrices de reurbanización, con una jerarquía de 4 tipos de sección transversal que cumplirían las directrices de accesibilidad del Plan. La jerarquía de vías define las siguientes tipologías calles, en función de su ancho y diseño de sección transversal, para poder conocer y desarrollar la prioridad y necesidad de los diferentes tipos de vías y sus respectivos tráficos.

- **Las vías de tipo I (anchura máxima 4,50 metros), vías de uso peatonal exclusivo.** Son aquellos conjuntos donde este es el único modo de transporte autorizado, permitiendo el paso restringido y convenientemente regulado de determinados vehículos, como los de emergencias (policía, bomberos, ambulancias) o los dedicados a carga y descarga. Todo el espacio pertenece al peatón.
- **Las vías de tipo II (anchura mínima 4,50 metros - máxima 6,00metros) de tráfico compartido (uso peatonal preferente).** Son vías de coexistencia, con una sección de plataforma única y un uso peatonal preferente, que facilita la movilidad del peatón en todo el ámbito , evitando los problemas que producen las discontinuidades de la red viaria con una sección convencional con niveles diferenciados, a la vez que permite generar y redistribuir diferentes espacios estanciales minimizando las fricciones con otros flujos, como los del tráfico rodado, separando ambos mediante bandas de mobiliario discontinuo u otros mecanismos similares.
- **Las vías de tipo III (anchura mínima 6,00 metros - máxima 8,00metros) y las vías de tipo IV (anchura mínima 8,00 metros), de tráfico diferenciado.** Tienen acera y calzada, permitiendo la total segregación de tráficos a distintas cotas y por diferentes bandas. La interacción entre ambas se produce en los cruces de vías y en los pasos peatonales, puntos que requieren un especial cuidado en su diseño, para permitir la accesibilidad y enfatizar la seguridad de los peatones.

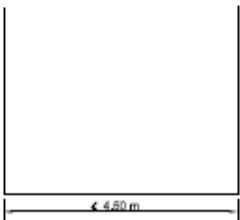
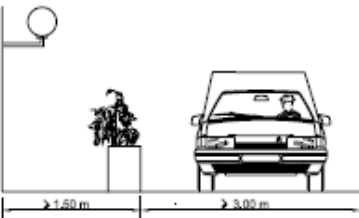
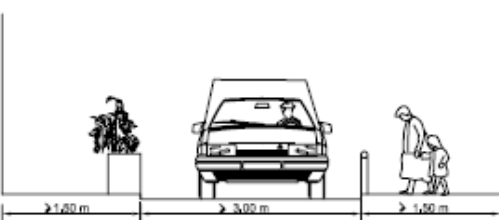

### Ancho de acera

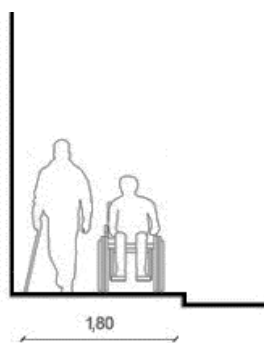
Adicionalmente, se clasificaron los itinerarios existentes en varios grupos en función de su anchura de acera, para posteriormente adoptar una solución concreta. En las vías de Valdepeñas, se encontraron las siguientes situaciones:

- **Desaparición de las aceras:** tramos de calle sin acera o con acera no pavimentada (\*en esta clasificación no se incluyen las calles diseñadas para tráfico compartido, que no tienen aceras, pero sí banda peatonal).
- **Aceras de anchura insuficiente:** aceras con una anchura inferior a 1,20 metros
- **Aceras de anchura suficiente:** aceras con una anchura superior a 1,20metros



Figura 78. Detalles tipos de vías y ancho de acera – Plan Especial de actuación para la accesibilidad de Valdepeñas (2005)

TIPO	ANCHURA		NOMENCLATURA CALLE	SECCIÓN TRANSVERSAL
	MIN	MAX		
I	0	4.50	MONOMODAL PEATONAL	
II	4.50	6.00	BIMODAL CON PREFERENCIA PEATONAL PEATONAL Y CIRCULACIÓN RODADA ( SIN PARAR NI APARCAR )	
III	6.00	8.00	PEATONAL ( A AMBOS LADOS ) Y CIRCULACIÓN RODADA ( SIN PARAR NI APARCAR )	
IV	8.00	.....	PEATONAL (A AMBOS LADOS) Y CIRCULACIÓN RODADA BANDA DE APARCAMIENTO	



Sin embargo, las directrices nacionales vigentes de diseño de itinerarios peatonales accesibles están definidas en la **Orden VIV/561/2010, de 1 febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados**. Estas medidas se confirman en el Artículo único) Aprobación del Documento Técnico que desarrolla las Condiciones Básicas de Accesibilidad y no Discriminación para el Acceso y la Utilización de los Espacios Públicos Urbanizados, del año 2020.

Las medidas son más restrictivas, determinando que los itinerarios peatonales accesibles poseerán una **anchura libre de paso no inferior a 1,80 m** en todo su desarrollo.





Figura 81. Calle Empedrada. Pavimentación de aceras y bolardos para restringir parada de vehículos. Los bolardos también delimitan las bandas peatonales que tienen un ancho insuficiente. El lecho carrozable asfaltado y las aceras ligeramente elevadas no invitan al funcionamiento como plataforma única.



Figura 82. Calle del Seis de Junio. Calle reurbanizada, con sección amplia en un sentido e insuficiente en el otro, provoca situaciones de inseguridad en los peatones



Figura 83. Calle Bataneros. Aceras con dimensiones muy reducidas, provocan que los peatones necesiten usar el lecho carrozable, principalmente cuando son dos o más.



**Discontinuidad funcional**

Figura 84. Calle San Marcos / Calle Unión / Travesía San Marcos. No hay pasos de cebra en todas las direcciones de los cruces. Esta situación unida al ancho insuficiente de las aceras provoca situaciones de inseguridad para el peatón.



Figura 85. Calle Bataneros. Ausencia de pasos de cebra, que están localizados lejos del cruce.



### Rotondas

Las rotondas del núcleo urbano tienen un diseño donde se prioriza a los vehículos, por lo que los recorridos peatonales se hacen largos y con aceras insuficientes.

Figura 86. Rotondas Paseo Luis Palacios. Aceras estrechas, discontinuidad funcional al situar los pasos de cebra distantes del recorrido peatonal original, espacio muy amplio para los coches que puede inducir al exceso de velocidad. Las líneas punteadas amarillas son los recorridos peatonales y los cruces por los pasos de cebra.



### Obstáculos

Se detectan elementos que impiden el orden y la claridad urbana debido, tanto a su incorrecta ubicación, que puede interferir con el recorrido del viandante en las bandas peatonales. Algunos de estos obstáculos son grandes contenedores de residuos y de restos reciclables, farolas, postes señalizadores, papeleras, bolardos, terrazas, postes señalizadores, etc.

Figura 87. Calle Juan Alcaide.

Contenedores de residuos, alcorques, bolardos y estacionamiento reduciendo la banda peatonal a una anchura insuficiente



Figura 88. Calle San Marcos.

Esquina con aceras de tamaño mínimo con contenedores de grandes dimensiones y postes con señales dificultan el paso y la visibilidad del peatón.



### Presupuestos para mejoras a corto plazo

En noviembre de 2020 el Ayuntamiento de Valdepeñas obtuvo 300.000 euros para los proyectos que el Consistorio presentó al Plan Extraordinario de Obras y al Plan Ciudad Real Activa 2020 de la Diputación, para las líneas referidas a la mejora de pavimentación de calles que incremente la seguridad vial y rehabilitación inmuebles municipales.

El perfil del contratante del Ayuntamiento ya contempla una inversión de 158.000 euros para la renovación de pavimentación y calzadas de las calles Torrecillas (entre el Paso subterráneo y primera rotonda de salida a Ciudad Real), Mediodía (en el tramo comprendido entre la Salida del Peral y Bataneros) y travesía San Juan (entre las calles Luz y Santa Teresa de Jornet). Por otro lado, se destinarán 96.600 euros a la pavimentación de las calles Picadero, Reloj, Rosales y Salida de la Membrilla (en el tramo entre las calles San Francisco y Amapola), además de llevar a cabo un plan de mejora de movilidad urbana en la calle Correderas Fase 1 en el tramo entre las calles



Luis Palacios y Avenida 1º de Julio, con renovación de red de agua, saneamiento y electricidad, entre otros.

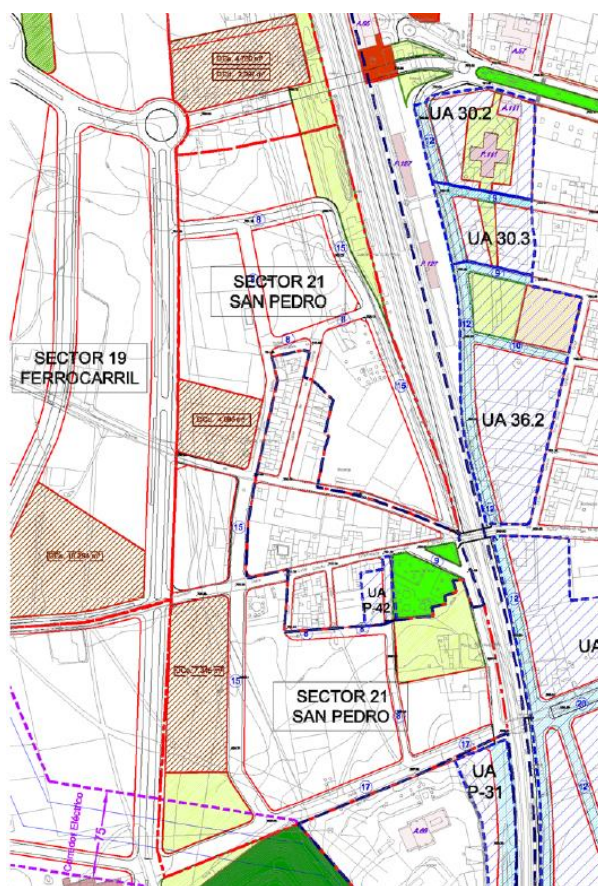
## Barrio San Pedro

Otro tema de actualidad es el proyecto para comunicar el barrio de San Pedro con el resto del casco urbano, que salva las vías férreas que históricamente lo han mantenido apartado, una accesibilidad muy necesaria y destacada en los procesos de participación y diagnóstico del EDUSI Valdepeñas.

Figura 89. Sector 21 San Pedro – Plan de Ordenación Urbana 2010

El planeamiento urbanístico municipal (NNSS y el vigente POM) tienen previsto un Sector de vivienda colectiva en el barrio. Las obras de comunicación viabilizarán un crecimiento más equitativo desde el punto de vista urbano y social.

El proyecto cuanta con un presupuesto de 1.200.000 euros y está previsto que las obras concluyan a finales de 2021 o principios de 2022. Entre los proyectos a desarrollar se encuentra mejorar la comunicación del barrio de San Pedro a través de túnel que se construirá desde la calle Alegría. “La inversión de este proyecto asciende a 1.200.000 euros y desde el punto de vista técnico, puesto que se atraviesa la vía de ferrocarril, es la calle Alegría la que más opciones tiene para evitar daños patrimoniales a terceros e incluso para la seguridad del tránsito, lo que permitirá crear un túnel similar al que atraviesa la salida a Moral de Calatrava”, explicó el portavoz de Gobierno.



La nueva infraestructura, en palabras del portavoz del Equipo de Gobierno, “servirá para cerrar una cicatriz que nos separa de esos vecinos del resto del casco urbano”. En cuanto a los plazos de ejecución apuntó que actualmente el proyecto se encuentra en fase de redacción y a lo largo del año será adjudicado. Las obras está previsto que concluyan a finales de 2021 o principio de 2022.





### 3.4.5. Accesibilidad

En el año 2005 se aprobó el Plan Especial de Actuación para la accesibilidad de Valdepeñas consensuado entre el IMSERSO, Fundación ONCE, Ayuntamiento de Valdepeñas y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

En su introducción, se hacía mención a algunos puntos fundamentales para la movilidad peatonal. No debe haber contradicciones como edificios accesibles en calles en las que las aceras no lo son, o donde no existen medios de transporte adaptado para acceder a ellos, o zonas peatonales privadas de continuidad o con dificultades para acceder a ellas. Esto se traduce en una baja utilización de dichos servicios o equipamientos por parte de las personas a quienes, en principio, iban dirigidos, o la invasión de la calzada por la escasa sección de las aceras, con la peligrosidad que esto conlleva.

Entre los colectivos a quienes las barreras afectan más directamente están las personas con discapacidades. Además, la existencia de más de una deficiencia en la persona origina situaciones de discapacidad más severas, al concurrir las limitaciones y estar afectados por varios tipos de barreras.

Otros colectivos afectados también de manera muy directa son los ancianos, las mujeres embarazadas, los adultos con niños pequeños en brazo, en cochecito o transportando bultos, las personas de tamaño inusual (obesos o afectados de enanismo) y los accidentados o convalecientes. Las personas mayores, cuando dejan de trabajar activamente, se encuentran con la ausencia de lugares adecuados o con la invasión del tráfico y el ruido.

En la actualidad, parte de las vías de Valdepeñas han recibido obras de mejora de las secciones transversales de las vías, construcción de vados peatonales o mobiliario urbano; pero aún hay mucho trabajo por hacer para convertir las calles del municipio en itinerarios peatonales accesibles de acuerdo con el Plan de accesibilidad y las normativas estatales vigentes, siendo el punto crítico el ancho de las aceras.

Como se ha descrito en el apartado anterior, la dimensión de las calles dificulta que su sección transversal pueda acomodar aceras de 1,80 metros de ancho, el flujo de vehículos y espacio de estacionamiento cuando necesario. Sin embargo, existe la posibilidad de seguir las directrices correctas de diseño de itinerarios peatonales accesibles en los suelos de desarrollo residencial y urbanístico, así como aprobar proyectos de reurbanización del suelo urbano consolidado.

Además, se debe considerar también la continuidad longitudinal y pendientes transversales de las aceras, elementos contemplados en el Plan. Los itinerarios peatonal accesibles no deberán

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN  
PARA LA ACCESIBILIDAD DE  
VALDEPEÑAS.



I. MEMORIA.

IMSERSO  
FUNDACIÓN ONCE  
AYUNTAMIENTO DE VALDEPEÑAS  
FONDO EUROPEO DE DESARROLLO REGIONAL (FEDER)

REALIZACIÓN



presentar escalones aislados ni resaltes, los desniveles serán salvados de acuerdo con lo establecido en las normativas y la pendiente transversal máxima será del 2%.

Figura 90. Ejemplo discontinuidad longitudinal de las aceras y entradas a garajes



Cabe señalar que el Plan de Accesibilidad también recoge el estudio de los 28 edificios públicos de propiedad municipal del Ayuntamiento de Valdepeñas existentes en el momento de su redacción. El Plan recomendaba la priorización de las obras de mejora de la accesibilidad de los edificios municipales en función de su uso. De esta forma, se consideraba el siguiente orden de prioridad: Administrativo, Sanitario - Asistencial, Servicios Sociales, Docente, Comercial, Cultural y Deportivo.

El estudio analiza la accesibilidad interior y, lo más importante para el PMUS, la exterior: localización en la trama urbana, situación de la calle de acceso, existencia de aparcamiento para minusválidos en la calle, accesos al recinto que incluyen acera, pavimento, iluminación o existencia de desniveles; señalización exterior y rampas / escaleras exteriores).

Resaltamos en este PMUS algunas de las asociaciones de personas con discapacidad en el núcleo urbano de Valdepeñas:

Figura 91. Calle Manuel León.  
Imágenes de la señalización de obras de remodelación del Centro municipal de Servicios Sociales y sede de AFA

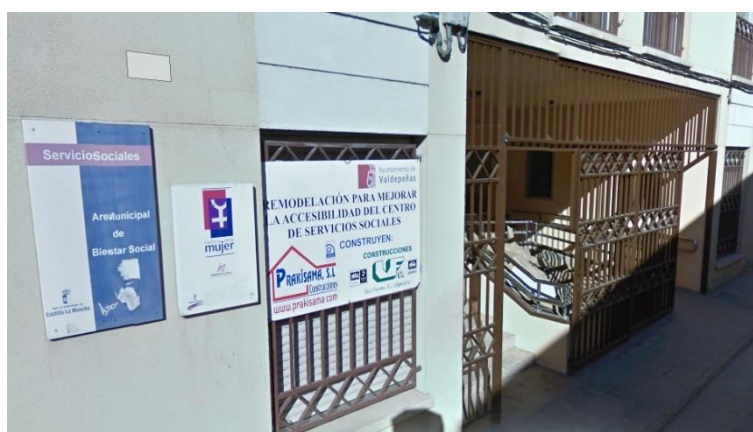


Figura 92. Calle Bataneros.  
Asociación A Down. Plaza de  
aparcamiento discapacitados.  
Paso de cebra elevado al nivel  
de las aceras



Figura 93. Carretera Salida de  
Moral s/n. Entrada AFAD -  
Asociación de Familiares y  
Amigos de las Personas con  
Discapacidad.



En la última década ha tomado protagonismo la **accesibilidad cognitiva**, es la característica de los entornos, procesos, bienes, productos, servicios objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos que permite la **fácil comprensión y la comunicación**. Junto con la accesibilidad física y la sensorial, **forma parte indisoluble de la accesibilidad universal**.

Es parte intrínseca de la accesibilidad, los principales requisitos de las personas ante la complejidad del medio urbano tienen que ver con la **comprensión, la predicción y la orientación** tanto temporal como espacial sin discriminación por razones de edad, de idioma, de estado emocional o de capacidades cognitivas.

Los sentimientos de incapacidad y de frustración con nosotros mismos cuando nos perdemos o necesitamos ayuda de otros para movernos en transporte público o privado, porque no entendemos la información que se nos proporciona, lo que realmente se pone en evidencia es el fracaso en el diseño de estos espacios o servicios.

Las herramientas para conseguir una **comunicación accesible entre entorno y persona** son una lectura comprensible, informar y dirigir a las personas en sus desplazamientos (*wayfinding*) y la señalización que tiene como objetivo informar a los diferentes tipos de usuarios.

Por tanto, será necesario que el nuevo modelo de movilidad de la ciudad se diseñe teniendo en cuenta a todos los colectivos de personas.



### 3.4.6. Soluciones ejecutadas y replicables

En Valdepeñas encontramos una serie de soluciones de urbanización bien ejecutadas que podrían ser replicadas y extendidas a otros puntos de la ciudad.

**Área peatonalizada y semipeatonalizada del casco histórico**, calles con tramos peatonalizados para la creación de espacios estanciales, la progresiva reurbanización de calles y algunas soluciones muy bien ejecutadas en algunos puntos de la ciudad que pueden ser replicadas y extendidas a más vías.

Figura 94. Calle Real. Vía semipeatonalizada con un buen ancho de banda peatonal. Plataforma única con bloques asfálticos en el lecho carrozable. Elementos temporales de sombra y color, de bajo costo, que cualifican el paseo y son un atractivo turístico.



#### Plataforma única (sección transversal a la misma cota)

Figura 95. Calle Pintor Mendoza. Plataforma única con bloques asfálticos en el lecho carrozable. Contenedores soterrados con plataforma. Bolardos para restringir parada de vehículos.

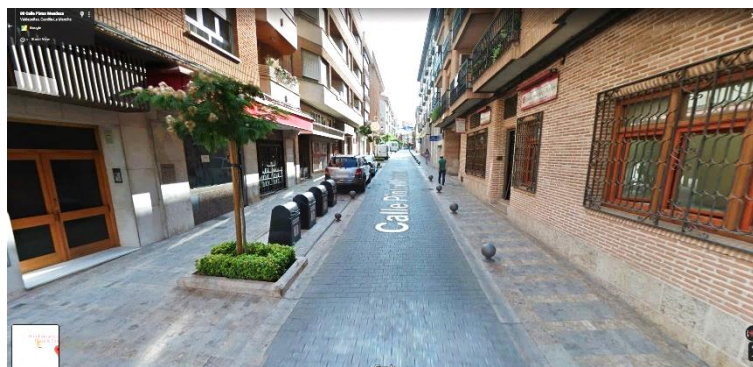
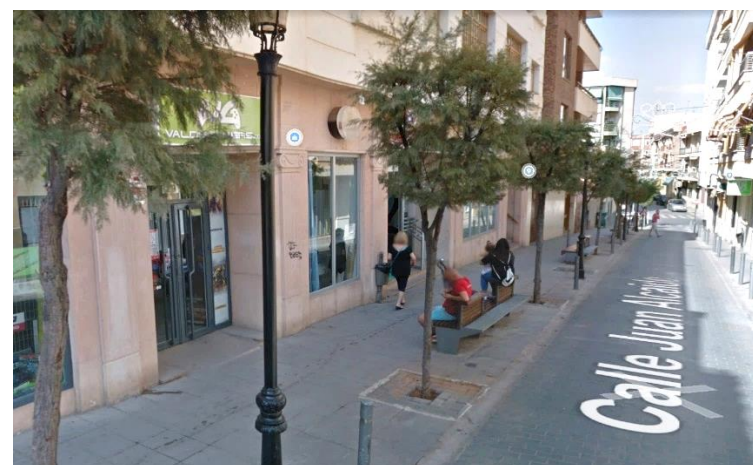


Figura 96. Calle Juan Alcaide. Plataforma única con bloques asfálticos en el lecho carrozable. En una de las aceras, ancho amplio con mobiliario urbano y alcorques con árboles.



## Calles con reurbanización de aceras (sección transversal a diferentes cotas)

Figura 97. Calle Reforma.

Rediseño de la sección transversal con ampliación y reurbanización de aceras. Mobiliario urbano. Bolardos para restringir parada de vehículos.



Figura 98. Calle Seis de Junio.

Ancho correcto de aceras en ambos sentidos, con alcorques y árboles



## Pasos de cebra elevados a la cota de la acera

Figura 99. Calle Constitución.

Doble paso de cebra en plataforma elevada para acceso al Centro de Salud.



**Calles con tramos peatonalizados para la creación de espacios estanciales**

Figura 100. Plazoleta de los Manchegos.  
 Tramo peatonalizado: área de paseo y juego.  
 Arborización y mobiliario urbano.



Figura 101. Plazoleta Roncesvalles.  
 Tramo de la calle Habana, entre Calle Salida del Peral y Calle Salida de Membrilla.  
 Tramo peatonalizado: área de paseo y juego.  
 Pavimento de colores, arborización y mobiliario urbano.



**Cambio de sección de acera**

Figura 102.Plaza Veracruz.

Cambio de sección para ampliación del ancho de acera (ver detalle). Lecho carrozable ligeramente sinuoso adecuado para reducción de velocidad y posibilidad de ganar espacio peatonal.

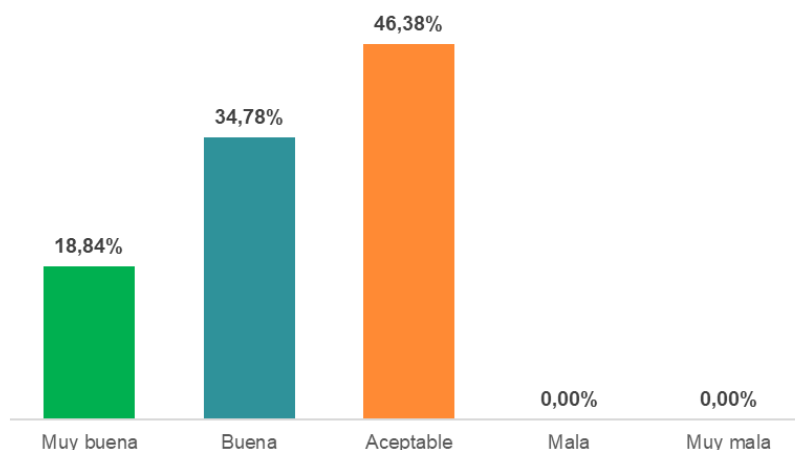
Pavimento de adoquines (bloques asfálticos) adecuados para vías de bajo volumen de tránsito. Elementos verdes y mobiliario urbano.



**3.4.7. Valoración de la movilidad a pie en Valdepeñas**

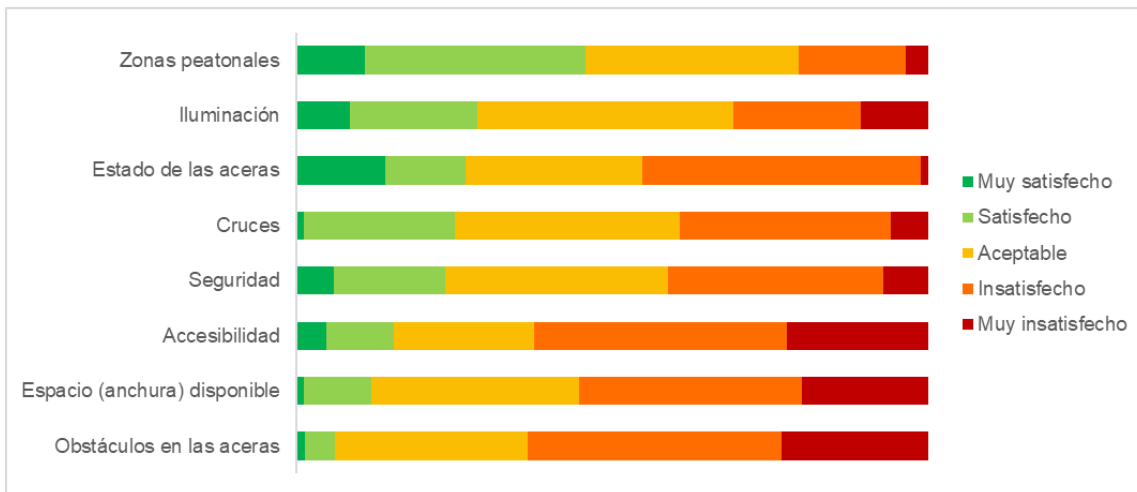
En la encuesta aplicada se valora la movilidad a pie por parte de los valdepeñeros, siendo que el 53,6 % ha respondido que es muy buena o buena, y el 46,4% aceptable.

Figura 103.Valoración de la movilidad a pie en Valdepeñas



La siguiente figura muestra el grado de satisfacción de los encuestados sobre la movilidad peatonal en Valdepeñas y su infraestructura, presentando varios elementos fundamentales para el confort y seguridad de los peatones.

Figura 104. Grado de satisfacción con la movilidad peatonal



Las infraestructuras mejor valoradas fueron las zonas peatonales, con un 46% de respuestas valoradas como “satisfecho” y “muy satisfecho” y solo un 6% muy insatisfecho.

En segundo lugar, de respuestas positivas, la iluminación de las vías, con 29% de respuestas valoradas como “satisfecho” y “muy satisfecho”, aunque el 31% declaró estar insatisfecho y muy insatisfecho.

Los elementos peor valorados fueron los obstáculos en las aceras, sumando un 63,4% de valoraciones “insatisfecho” y “muy insatisfecho”. El siguiente elemento peor valorado fue la accesibilidad (62,4% de valoraciones “insatisfecho” y “muy insatisfecho” y, relacionado con esto, el espacio (anchura) disponible, puesto que solo el 11,8% se mostró “satisfecho” o “muy satisfecho”.





## 3.5. Movilidad en bicicleta

### 3.5.1. Caracterización espacial

#### Densidad de población, localización equipamientos y espacios

En cuanto a la movilidad ciclista, cada vez son más los adeptos al uso de este modo como medio de transporte habitual. Hace unos años la bicicleta se utilizaba principalmente para ocio y su uso como modo de transporte era prácticamente inexistente, pero en la última década el uso de la bicicleta se va implantando progresivamente en las ciudades siendo necesario tenerlo en cuenta tanto en la planificación de la ciudad como en la normativa para la circulación y el estacionamiento con el fin de regularlo al igual que otros tipos de vehículos, garantizando unas condiciones óptimas y seguras para todos los usuarios de las vías.

Como veremos a continuación, la configuración de Valdepeñas es óptima para la movilidad en bicicleta. Valdepeñas es una ciudad densa y compacta, lo que hace que las distancias ciclables sean muy accesibles. En el núcleo urbano las distancias norte-sur tienen como máximo 2 km y en el sentido este-oeste 1,5 km. La mayor densidad de población se localiza en la zona centro del núcleo urbano, desciende en la periferia y pasa a valores inferiores a un habitante por hectárea en el resto de la extensión del término municipal.

Además, la orografía acompaña ya que, Valdepeñas, por su situación geográfica, presenta un relieve casi completamente llano con pendientes bajas en el núcleo urbano. Ya la zona Sureste se caracteriza por una orografía con abundante presencia de cerros de escasa altura y formas redondeadas.

A continuación, se muestra una serie de figuras con los tiempos de viaje en bicicleta a 5 y 10 minutos desde el centro de la ciudad y varios equipamientos. Sería posible realizar trayectos que abarcan casi todo el núcleo urbano en máximo 10 minutos: acceder a equipamientos de salud, enseñanza (secundaria) o empresariales por parte de usuarios y trabajadores sería una opción viable y saludable. El acceso a las estaciones de transporte (autobuses y tren), situadas en el extremo este de la ciudad, también sería posible en bicicleta.

En los siguientes apartados analizaremos la situación de la infraestructura de la movilidad en bicicleta, que condiciona esa opción de transporte.



Figura 105. Tiempos de viaje en bicicleta a 5 y 10 minutos desde la Plaza de España de Valdepeñas

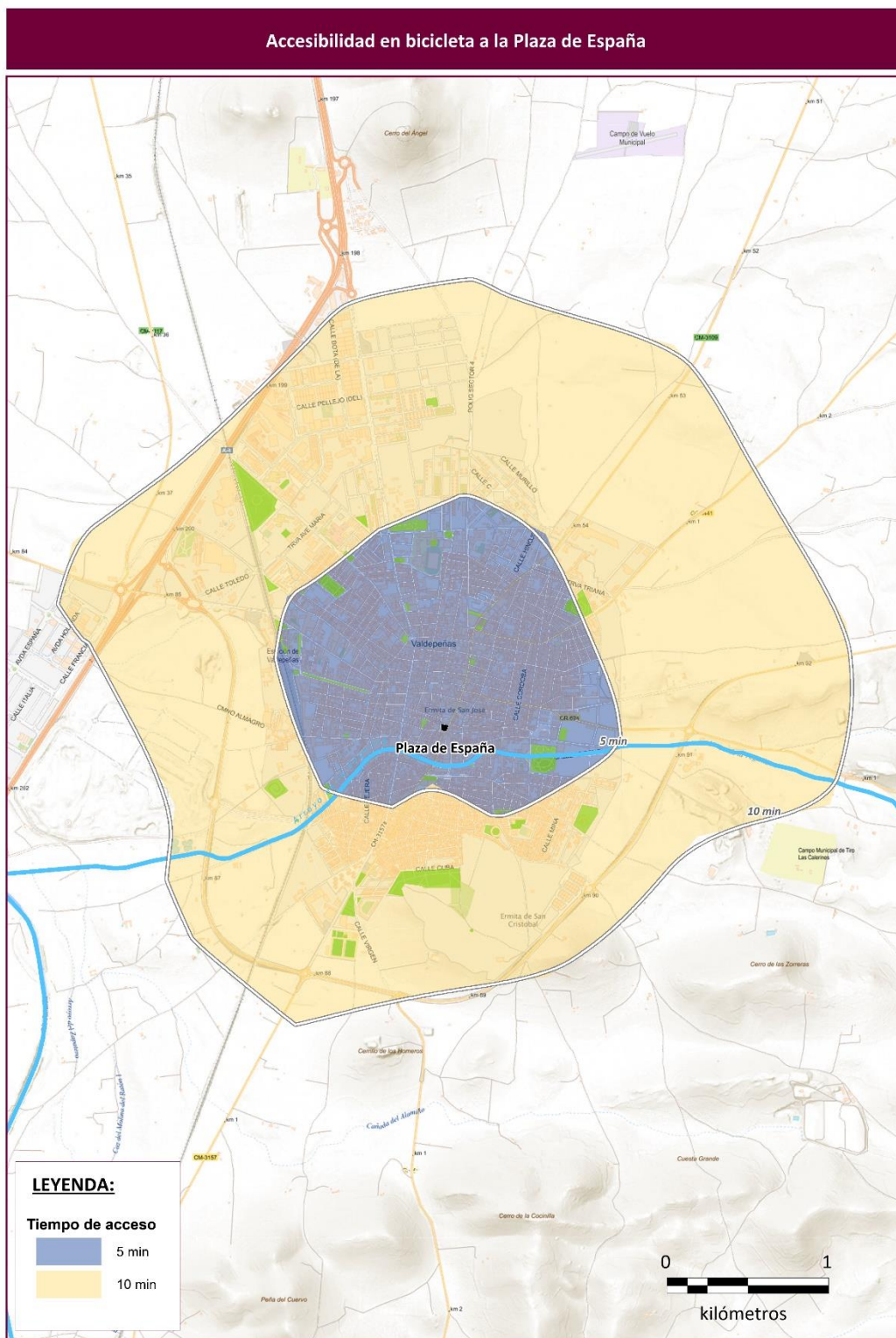


Figura 106. Tiempos de viaje en bicicleta a 5 y 10 minutos desde el Hospital Público Gutiérrez Ortega de Valdepeñas

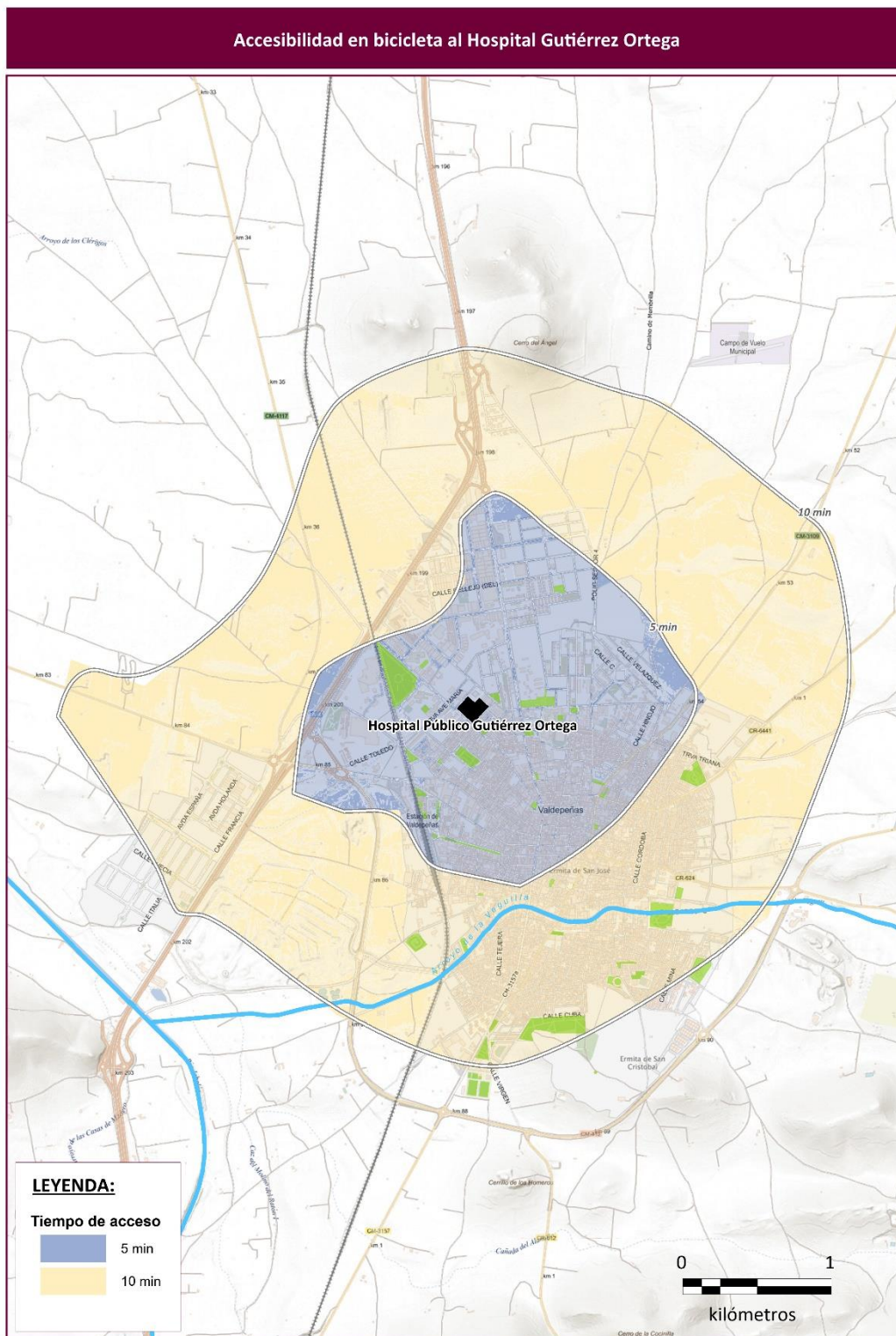


Figura 107. Tiempos de viaje en bicicleta a 5 y 10 minutos desde la Estación de Autobuses de Valdepeñas

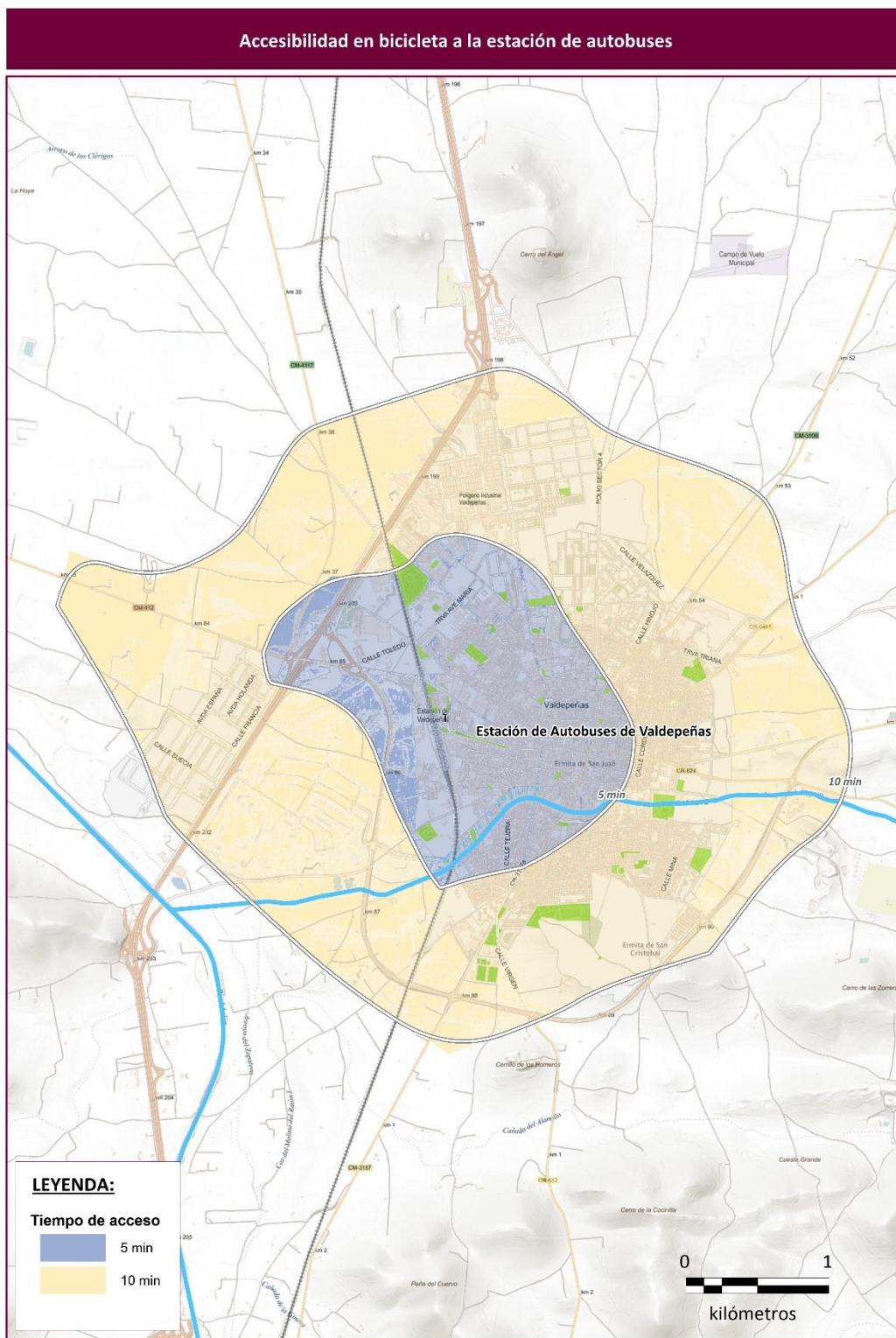


Figura 108. Tiempos de viaje en bicicleta a 5 y 10 minutos desde la Estación de Tren de Valdepeñas

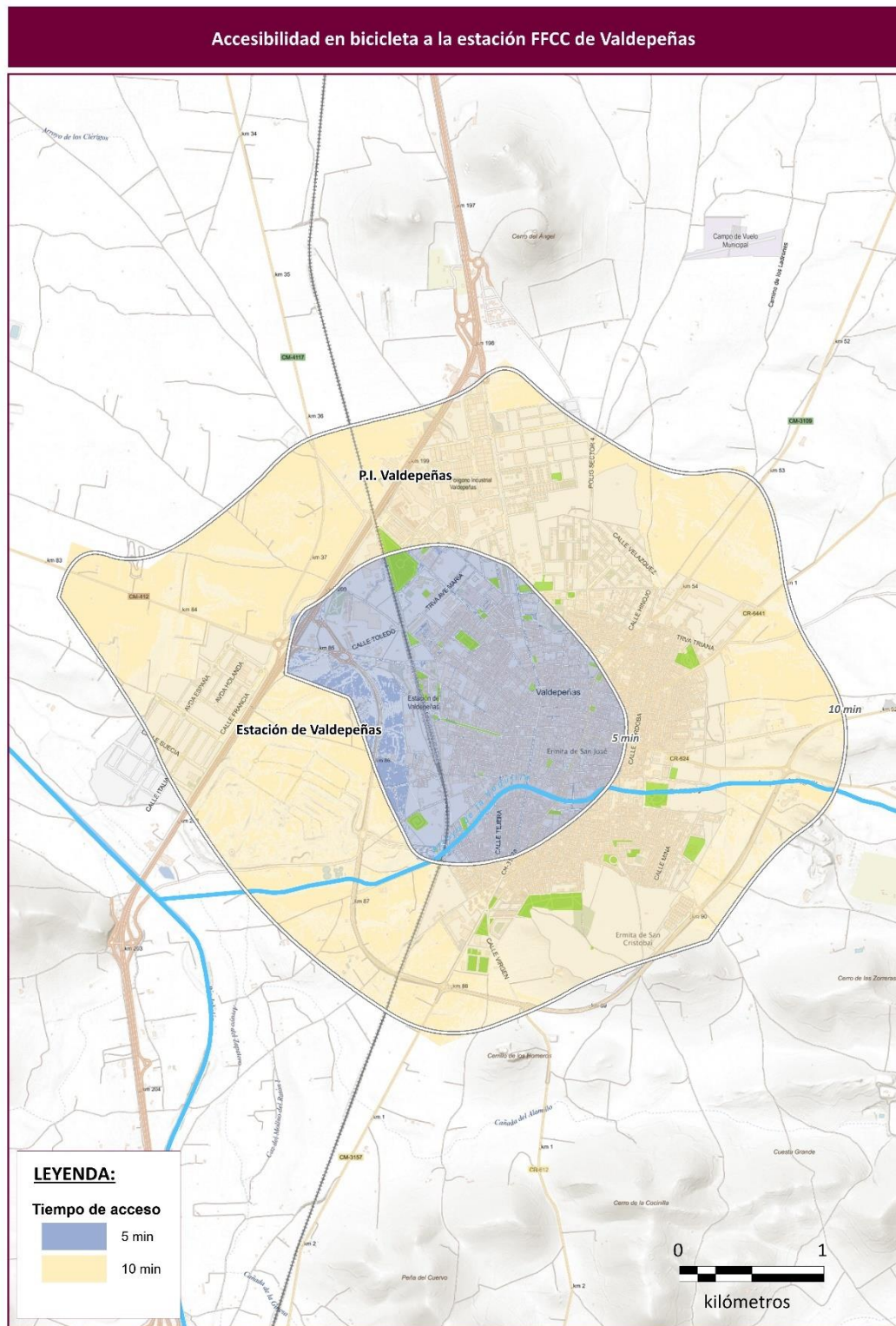
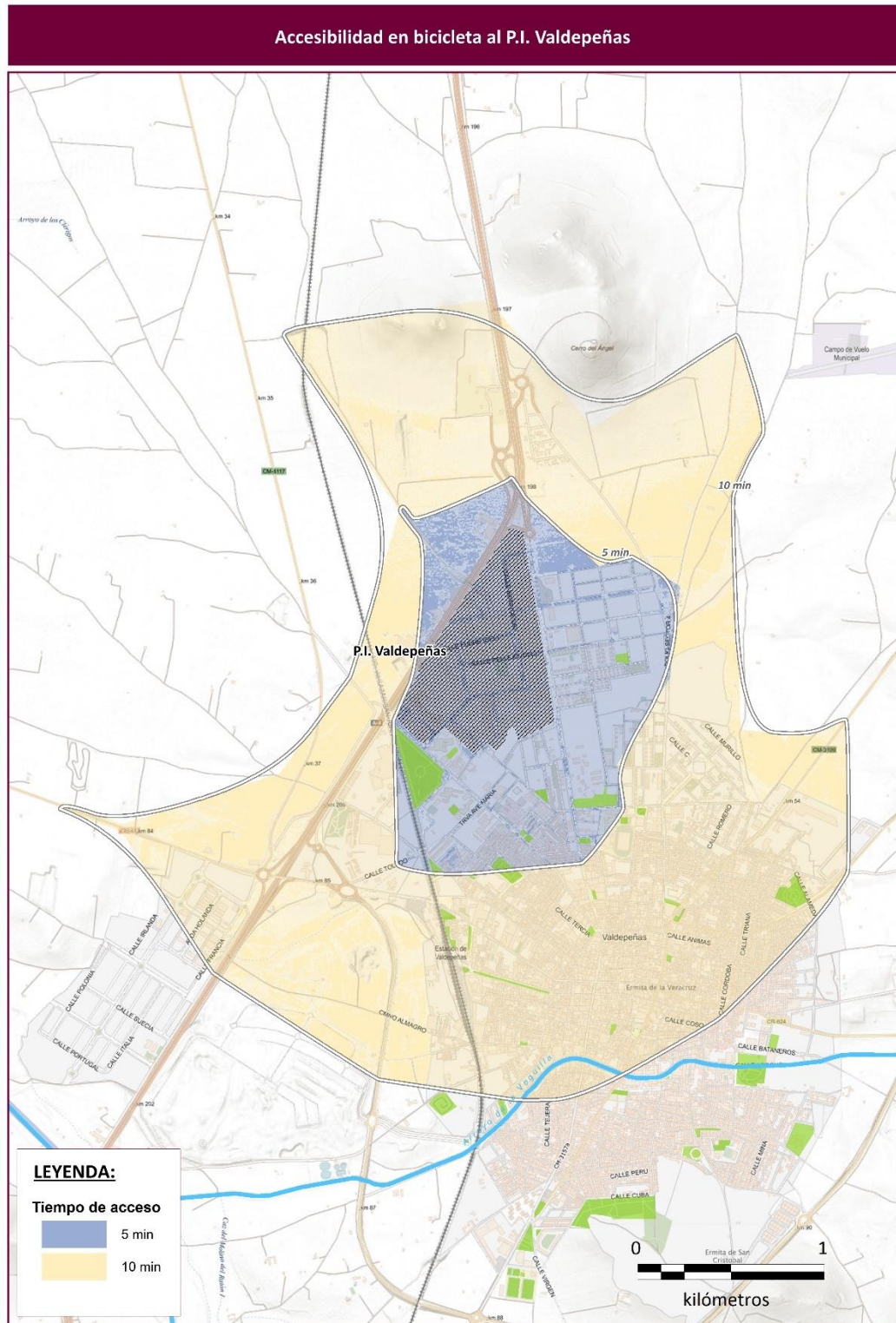


Figura 109. Tiempos de viaje en bicicleta a 5 y 10 minutos desde el Polígono Industrial de Valdepeñas



3.5.2. Caracterización del usuario

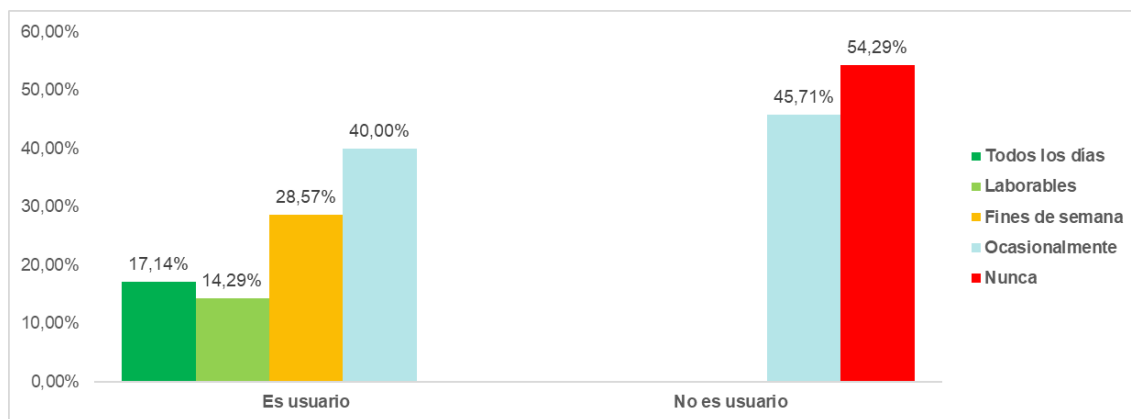
**Encuesta: uso habitual de la bicicleta**

En la encuesta de movilidad, tan solo un 5,5% declaran haber utilizado la bicicleta como medio de transporte para los trayectos descritos en día laborable.

Sin embargo, al preguntar si era usuario y con qué frecuencia, los resultados fueron los siguientes:

- Un 17,1% de los usuarios de bicicleta la usan todos los días, y 14,29% solo los días laborables, estos viajes suelen estar asociados a la movilidad obligada laboral.
- El 28,6% usa la bicicleta los fines de semana. Normalmente estos viajes se asocian a la movilidad no obligada por ocio.
- Un 40% declara utilizar la bicicleta ocasionalmente. Adicionalmente, el 45,7% personas que se declaran “no usuarias” también declaran usar la bicicleta ocasionalmente.
- El 54,2% no usa nunca este medio de transporte.

Figura 110. Frecuencia de uso de la bicicleta



**Encuesta: motivos de uso de la bicicleta**

Sobre los motivos de uso de la bicicleta en los viajes descritos en la encuesta, el 56% se corresponden a movilidad obligada: 34% por trabajo y 22% por estudios. El 44% restante se reparte entre asuntos personales (22%), compras (11%) y ocio (11%).

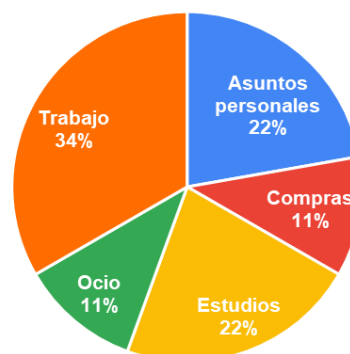


Figura 111. Viajes en bicicleta - motivos



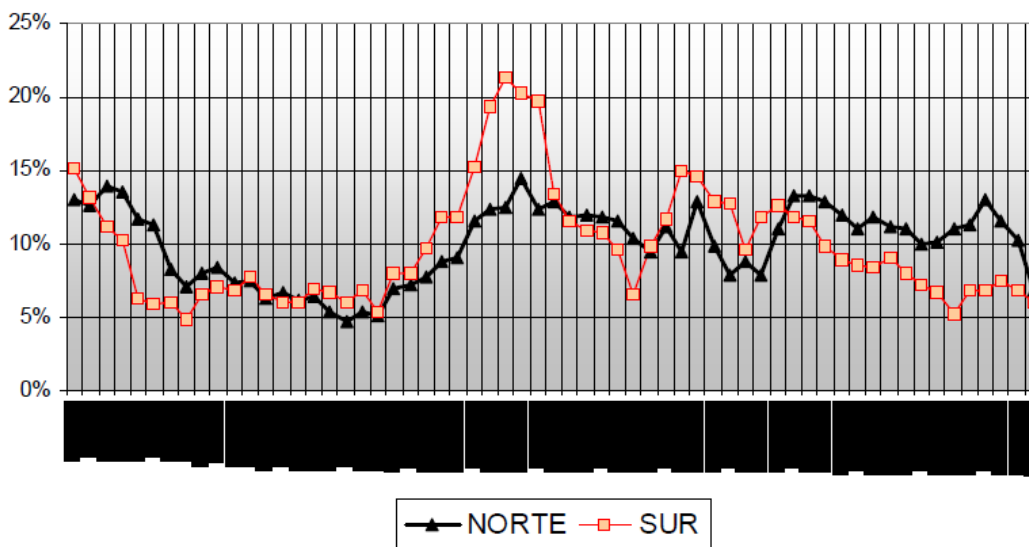
**Uso de la bicicleta en el informe de movilidad del POM 2010**

En el POM 2010 se incluyó una memoria de tráfico para caracterizar el tráfico y la movilidad en Valdepeñas, de modo que sus resultados sirviesen para justificar la toma de decisiones del Plan de Ordenación Municipal.

En los aforos realizados, además de los vehículos motorizados, se computaron las bicicletas: 163 del total de 5.395 vehículos registrados en la zona norte, y 149 del total de 4.823 vehículos registrados en la zona sur. En total, 312 bicicletas, un 3,1% del total de vehículos, con una distribución muy similar en las zonas norte y sur.

La distribución a lo largo del tiempo, en horas, muestra puntas concentradas y fuertes oscilaciones. Hay un valle claro en ambos sentidos, entre las 8:00 y 13:00, que corresponde con horario escolar y serían trayectos vinculados a la movilidad laboral. El resto del día los porcentajes son sensiblemente mayores, llegándose en dirección sur a un porcentaje máximo del 21 % de 13:45 a 14:45, que corresponde con la hora de salida de los institutos situados en la Avenida de los Estudiantes.

Figura 112. Distribución horaria de las bicicletas y motos (POM 2010)



Mostramos, a continuación, los mapas de cobertura de la bicicleta para los institutos, donde se ve cómo cubren todo el núcleo urbano.





Figura 113. Tiempos de viaje en bicicleta a 5 y 10 minutos desde el IES Bernardo Balbuena de Valdepeñas

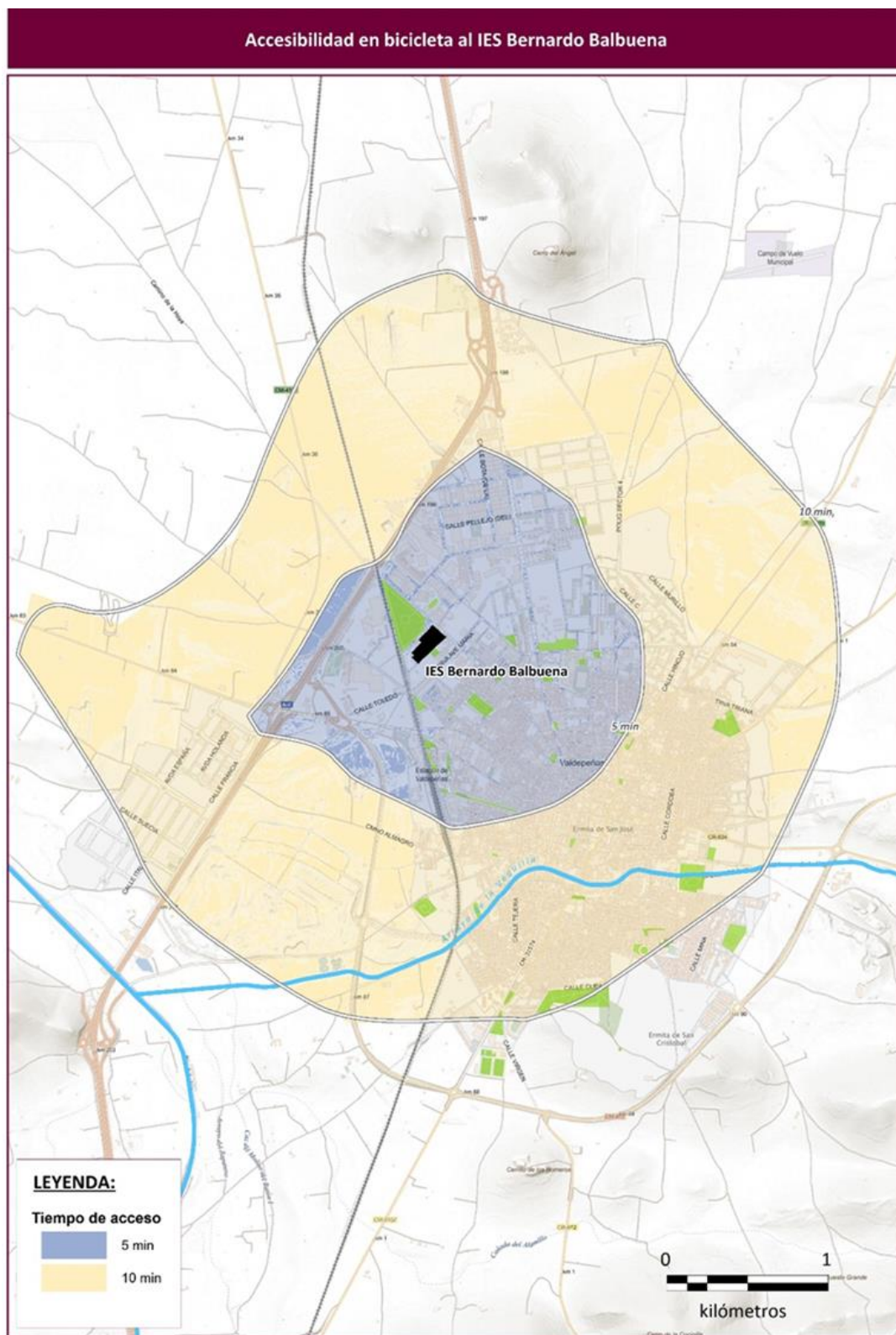
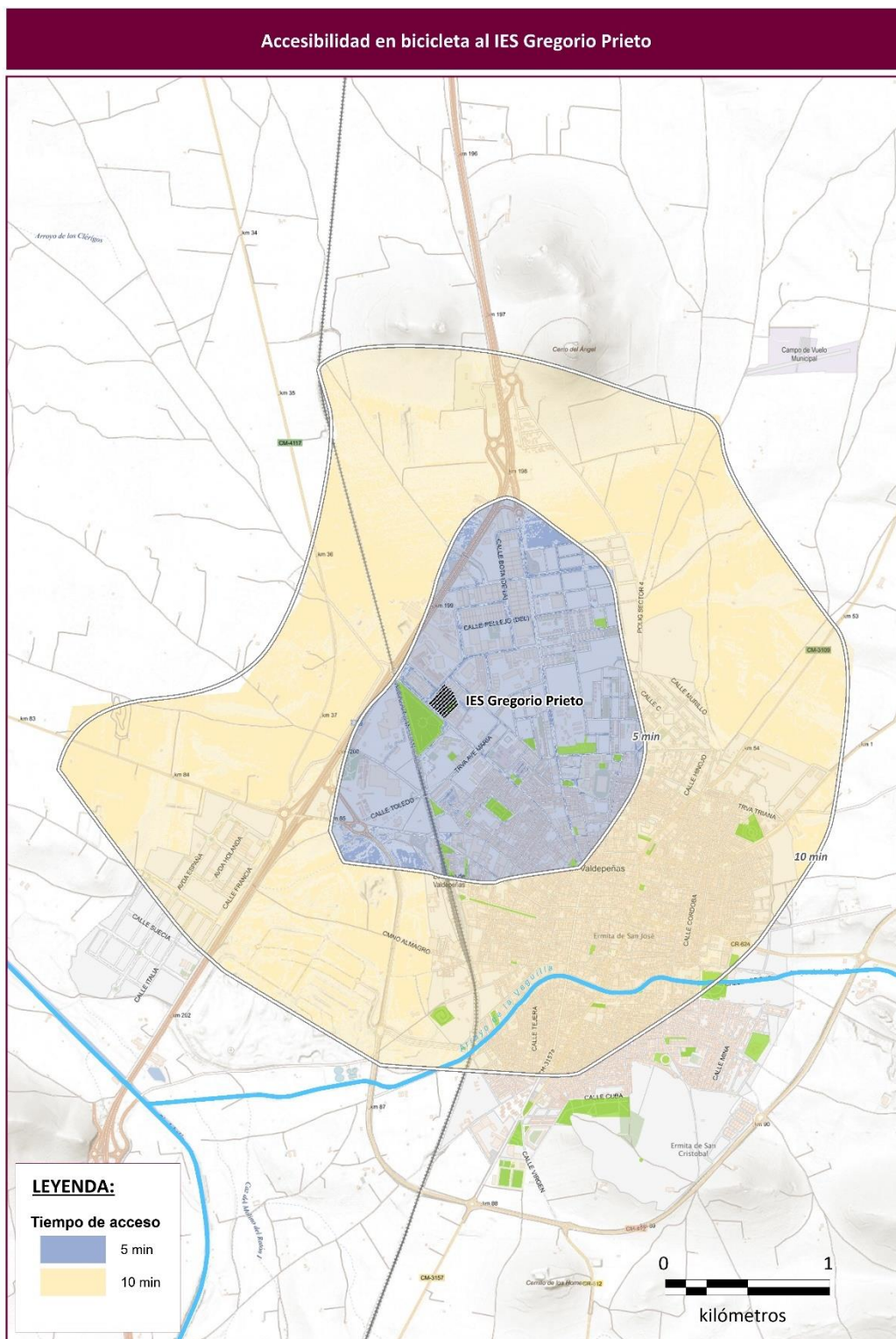




Figura 115. Tiempos de viaje en bicicleta a 5 y 10 minutos desde el IES Gregorio Prieto de Valdepeñas



3.5.3. Redes ciclovitarias en suelo urbano

A pesar de registrarse viajes en bicicleta para la movilidad obligada y no obligada, Valdepeñas no cuenta con las infraestructuras necesarias que permitan los desplazamientos por el centro urbano de manera ágil y segura (carriles bici, itinerarios urbanos, ...)

Infraestructura ciclista existente en suelo urbano

En este momento los únicos carriles existentes en suelo urbano se localizan en zonas de nuevo desarrollo como el Polígono Empresarial Entrecaminos y en la Av. Castilnuevo, siendo una red escasa, aislada e inconexa.

Figura 116. Carriles bici de P.E Entrecaminos

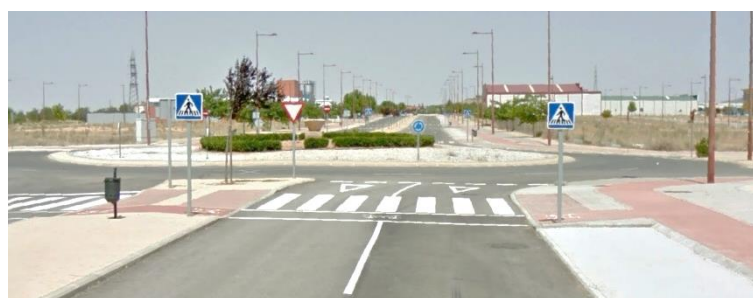


Figura 117. Carriles bici circular Av. Castilnuevo



### Estacionamiento

En cuanto a las infraestructuras de estacionamiento para bicicletas, aparcabicis, son escasas en el municipio y las existentes no permiten un anclaje seguro de la bicicleta al no poder anclar la estructura y la rueda al soporte. Esto provoca que muchos usuarios anclen sus bicis al mobiliario urbano.

Figura 118. Ejemplos aparcabicis municipio Calle Tomas de Antequera



Figura 119. Aparcabicis Centro deportivo



Figura 120. Bicis ancladas a mobiliario urbano



**Acciones municipales para promoción de la bicicleta**

Anualmente se celebra la Marcha ciclista, durante la Semana del Medio Ambiente (aproximadamente la última semana de mayo), en una ruta que sale de Plaza de España hasta el Peral, atravesando la calle Bernardo de Balbuena, Seis de Junio, Avenida Gregorio Prieto, Amapola y Salida del Peral.

Figura 121. Marcha ciclista de Valdepeñas (2018)



### Valdebici – sistema de préstamo

En el documento de prediagnóstico se explicó que en el municipio hubo un sistema de préstamo gratuito de bicicletas, Valdebici, actualmente en desuso, que pretendía mejorar la movilidad de municipios de la región al mismo tiempo que promover el ahorro energético y la disminución de emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera.

Este servicio se inauguró en noviembre de 2009 y contaba con 5 puntos de préstamo ubicados en diferentes zonas estratégicas de la ciudad que se encontraban instalados inicialmente en las siguientes ubicaciones:

- Plaza de la Constitución
- Ciudad Deportiva Virgen de la Cabeza
- Pabellón de La Molineta
- Parque del Este
- Parque Cervantes



Con un total de 50 bicicletas, el usuario tan solo tenía que abonar 3 euros anuales por la tarjeta. El servicio se podía utilizar a través de un código sms o tarjeta que se podrá adquirir en el servicio de Tesorería del Ayuntamiento y que identificaba al usuario, mientras que la bicicleta iba dotada de un sistema GPS que permitirá un seguimiento constante, lo que hace de este servicio algo seguro, rápido, económico y sostenible con la ciudad.

Por otro lado, se realizó con la Agencia de Energía de Castilla-La Mancha (AGECAM) un trabajo de campo que analizó cada una de las calles de la localidad para la elaboración de un libro blanco que permitiría, en el plazo de 5 años, la creación de un circuito urbano de carril bici protegido de la agresividad de los vehículos. Los ramales que darían cohesión a determinadas zonas de la ciudad se incorporaron al Plan de Ordenación Municipal (POM) para contemplar la creación de un carril-bici, de forma que cualquier actuación que se vaya a realizar en alguna calle incluida en el estudio se efectuará teniendo en cuenta los criterios del mismo para conseguir, de forma gradual, un circuito carril-bici que mejore el tránsito por la misma.



3.5.4. Red ciclovitaria futura prevista en el Plan General 2010

Por la zona este de Valdepeñas se plantea un crecimiento residencial que estaría estructurado mediante tres niveles de viario circundante. Uno de estos viarios se traza con carácter de Vía Parque, con una zona verde que acompañe al diseño del viario para que los viandantes puedan disfrutar de un sistema de parques entrelazados entre sí y con las zonas verdes de la ciudad existente. Se incluyó el diseño de infraestructuras para potenciar la movilidad activa en los nuevos desarrollos.

Vinculados a estos futuros desarrollos, se plantean carriles bici perimetrales en la zona este, en la zona oeste y carriles complementarios. **Esta red incluiría carriles de conexión con los principales recorridos peatonales propuestos por el POM, pero sin dar continuidad en el núcleo urbano a la infraestructura ciclista.**

Figura 122. Esquema general de carriles bici previstos y conexión con zonas verdes propuestas y existentes – POM 2010



Figura 123. Sección tipo 1 de los corredores verdes previstos en el POM 2010

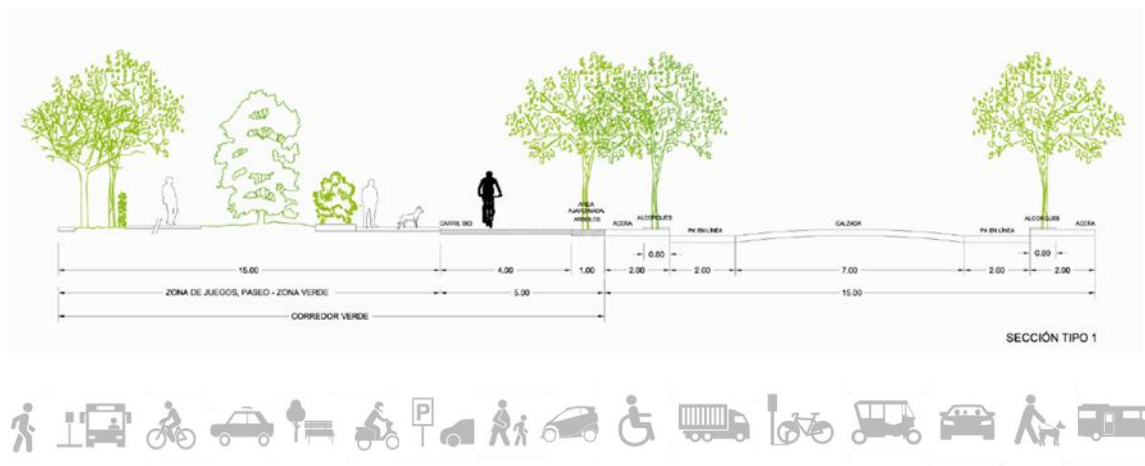




Figura 124. Sección tipo 7 de los corredores verdes previstos en el POM 2010

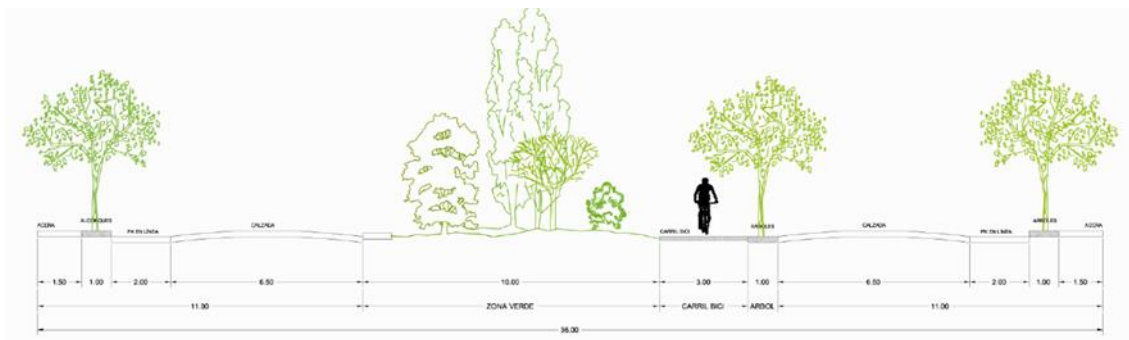


Figura 125. Estructura general de parques y corredores verdes con infraestructura ciclovitaria previstos en el POM 2010



3.5.5. Redes ciclovias y ecoturismo

Las instalaciones municipales específicas para los desplazamientos en carril bici se limitan al diseño de rutas externas a la zona urbana, para el desarrollo de rutas cicloturísticas que abarcan hasta 165 kilómetros por los alrededores de la localidad, mediante el Proyecto “Pedaleando entre Viñas” enfocado principalmente a los aficionados a la bicicleta, aunque también va dirigido a todas aquellas personas que salen a andar habitualmente.

Este tipo de ocio se ha ido incrementando como alternativa a la ausencia de playa y tienen como objetivo conocer el municipio desde otra perspectiva.

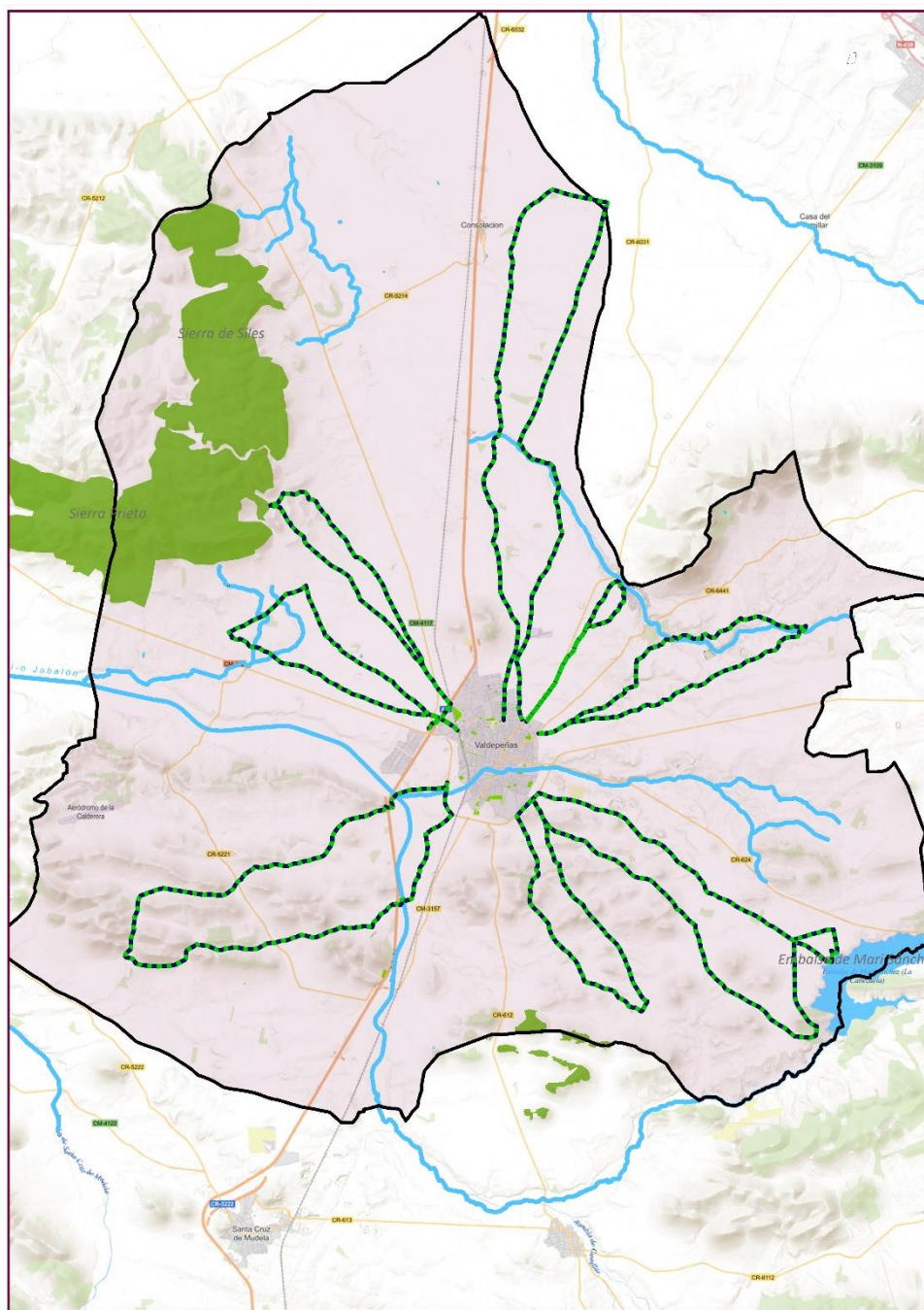
Se compone de 8 rutas:

- Ruta 1: La Cabezuela. Distancia de 26 kilómetros y nivel de dificultad difícil.
- Ruta 2: Lourdes. Distancia de 15 kilómetros y nivel de dificultad difícil.
- Ruta 3: San Roque. Distancia de 25 kilómetros y nivel de dificultad muy difícil.
- Ruta 4: Los Llanos. Distancia de 15 kilómetros y nivel de dificultad fácil.
- Ruta 5: Sierra Prieta. Distancia de 18 kilómetros y nivel de dificultad moderado.
- Ruta 6: Consolación. Distancia de 33 kilómetros y nivel de dificultad difícil.
- Ruta 7: El Peral. Distancia de 10 kilómetros y nivel de dificultad fácil.
- Ruta 8: Santa María. Distancia de 18 kilómetros y nivel de dificultad moderado

Figura 126. Señales de las ocho rutas cicloturistas, con informaciones del tipo de ruta



Figura 127. Rutas cicloturistas de Valdepeñas



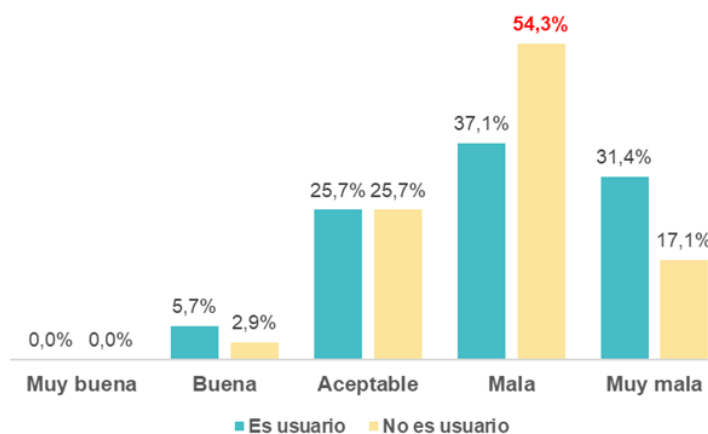
Fuente: Elaboración propia



3.5.6. Valoración de la movilidad en bicicleta en Valdepeñas

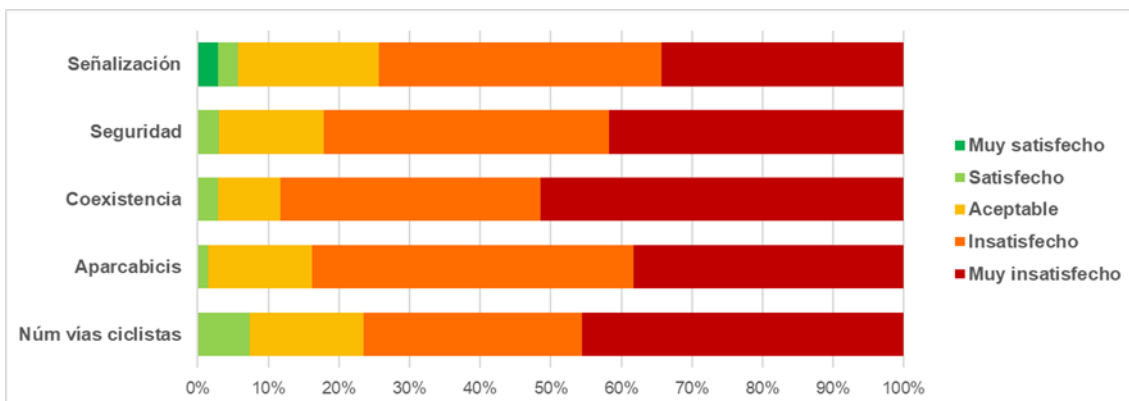
En la encuesta realizada, los usuarios de la bicicleta valoran un poco mejor la movilidad en bicicleta de Valdepeñas que los no usuarios. Entre estos, el 71,4% opina que es mala (54,3%) o muy mala (17,1%). Aunque entre los usuarios el resultado es un poco inferior, de 68,5%, su valoración es más crítica pues el 31,4% cree que es muy mala (frente al 17,1% de los no usuarios). La valoración aceptable se mantiene igual para ambos.

Figura 128. Valoración de la movilidad en bicicleta de Valdepeñas



La siguiente figura muestra el grado de satisfacción de los encuestados a diferentes aspectos relacionados con la movilidad en bicicleta.

Figura 129. Grado de satisfacción con los siguientes aspectos relacionados con la movilidad en bicicleta



Las respuestas de la encuesta de satisfacción muestran una situación muy precaria de infraestructura de bicicleta, como se ha descrito en apartados anteriores. El 81,7% de las respuestas han sido “insatisfecho” o “muy insatisfecho”. Apenas la señalización ha recibido la una puntuación de “muy satisfecho” y el total de respuestas positivas (satisfecho o muy satisfecho) es de un 3,9%.

Se observa que el aspecto peor valorados es el de la coexistencia.



### 3.6. Análisis del Transporte Público

Como ya se recogió en el Prediagnóstico, el sistema de transporte público de Valdepeñas cuenta con dos líneas de **autobús urbano**, estación autobuses con **líneas regionales e interurbanos** y estación de ferrocarril con **servicio de tren de media y larga distancia**. Además, existe servicio de taxi en el municipio.

#### 3.6.1. Líneas urbanas

Valdepeñas cuenta con dos líneas de transporte urbano colectivo de viajeros, servicio que se presta en régimen de concesión. Estas líneas **dan servicio conectando distintas zonas de la ciudad con los servicios públicos educativos y sanitarios y el área donde se desarrolla el mercadillo semanal**, ubicados en la zona norte del casco urbano, y que se verán ampliadas para **dar cobertura a las familias en el traslado de alumnos de los distintos Centros de Educación Infantil y Primaria de la localidad a los dos comedores escolares existentes en los CEIP Luis Palacios y Lucero**.

Recientemente se han publicado los pliegos donde se establecen las condiciones técnicas, requisitos y características de la prestación del servicio de transporte urbano colectivo de viajeros en Valdepeñas durante los próximos 10 años de concesión. Según se recoge en el pliego los itinerarios, paradas y horarios de las líneas son los siguientes:

- **Línea 1 (Zona Este):** Línea Circular de Hospital Gutiérrez Ortega – Calle General Margallo – Hospital Gutiérrez Ortega con un total de 38 paradas, una longitud total del recorrido de 9 km y tiempo previsto de 35 minutos. Esta línea deberá dar servicio de comedor escolar de CEIP Jesús Castillo a la Plaza de Veracruz, con recogida de niños en el Colegio Jesús Baeza, en el Colegio Nuestra Señora de los Dolores-Salesianas Valdepeñas y terminando en el CEIP Luis Palacios.
- **Línea 2 (Zona Oeste)** Línea Circular de Hospital Gutiérrez Ortega – Calle Camino del Ratón – Hospital Gutiérrez Ortega con un total de 30 paradas, una longitud total del recorrido de 9 km y tiempo previsto de 35 minutos. Adicionalmente esta línea debe efectuar el recorrido del comedor escolar desde el CEIP Lorenzo Medina a CEIP Juan Alcaide y concluiría en el CEIP Lucero.

El servicio lo prestarán como mínimo dos autobuses, uno por línea, con capacidad de 26 a 38 plazas (incluido el conductor), mínimo 25 plazas sentados, estando adaptado al menos uno de ellos a personas con movilidad reducida.

El servicio se presta de **lunes a viernes**, los doce meses del año. Los días no lectivos, se suprime el primer y último viaje que consiste en el traslado de los estudiantes y llegada al instituto y la recogida de los mismos al terminar el horario lectivo, así como las rutas de comedor escolar.



Hay **7 expediciones diarias salvo el jueves**, día del mercadillo, en el que se añaden 4 expediciones más. Los días no lectivos se realizan 3 expediciones menos, las de las rutas a centros educativos. El servicio comienza a las **8:00 de la mañana y termina a las 15:00**, por lo que no se presta servicio por las tardes. Hay **servicios especiales** en la Festividad de Todos los Santos, días 31 de octubre y 1 y 2 de noviembre con 3 servicios de ida y vuelta; y en las Fiestas de Agosto con 10 servicios extraordinarios desde el Recinto Ferial.

Tabla 10. Servicios diarios excepto jueves del autobús urbano

Diario excepto jueves	Salida	Llegada	Tiempo	Total kilómetros
Recogida de los estudiantes y llegada al Instituto*	8:00	8:30	0:30	4,5
Del Hospital-Barrios-Hospital	8:30	9:05	0:35	9,0
Del Hospital-Barrios-Hospital	9:05	9:40	0:35	9,0
Del Hospital-Barrios-Hospital	9:40	10:15	0:35	9,0
Del Hospital-Barrios. Termina salvo los jueves	10:15	10:30	0:15	4,5
Ruta comedor escolar*	13:55	14:20	0:25	4,0
Recogida de los estudiantes y llegada al barrio*	14:20	15:00	0:40	4,5

\* Servicio de solo lectivos

Tabla 11. Servicios jueves autobús urbano

Servicios Jueves	Salida	Llegada	Tiempo	Total kilometros
Recogida de los estudiantes y llegada al Instituto*	8:00	8:30	0:30	4,5
Del Hospital-Barrios-Hospital	8:30	9:05	0:35	9,0
Del Hospital-Barrios-Hospital	9:05	9:40	0:35	9,0
Del Hospital-Barrios-Hospital	9:40	10:15	0:35	9,0
Del Hospital-Barrios-Hospital	10:15	10:30	0:15	9,0
Del Hospital-Barrios-Hospital	10:50	11:25	0:35	9,0
Del Hospital-Barrios-Hospital	11:25	12:00	0:35	9,0
Del Hospital-Barrios-Hospital	12:00	12:35	0:35	9,0
Del Hospital-Barrios. Termina los jueves	12:35	12:50	0:15	4,5
Ruta comedor escolar*	13:55	14:20	0:25	4,0
Recogida de los estudiantes y llegada al barrio*	14:20	15:00	0:40	4,5

\* Servicio de solo lectivos

Por tanto, la **frecuencia** del servicio diario de 8:30-10:15 y los jueves de 8:30-12:35 es de **35 minutos**, adecuándose el servicio a partir de esas horas a dar servicio a los colegios añadiendo dos expediciones una correspondiente a la ruta del comedor escolar a la 13:55 y otra de recogida de estudiantes a las 14:20.

Esto es, el servicio de autobús urbano está concebido para dar servicio a los colegios tanto en la entrada y salida de los estudiantes como con las rutas de comedor, y para conectar con el hospital en las primeras horas de la mañana. Adicionalmente, los jueves se aumentan 4 expediciones para dar servicio al mercadillo municipal que tiene lugar en la explanada del Parque de Cervantes en horario de 8:00-14:00.



En cuanto a las **tarifas** serán las que en cada momento apruebe el Ayuntamiento, siendo las fijadas al inicio del contrato las siguientes:

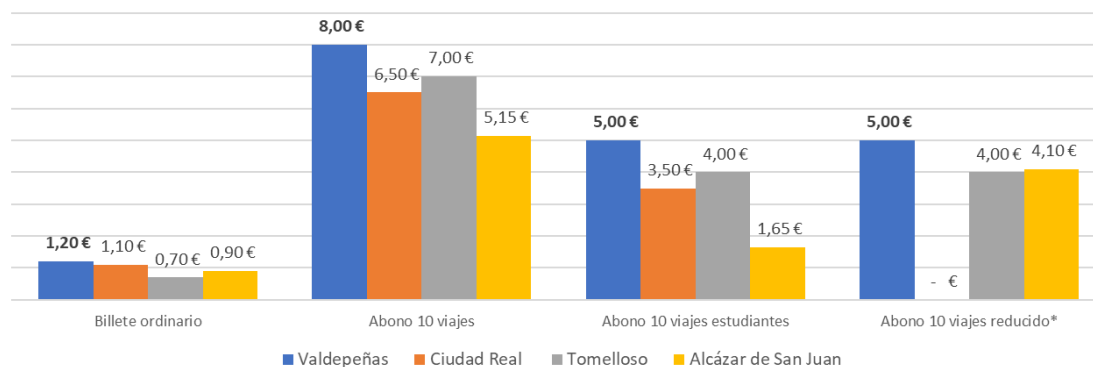
- Tarifa normal: 1,20€
- Abono 10 viajes: 8,00€
- Abono 10 viajes estudiantes: 5,00€
- Abono 10 viajes 5,00€: Personas con 65 años cumplidos, personas con reconocimiento de discapacidad igual o superior al 65%, pensionistas que tengan reconocida una invalidez permanente total, absoluta o gran invalidez, cualquier otro caso que se contemple en un convenio de colaboración entre una organización asistencial y la Administración.
- Gratuito: Menores de 6 años y rutas comedores escolares.

A continuación, se recoge una comparativa de tarifas del servicio de autobús urbano de distintos municipios de la provincia de Ciudad Real:

Tabla 12. Comparativa tarifas autobús urbano Valdepeñas y otros municipios de Ciudad Real

Municipios	Población (hab.)	billete ordinario	Abono 10 viajes	Abono 10 viajes estudiantes	Abono 10 viajes reducido*
<b>Valdepeñas</b>	<b>30.077</b>	<b>1,20€</b>	<b>8,00€</b>	<b>5,00€</b>	<b>5,00€</b>
Ciudad Real	74.746	1,10€	6,50€	3,50€	-
Tomelloso	35.873	0,70€	7,00€	4,00€	4,00€
Alcázar de San Juan	30.576	0,90€	5,15€	1,65€	4,10€

Figura 130. Comparativa tarifas autobús urbano Valdepeñas y otros municipios de Ciudad Real



Se observa que las tarifas de todos los títulos de transporte son algo superiores al resto de municipios con los que se compara Ciudad Real, Tomelloso y Alcázar de San Juan.

Según los recorridos y paradas establecidas en el pliego se han calculado las **coberturas de población a 5 minutos** de cada una de las líneas, esto es la población que tiene una parada de autobús a 5 minutos o menos andando desde su domicilio.



Figura 131. Cobertura línea 1 (Zona Este) a 5 minutos andando

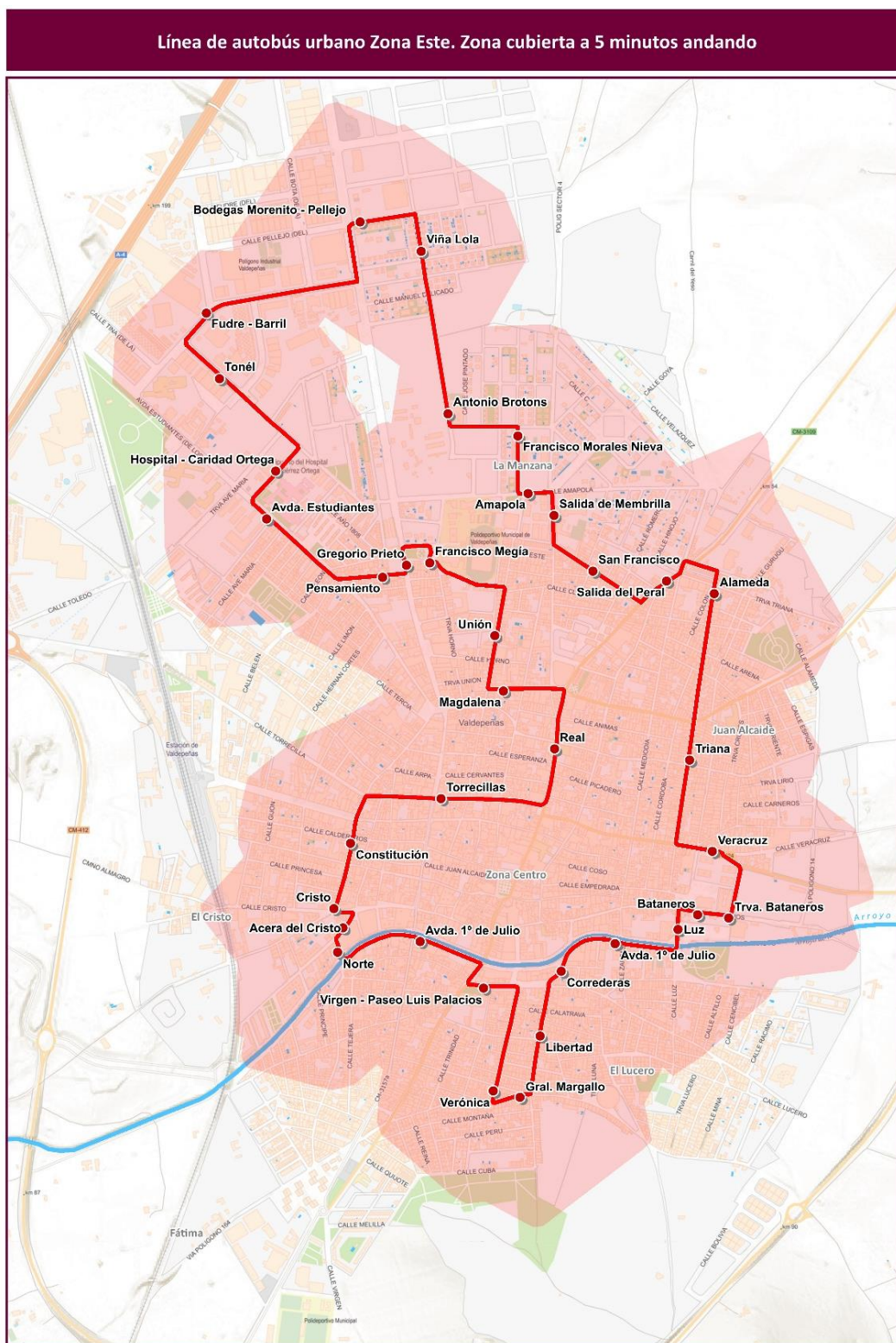
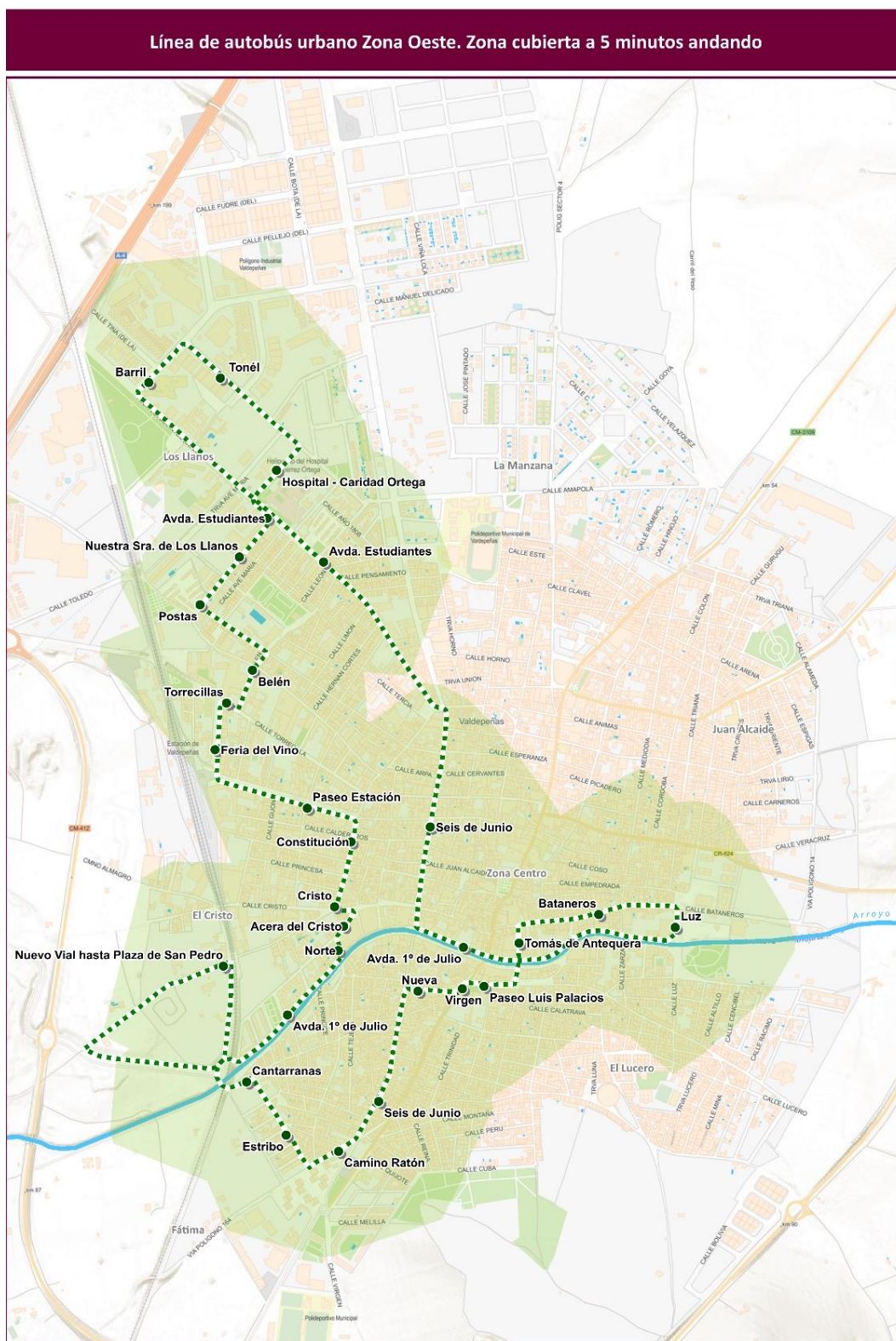




Figura 132.Cobertura línea 2 (Zona Oeste) a 5 minutos andando



La línea 1 tiene una cobertura a 5 minutos andando de 25.188 habitantes lo que supone un 84% de la población de Valdepeñas tiene una parada de autobús de la línea 1 a menos de 5 minutos a pie desde su casa. Mientras que la línea 2 tiene una cobertura de 19.860 habitante, esto es un 73% de la población tiene una parada de la línea 2 a menos de 5 minutos a pie desde su casa.

Hay que señalar que la **cobertura conjunta de ambas líneas es del 90,4% del total de la población** (27.198 habitantes) ya que el solape de las dos líneas es del 65,6%, es decir 17.852 habitantes tienen servicio tanto de la línea 1 como de la línea 2 a menos de 5 minutos andando desde su casa y por tanto se puede decir que solo 7.337 habitantes (24,4% de la población total) son servidos exclusivamente por la línea 1 (zona este) y 2.009 habitantes (6,7% de la población) exclusivamente por la línea 2 (zona oeste).

Analizando la cobertura que dan estas líneas a los equipamientos y especialmente a las asociaciones de discapacitados y centros de educación especial se observa que la Asociación AFAD (Asociación de Familiares y Amigos del Discapacitado) no tiene cobertura por ninguna de las dos líneas de autobús urbano como se muestra en la siguiente figura, siendo necesario atravesar el paso subterráneo de la Calle Torrecilla para acceder a la Asociación al encontrarse al lado oeste de las vías del tren, con la sensación de inseguridad que puede ocasionar este tipo de infraestructuras.



Figura 133. Cobertura red autobús urbano y ubicación asociaciones discapacitados

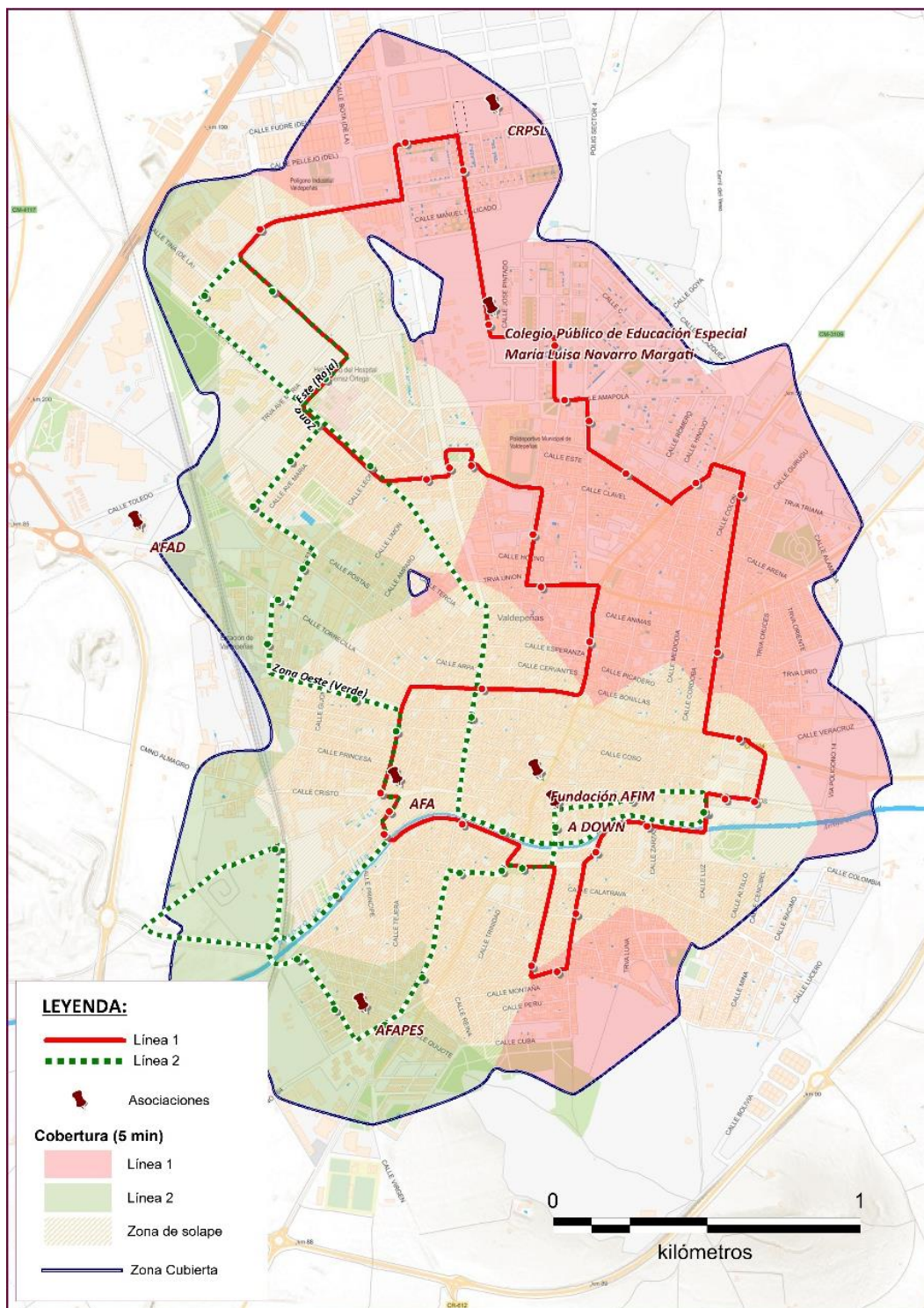


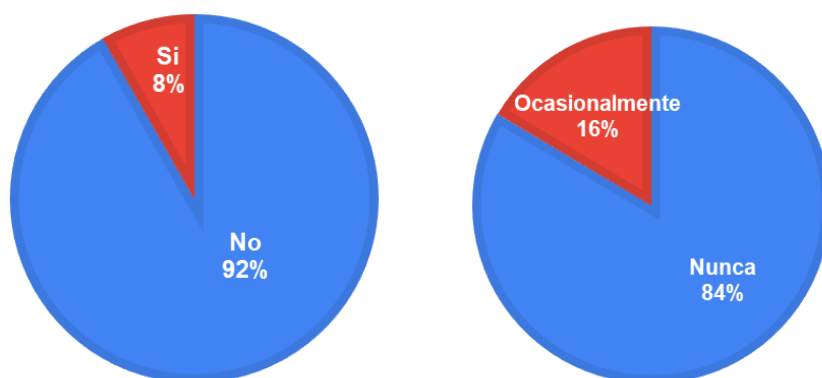
Figura 134. Detalle paso subterráneo acceso a AFAD



Por último, en la **encuesta de movilidad** se ha pedido a los ciudadanos de Valdepeñas que **valoren el servicio de autobús urbano en el municipio**.

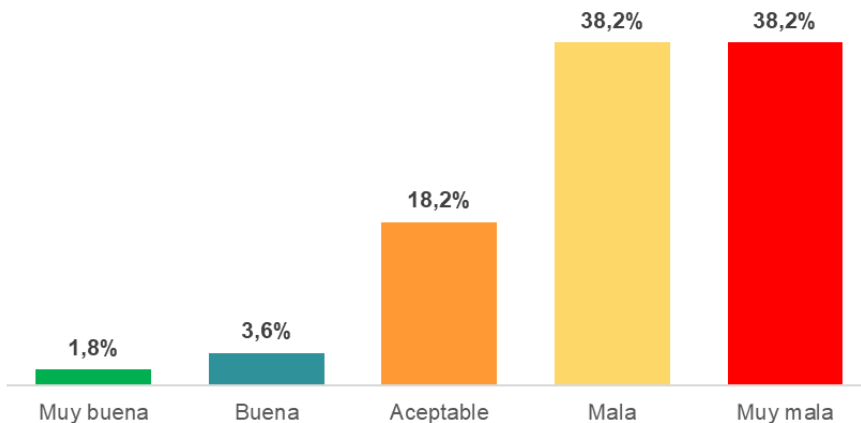
Hay que señalar que de las encuestas realizadas en ninguna de ellas se ha seleccionado el transporte público urbano como modo habitual de desplazamiento, sin embargo, **el 8% de los encuestados se considera usuario del transporte público** siendo la frecuencia de uso ocasional. De los encuestados que no son usuarios del transporte público algunos sí lo utilizan ocasionalmente siendo la **frecuencia de uso ocasional en un 16%** de los encuestados y un **84% nunca lo usan**.

Figura 135. % Usuarios y frecuencia de uso del Transporte Público



En cuanto a cómo valoran los valdepeñeros el servicio de autobús urbano, más del 75% lo valora como muy malo o malo, un 18,2 % como aceptable y solo un 5,5% como bueno o muy bueno.

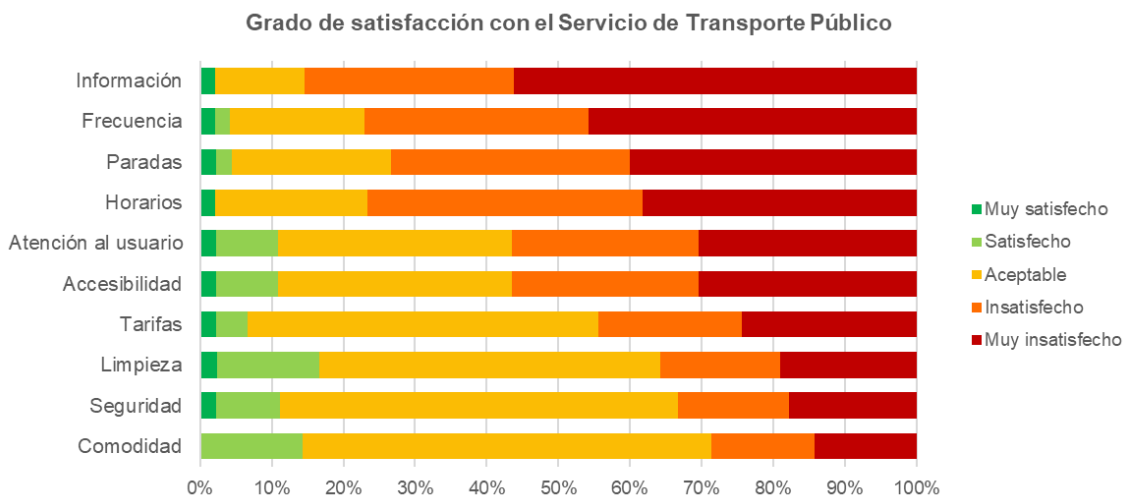
Figura 136. Valoración del servicio de autobuses urbanos en Valdepeñas



Si bien de los encuestados que usan ocasionalmente el servicio el 50% lo valora como muy malo o malo, el 36% como aceptable y el 14% como bueno.

La siguiente figura muestra el grado de satisfacción de los encuestados a diferentes aspectos relacionados con el servicio de autobuses urbanos.

Figura 137. Grado de satisfacción con el servicio de autobuses urbanos



Se observa que los **aspectos peor valorados son la información, la frecuencia, los horarios y las paradas** de los cuales más del 70% de los encuestados manifiesta estar muy insatisfecho o insatisfecho y los aspectos valorados como aceptables por más del 50% de los encuestados son la comodidad y la seguridad.



### 3.6.2. Líneas regionales e interurbanas

En la estación de autobuses de Valdepeñas prestan servicio, líneas de autobús tanto regionales como interurbanas, la estación está ubicada en la Calle Feria del Vino al oeste del núcleo urbano y cuenta con parada de autobús urbano de la línea 2 (oeste) a la salida de esta.

Figura 138. Ubicación estación de autobuses Valdepeñas



Las compañías que prestan servicio en esta estación son:

- Interbus: Presta el servicio **Valdepeñas-Ciudad Real**, con 3 servicios diarios. El trayecto tiene una duración de 1 hora y 10 minutos y un precio en torno a los 6€.
- Grupo Samar: Realiza el trayecto **Madrid-Jaén** con parada en Valdepeñas, con un servicio diario por sentido de lunes a viernes y los domingos. El trayecto Madrid-Valdepeñas tiene una duración de 2 horas 45 minutos y un coste aproximado de 16€. El trayecto Valdepeñas-Jaén tiene una duración de 2 horas 5 minutos y un coste de 11€.
- Alsa: Realiza el servicio **Valdepeñas-Granada** con un servicio al día por sentido, una duración de 2 horas y 55 minutos y un coste aproximado de 10€.
- Socibus: Cubre varias rutas del servicio entre Irún y Algeciras.



- BAM-Bus Almería Madrid, cubre el servicio de la VAC-216 **Almería-Madrid**. Con un coste de entre 13-20€ dependiendo del destino (Guadix, Almería o Roquetas).

Figura 139.Horarios y Tarifas VAC-216

### Horarios Linea VAC-216 ALMERIA-MADRID

Horarios de la línea regular de viajeros entre Madrid y Almería\*

Sentido Almería - Madrid				Sentido Madrid - Almería					
PARADAS		HORAS DE SALIDA Y PASO		PARADAS		HORAS DE SALIDA Y PASO			
↓	El Ejido	08:45	-	23:15**	↓	Aeropuerto Barajas	-	-	-
	Roquetas de Mar	-	14:15*	-		Madrid	09:30*	15:00	23:59**
	Almería(Puerto)	09:00	-	-		Manzanares	11:15	-	-
	Almería(Estación)	09:30	15:00	23:59		Valdepeñas	11:35	-	-
	Guadix	10:50	16:20	01:20		Guadix	14:45	20:15	05:15
	Valdepeñas	-	19:45	-		Almería (Estación)	16:15	21:45	06:30
	Manzanares	-	20:05	-		Almería (Puerto)	-	-	-
	Madrid	16:15	21:40	06:30		Roquetas de Mar	16:45	-	-
	Aeropuerto Barajas	-	-	-		El Ejido	-	22:15	07:15

\* Con parada en Valdepeñas y Manzanares para dejar viajeros con Origen Roquetas de Mar, Almería y Guadix

\*\* De Lunes a Viernes y Domingos.

\* Con parada en Valdepeñas y Manzanares, para recoger viajeros dirección a Guadix, Almería, y Roquetas de Mar.

### TARIFA DE PRECIOS LINEA VAC-216 ALMERIA - MADRID

ORIGEN - DESTINO	Km.	Normal	20%	50%	Menor 4 años 30%	10% *	I / V	Grupo 10
MADRID - GUADIX	452	23,60	18,88	11,80	16,52	21,24	42,48	21,24
MADRID - ALMERIA	565	29,50	23,60	14,75	20,65	26,55	53,10	26,55
MADRID - ALMERIA Puerto	565	29,50	23,60	14,75	20,65	26,55	53,10	26,55
MADRID - ROQUETAS DE MAR	588	30,70	24,56	15,35	21,49	27,63	55,26	27,63
MADRID - EL EJIDO	602	31,43	25,15	15,72	22,00	28,29	56,58	28,29
MANZANARES - GUADIX	278	14,52	11,62	7,26	10,16	13,07	26,13	13,07
MANZANARES - ALMERIA	391	20,42	16,34	10,21	14,29	18,38	36,75	18,38
MANZANARES - ROQUETAS	414	21,62	17,30	10,81	15,13	19,46	38,91	19,46
VALDEPEÑAS - GUADIX	251	13,11	10,49	6,56	9,18	11,80	23,60	11,80
VALDEPEÑAS- ALMERIA	364	19,01	15,21	9,51	13,31	17,11	34,21	17,11
VALDEPEÑAS- ROQUETAS	387	20,21	16,17	10,11	14,15	18,19	36,38	18,19
GUADIX - ROQUETAS	136	7,10	5,68	3,55	4,97	6,39	12,78	6,39
GUADIX - EL EJIDO	150	7,83	6,26	3,92	5,48	7,05	14,10	7,05

\* Minusválidos y acompañantes, mayores de 65 años, carnet joven, estudiantes menores de 25 años.  
 Actualmente a los Mayores de 65 años se les practica ocasionalmente un 20% en los ida y un 30% en los I-V.  
 \* Tarifa aplicable a partir del 27/07/2020

Las **conexiones de influencia funcional con los municipios** cercanos las cubren las siguientes compañías de autobuses:

- Autobuses Clemente: Cubre los servicios entre Valdepeñas-Castellar de Santiago y Valdepeñas-Torrenueva correspondiente a la VCM-104. Torrenueva tiene gran relación con Valdepeñas al servir el centro de Salud Valdepeñas 2 al municipio de Torrenueva.



**VALDEPEÑAS – CASTELLAR STGO. // CASTELLAR STGO. – VALDEPEÑAS**

SALIDAS DE VALDEPEÑAS		SALIDAS DE CASTELLAR
Lunes a viernes	12:30	07:00
	14:15	10:00
	20:15 Invierno	13:00
	19:15 Verano	16:00
Sábados	14:15	07:00 10:00

**VALDEPEÑAS – TORRENUEVA // TORRENUEVA – VALDEPEÑAS**

SALIDAS DE VALDEPEÑAS		SALIDAS DE TORRENUEVA
Lunes a viernes	12:30	07:15
	14:15	10:15
	20:15 Invierno	13:15
	19:15 Verano	16:15
Sábados	14:15	07:15 10:15

- Autocares Migallon: Cubre el servicio de Valdepeñas-Viso del Marqués y de Valdepeñas a La Solana.

Horario de Verano (Desde 01-09-2020 hasta 25-10-2020).

ORDEN PARADA	PARADA	TIPO PARADA	IDA	VUELTA
1	Viso del Marqués	Fijo	16:10	21:40
2	Almuradiel	Fijo	16:15	21:35
3	Castellar de Santiago	Fijo	16:30	21:15
4	Torreueva	Fijo	16:50	20:55
5	Santa Cruz de Mudela	Fijo	17:00	20:45
6	Valdepeñas	Fijo	17:20	20:30

Horario de Invierno (Desde 26-10-2020 hasta 27-03-2021).

ORDEN PARADA	PARADA	TIPO PARADA	IDA	VUELTA
1	Viso del Marqués	Fijo	16:10	21:05
2	Almuradiel	Fijo	16:15	21:00
3	Castellar de Santiago	Fijo	16:30	20:40
4	Torreueva	Fijo	16:50	20:20
5	Santa Cruz de Mudela	Fijo	17:00	20:15
6	Valdepeñas	Fijo	17:20	20:00

**VALDEPEÑAS – LA SOLANA  
LA SOLANA – VALDEPEÑAS**

SALIDAS DE VALDEPEÑAS		LLEGADAS A VALDEPEÑAS
Lunes a viernes	12:30	07:40
	20:15	16:40

**Línea con paradas en las siguientes poblaciones:**  
San Carlos del Vale y Pozo de la Serna.





- Autobuses AISA: Cubren los trayectos de Valdepeñas -Ciudad Real, Valdepeñas-Villanueva de los Infantes-Albaladejo, Valdepeñas-Puertollano, Valdepeñas-Barcelona, ...

SALIDAS DE VALDEPEÑAS

	DESTINO	HORA DE SALIDA	
LUNES A VIERNES	CIUDAD REAL	05:30	
		07:45	
		08:00	
		08:30	
		11:10	
		14:30	
		Vva. de los Infantes – Albaladejo	11:00
		Vva. de los Infantes.	14:15
		Vva. de los Infantes.	18:15
		Vva. de los Infantes.	20:00
	Villahermosa – Vva. de la Fuente.	14:20	
	Puertollano	05:30	
		09:00	
		16:00	
	Barcelona	20:00	
	Fuente del Arco – Monesterio (Ba)	05:30	

	DESTINO	HORA DE SALIDA	
SABADOS	CIUDAD REAL	05:30	
		08:30	
		14:30	
		Vva. de los Infantes – Cozar	12:00
		Vva. de los Infantes.	20:00
		Vva. de los Infantes – Albaladejo	14:15
		Vva. de los Infantes – Albaladejo	18:15
		Puertollano	05:30
		09:00	
	Barcelona	20:00	
	Fuente del Arco – Monesterio (Ba)	05:30	

	DESTINO	HORA DE SALIDA
DOMINGOS	CIUDAD REAL	05:30
	Solo en época de estudiantes.	18:00
	Vva. de los Infantes.	20:00
	Puertollano	05:30
	Barcelona	20:00
	Fuente del Arco – Monesterio (Ba)	05:30

3.6.3. Servicios ferroviarios

El transporte colectivo supramunicipal se completa con la oferta de tren. La estación de ferrocarril está muy próxima a la de autobuses, localizada en el Paseo de la estación, con parada de taxi en las inmediaciones generándose en esta zona un área intermodal con servicio ferroviario, de autobús interurbano, urbano y parada de taxi.

Cuenta con servicios de larga distancia Talgo, cubriendo el trayecto de Barcelona Sants-Sevilla-Santa Justa y de Media Distancia con el Madrid-Jaén.



Figura 140. Ubicación estación de ferrocarril Valdepeñas

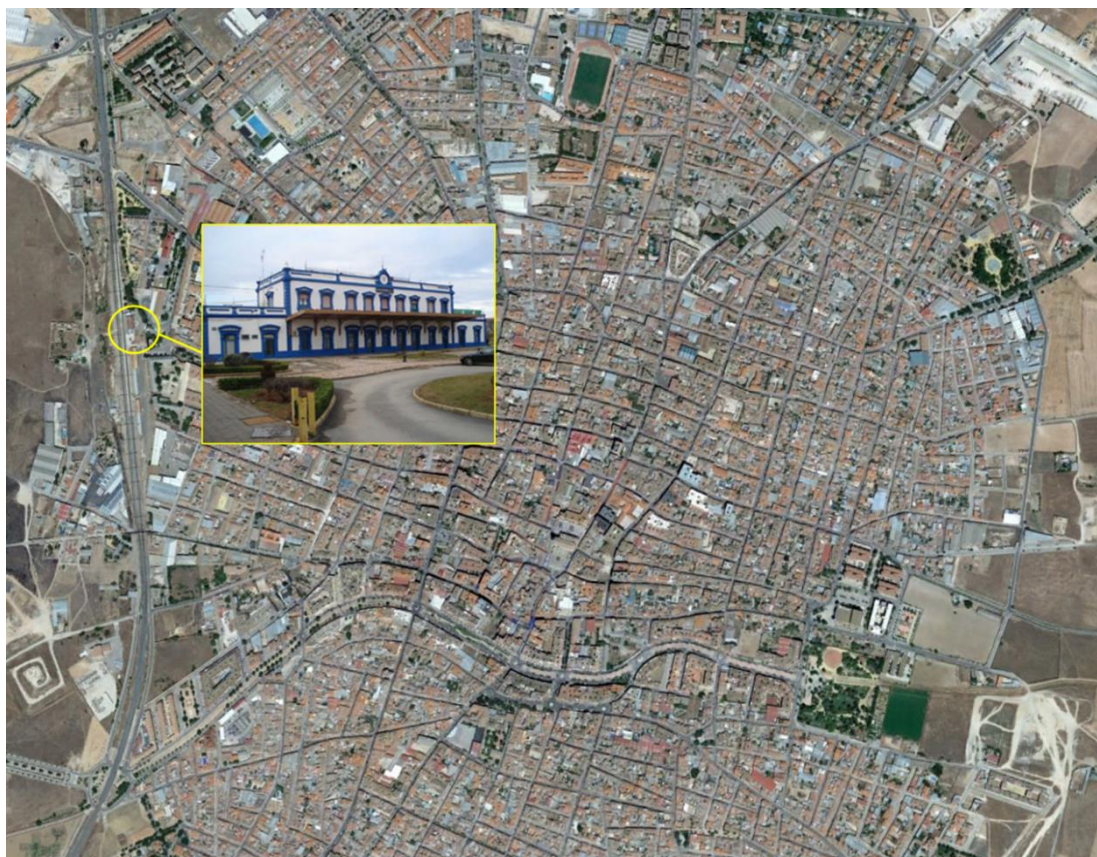
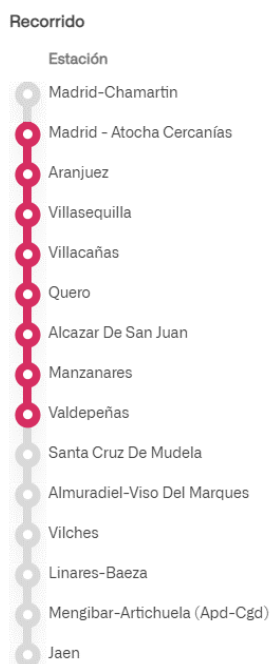


Figura 141. Recorrido media distancia Madrid-Jaén



El trayecto de media distancia Madrid-Jaén cuenta con 2 servicios diarios por sentido con una duración total del viaje de Madrid a Jaén de 3 horas y 50 minutos.

El trayecto de Madrid-Valdepeñas dura 2 horas y 5 minutos y un coste de 19,95€y de Valdepeñas a Jaén tiene una duración de 1 hora y 45 minutos y un coste de 13,30 €.

Según datos de demanda de Renfe, en el año 2019 se subieron en la estación de valdepeñas un total de 29.850 viajeros y se bajaron 28.864 viajeros del tren de media distancia Madrid-Jaén, siendo Madrid el origen o destino en más del 70% de los viajeros.



Figura 142. Recorrido Larga distancia Talgo Barcelona-Sevilla Santa Justa



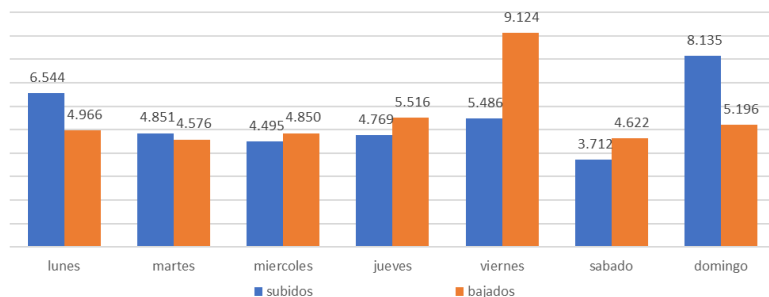
El servicio de larga distancia Talgo que une Barcelona con Sevilla también tiene parada en Valdepeñas, cuenta con un servicio diario por sentido siendo el tiempo del recorrido total del trayecto de 10 horas y 9 minutos desde Barcelona a Sevilla.

El trayecto de Valdepeñas a Sevilla dura 3 horas y 21 minutos y tiene un coste de 28,15€ y el de Valdepeñas a Barcelona tiene una duración de 6 horas y 55 minutos y un coste de 47,60€.

Según datos de viajeros de Renfe de 2019 se han subido en Valdepeñas un total de 8.142 viajeros y se han bajado en la estación 9.986 viajeros.

Un 50% de estos viajeros su origen o destino era Barcelona, Valencia, Sevilla o Madrid.

Por tanto, en 2019 un total de 37.992 viajeros se subieron en la estación de Valdepeñas y 38.850 se bajaron, lo que supone una media diaria de más de 100 viajeros/día subidos y bajados. Siendo el domingo el día de mayor número de subidos y el viernes el de mayor número de bajados

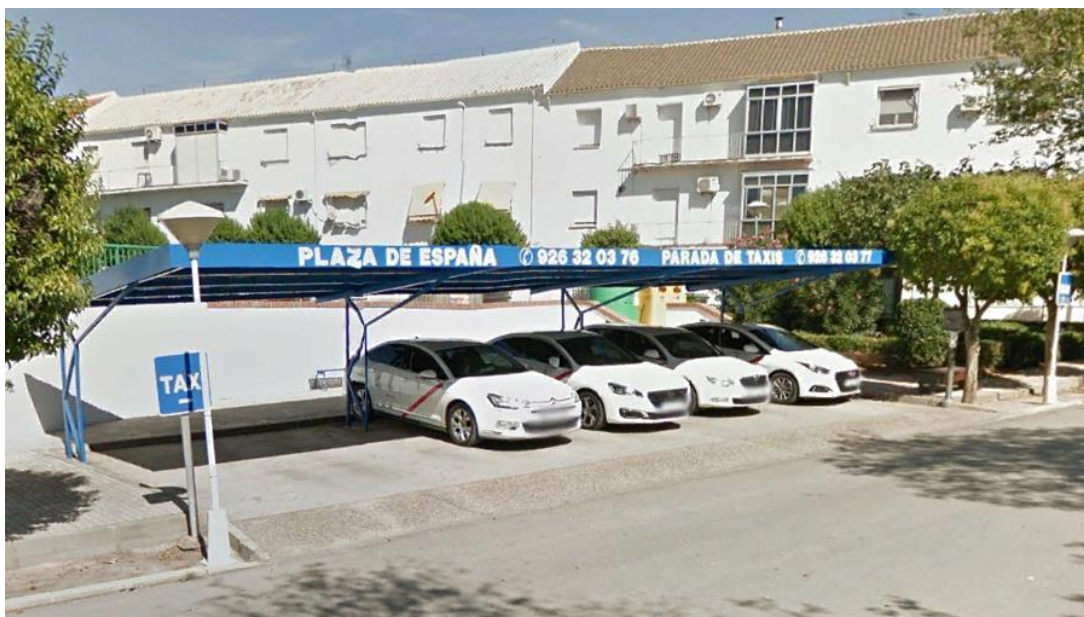


**3.6.4. Servicio de taxi**

Existe al menos 12 licencias de taxista que prestan servicio en el municipio y cuentan con una parada en la estación de ferrocarril y autobús y otra en la Plaza de España.



Figura 143.Paradas Taxi de Valdepeñas en Estación y Plaza España



### 3.7. Análisis de la distribución de mercancías

En cuanto a la distribución urbana de mercancías se diferencian en el municipio diferentes tipos de establecimiento que por sus actividades y tipología presentan diferentes características para el transporte de mercancías y las labores de carga y descarga.

En el **centro urbano** se encuentra una importante área comercial abierta, con establecimientos de actividades variadas tanto comerciales como de hostelería y restauración concentrándose muchas labores de carga y descarga en la Plaza de España en el horario del 6:00-14:30 horario establecido para estas operaciones en esta zona. En la zona centro también está ubicado en centro comercial Valcentro, centro de carácter multidisciplinar donde se localizan puestos del mercado, pero también diferentes empresas y asociaciones de Valdepeñas. Este edificio también alberga el parking municipal subterráneo con 120 plazas y las labores de carga y descarga podrán hacerse en su interior sin ocupación de vía pública.

Otra zona comercial importante se localiza en la **zona de la Manzana**, en los últimos años ha tenido un fuerte crecimiento albergando grandes superficies comerciales que cuentan con zonas de carga y descarga en su interior sin necesidad de ocupar la vía pública.

En los **polígonos industriales** también se realizan numerosas labores de carga y descarga muchas de ellas relacionadas con las actividades vitivinícolas propias del municipio. Esto produce en determinadas épocas del año acumulación de vehículos pesados en el viario para poder acceder a las bodegas y dejar sus cargas.

Figura 144. Camiones a la espera de descargar en Félix Solís



Desde las vías principales de acceso a los polígonos y limitando con el casco urbano se localizan señales que prohíben la circulación de vehículos pesados desde las 23:00 a las 7:00, así como a vehículos de longitud mayor a 10 metros en la zona centro y mayores a 12 metros en el resto de las zonas. Indican también la prohibición de entrada a vehículos que transporten mercancías peligrosas.



Figura 145. Señalización vehículos pesados accesos al núcleo urbano desde Polígono Industrial Valdepeñas



La **Ordenanza de Carga y Descarga** del Ayuntamiento de Valdepeñas regula con carácter general, las labores de carga y descarga en vehículos de reparto de toda clase de mercancías, dentro de término municipal de Valdepeñas. Donde se recoge que estas labores se realizaran en las zonas reservadas a tal efecto y durante el horario establecido y reflejado en la señalización correspondiente. Quedan excluidos los vehículos de transporte de 12,5tn o más, que estarán sometidos a autorización especial y expresa que podrán descargar exclusivamente en el interior de locales comerciales e industriales, siempre que reúnan las condiciones adecuadas y utilizando trayectos previamente autorizados, o con autorización especial para aquellos casos específicos en los que no puedan acogerse a lo anterior.

Existen en la zona centro señales que prohíben la circulación de vehículos de más de 3,5 tn.



Figura 146. Señalización prohibición vehículos de más de 3,5 tn Calle de las Cruces con Calle Real



El **límite de tiempo autorizado** para cada operación, con carácter general, será de **30 minutos** y excepcionalmente se podrá autorizar un período mayor de tiempo previa solicitud debidamente justificada y para una operación en concreto.

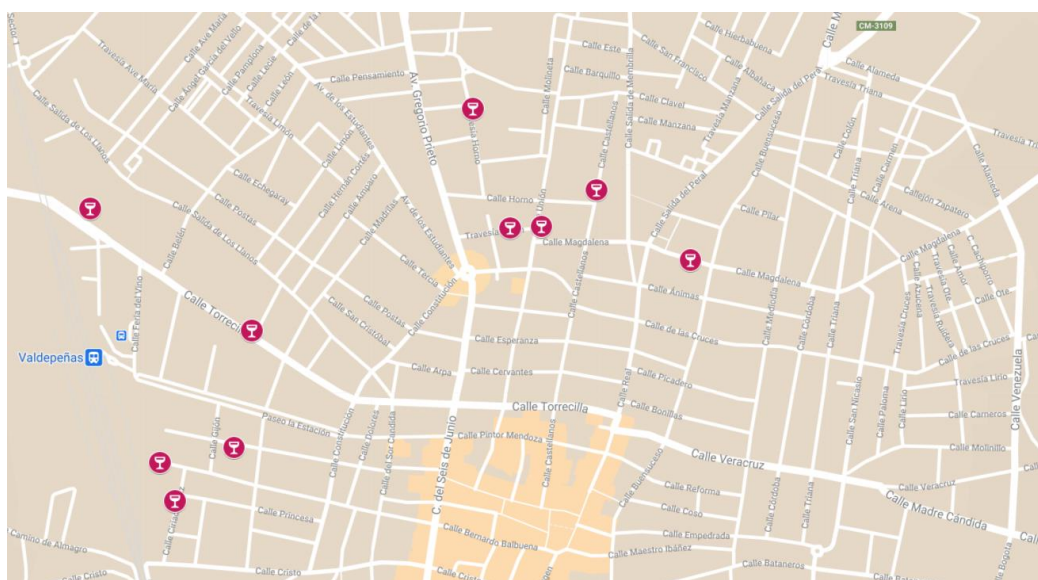
En general, salvo en las señales de carga y descarga de la plaza de España y las inmediaciones a la zona centro, en el resto de las zonas en las señales no aparece horario que limite el horario de las labores de carga y descarga. En las zonas en las que aparecen los horarios estos son variables, adecuándose a la actividad del comercial al que se asocia la reserva de carga y descarga, existiendo en una misma calle diferentes limitaciones horarias como por ejemplo en la Avenida Primero de Julio donde se observan limitaciones de 6:00-9:00, de 8:00-20:30, de 8:00-20:00 solo laborables.

Figura 147. Ejemplo señalización carga y descarga en el municipio



Si bien es cierto que algunas bodegas aún se encuentran incluidas en el núcleo urbano de la ciudad, muchas de ellas se han trasladado a los polígonos y se espera que se siga en esa línea disminuyendo el tránsito de vehículos pesados hacia estas bodegas que para acceder hasta ellas necesitan pasar por calles de sección reducida con los inconvenientes que esto puede provocar.

Figura 148. Localización bodegas actuales en funcionamiento



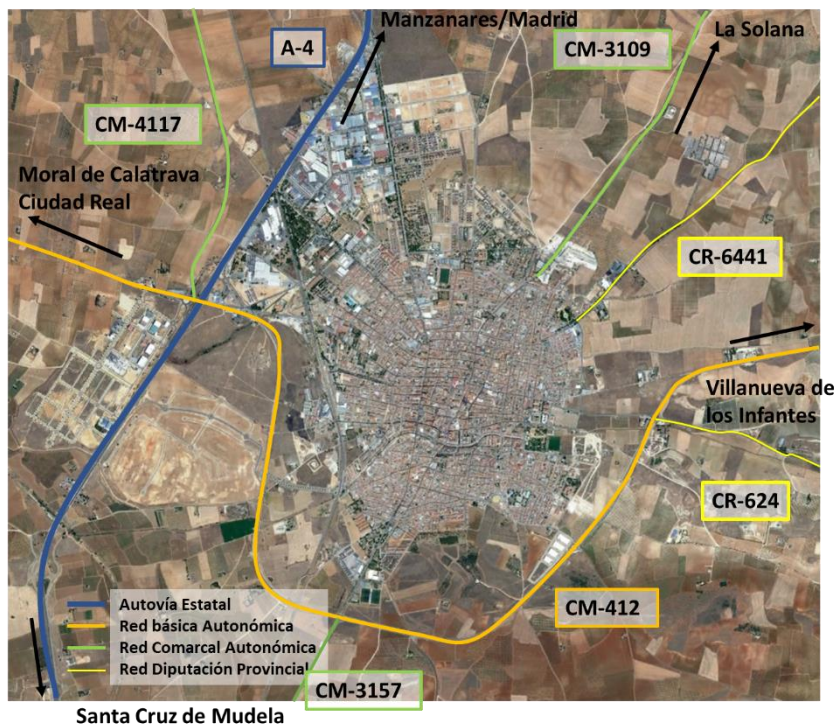


### 3.8. Análisis del viario, tráfico y circulación

#### 3.8.1. Red Viaria y Jerarquización

Como ya se recogió en el Prediagnóstico, la red viaria que conecta Valdepeñas con el exterior está formada tanto por autovías estatales como por redes autonómica y provinciales.

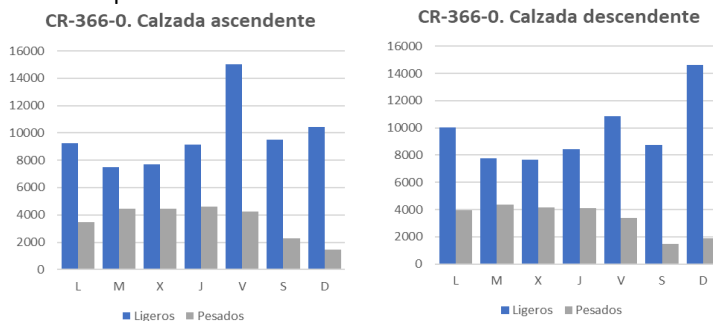
Figura 149. Red viaria conexión con el exterior



Tal y como se recogió en el prediagnóstico, la intensidad media diaria (IMD) del tráfico en la A-4 es importante, registrando más de 25.500 vehículos diarios las dos estaciones más próximas a Valdepeñas y una cuarta parte corresponde a vehículos pesados.

Tabla 13. Datos IMD Aforos Mapa de Tráfico. Ministerio de Fomento

Carretera	A-4	A-4
P.K.	194,7	209,7
Estación	CR-366-0	CR-367-0
Tipo	Permanente	Permanente
IMD 2018	26.481	25.600
Pesados	6.786	6.676
% Pesados	25,6%	26,1%



Respecto a la Red autonómica de carreteras, se observa que el mayor volumen de tráfico se produce en la CM-412 que une Valdepeñas con Ciudad Real, con 4.016 vehículos/día. El resto de



las carreteras que comunican Valdepeñas con los municipios vecinos presentan IMD en torno a los 2.200 vehículos/día y % de pesados que varía entre 7%-16%.

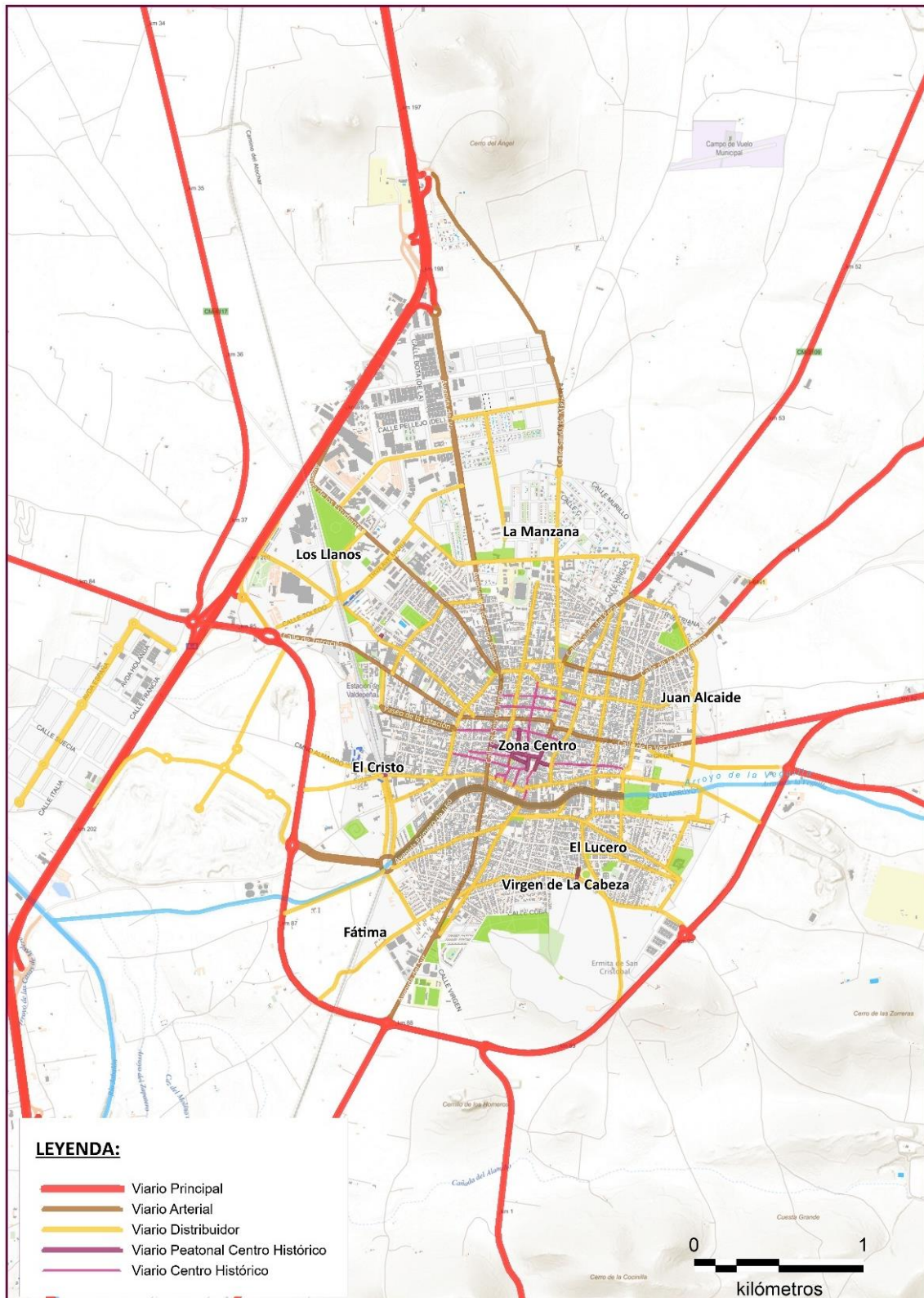
En cuanto a la **red viaria en la trama urbana de Valdepeñas** se ha realizado la siguiente diferenciación, según su condición funcional:

- **Viaro Principal**, son los principales ejes que permiten la conexión hacia el exterior de Valdepeñas y que se ha detallado anteriormente.
- **Viaro Arterial**, vía urbana de mayor capacidad y cuya función es conectar el tráfico desde las vías principales hacia las vías distribuidoras. Los movimientos S-N son canalizados por la C/Seis de Junio y siguen o bien por Av. Estudiantes o bien por Av. Gregorio Prieto, al ser de sentido único casi en su totalidad los movimientos N-S trascurren por la C/Constitución que a su vez recoge el tráfico de la Av. Del Vino-Av. Gregorio Prieto siguiendo por la C/Cristo y llegando a la C/Seis de Junio. Los movimientos E-O discurren por la Av. Primero de Julio al igual que los O-E que también pueden circular por Torrecilla-Veracruz.
- **Viaro Distribuidor**, canaliza el tránsito de vehículos en el interior del núcleo urbano y tiene como función la articulación y conexión de las diferentes zonas de la ciudad.
- **Viaro Peatonal** Centro Histórico, viario exclusivo para el peatón permite el paso restringido y convenientemente regulado de determinados vehículos, como los de emergencias (policía, bomberos, ambulancias) o los dedicados a la carga y descarga.
- **Viaro Centro Histórico**, presenta unas características distintas siendo muchas calles de coexistencia como consecuencia de una menor disponibilidad de espacio. En estas calles la sección viaria es única estando al mismo nivel la calzada y la acera pudiendo haber una separación entre ambas mediante bolardos o distinguiendo los espacios con distintos pavimentos.

El resto de las vías se pueden considerar como **viario local** que tienen como función primordial el acceso a los usos situados en sus márgenes y son las que aseguran el acceso rodado y peatonal a edificios e instalaciones.



Figura 150. Jerarquización viaria de Valdepeñas



La **mayor parte de las calles de son de sentido único de circulación**, debido principalmente a que la sección es insuficiente para albergar un doble sentido. Como ya se dijo en el Prediagnóstico, el tráfico está condicionado por la configuración del viario urbano en Valdepeñas con un centro parcialmente peatonal y con calles de sección muy estrechas, las barreras que suponen tanto el ferrocarril como el arroyo de la Veguilla al paso entre los diversos ejes radiales provocan que gran cantidad de desplazamientos atraviesen el eje sur -norte del núcleo urbano por la calle Seis de Junio o norte sur por Constitución y Cristo, o por los ejes este – oeste, de la Av. Primero de Julio y la calle Torrecilla – Veracruz. La falta de continuidad dificulta los movimientos de circunvalación del centro con el añadido de las barreras que suponen el ferrocarril y el arroyo hacen que se tienda a atravesar el centro en lugar de rodearlo.

En cuanto a la **tipología de la red viaria** de Valdepeñas según se ha recogido en el [punto 3.4.5. Caracterización de la infraestructura](#) del capítulo de Movilidad Peatonal, y según recoge el Plan de accesibilidad se catalogan las vías en 4 tipos:

- Tipo I (anchura máxima 4,50 metros), vías de uso peatonal exclusivo
- Tipo II (anchura mínima 4,50 metros - máxima 6,00metros) de tráfico compartido (uso peatonal preferente).
- Tipo III (anchura mínima 6,00 metros - máxima 8,00metros) y
- Tipo IV (anchura mínima 8,00 metros), de tráfico diferenciado.

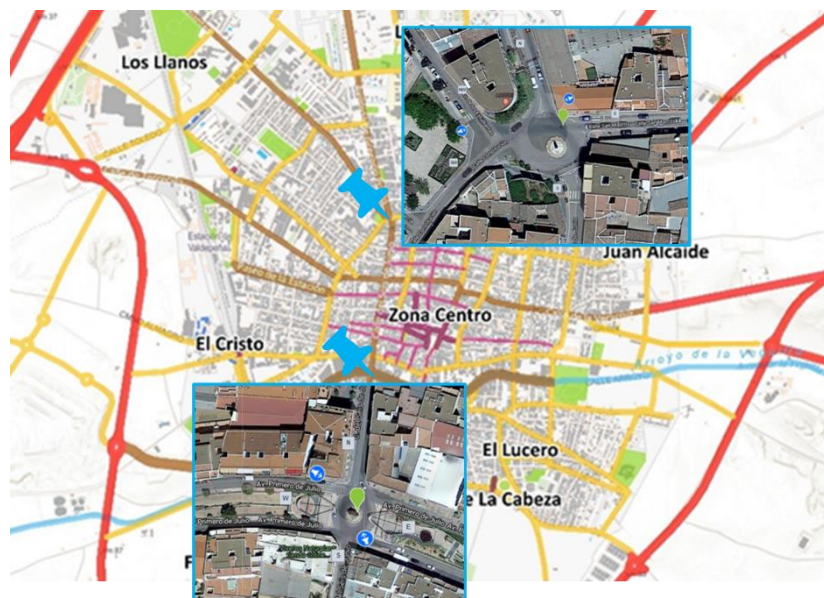
En general en la zona centro predomina las vías tipo II y III aunque también hay calle de tipo I, en la zona norte las de tipo IV y en el sur tipo III y IV aunque también hay algunas vías tipo II.

### **3.8.2. Tráfico y circulación**

En este apartado se analizarán los resultados obtenidos de los aforos de tráfico realizados durante la campaña de trabajos de campo. Las intersecciones donde se han realizado son puntos clave de conexión de vías distribuidoras utilizadas tanto en los movimientos norte-sur como en los este-oeste.



Figura 151. Localización aforos tráfico



Se han analizado los siguientes rangos horarios en periodo de mañana, mediodía y tarde ya que según se ha observado son en los que se produce mayor número de desplazamientos y que coinciden con la entrada al trabajo y/o colegio, la comida y salida del trabajo por la tarde:

- ✓ Mañana: 7:30-9:30
- ✓ Mediodía: 13:00-15:00
- ✓ Tarde: 19:00-21:00

El tráfico total en estos periodos en cada punto se detalla en la siguiente tabla:

Punto aforo	Tipo vehículo	7:30-9:30		13:00-15:00		19:00-21:00	
Puerta del Vino	Ligeros	1.679	94,2%	1.855	94,2%	1.769	96,1%
	Motos	54	3,0%	82	4,2%	66	3,6%
	Pesados	50	2,8%	33	1,7%	6	0,3%
<b>Total</b>		<b>1.783</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.970</b>	<b>100,0%</b>	<b>1.841</b>	<b>100,0%</b>
Juana la Galana	Ligeros	1.953	95,1%	2.037	95,1%	2.015	96,3%
	Motos	42	2,0%	68	3,2%	71	3,4%
	Pesados	58	2,8%	38	1,8%	7	0,3%
<b>Total</b>		<b>2.053</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.143</b>	<b>100,0%</b>	<b>2.093</b>	<b>100,0%</b>

Se observa que el mayor porcentaje corresponde a los vehículos ligeros siendo ligeramente superiores en la intersección de Juana La Galana que en Puerta del Vino donde es algo superior el % de motos. Sin embargo, el % de pesados es exactamente el mismo en ambas intersecciones, por lo que se podría decir que el % de pesados en el núcleo urbano de Valdepeñas en periodo de mañana es de 2,8%, a mediodía de 1,7% y por la tarde 0,3%.

En ambas intersecciones el periodo de mayor volumen de tráfico se corresponde con el de mediodía de 13:00-15:00.



En base a los datos obtenidos de las matrices de movilidad totales, en el horario de 7:30-9:30 se producen el 11% de los desplazamientos totales diarios, de 13:00-15:00 el 13% del total diario y de 19:00-21:00 un 12% del total diario, por tanto, tomando estos valores de referencia en las intersecciones analizadas circulan diariamente una media de 15.636 vehículos/día en la intersección de Puerta del Vino y 17.598 vehículos/día en la de Juana la Galana.

Dentro de estos periodos horarios se han analizado las horas punta a partir de las mediciones realizadas cada 15 minutos, si bien en Valdepeñas los periodos de concentración de tráfico son más reducidos que una hora pudiéndose hablar de 30 minutos punta o incluso de 15 minutos punta.

Tabla 14. Horas punta

Mañana	Puerta del Vino	Juana La Galana	Mediodía	Puerta del Vino	Juana La Galana	Tarde	Puerta del Vino	Juana La Galana
7:30-8:30	781	1.029	13:00-14:00	942	1.077	19:00-20:00	992	1.199
7:45-8:45	829	1.042	13:15-14:15	1.012	1.156	19:15-20:15	978	1.125
8:00-9:00	871	1.063	13:30-14:30	1.082	1.187	19:30-20:30	934	1.077
8:15-9:15	969	1.098	13:45-14:45	1.089	1.151	19:45-20:45	906	992
8:30-9:30	1.002	1.024	14:00-15:00	1.028	1.066	20:00-21:00	849	894

En la intersección de Puerta del Vino las horas punta son a las 8:30-9:30, de 13:45-14:45 y 19:00-20:00, y en la intersección de Juana La Galana a las 8:15-9:15, de 13:30-14:30 y 19:00-20:00.

Realizando este mismo análisis considerando **30 minutos de máxima concentración** del tráfico se obtiene para cada intersección:

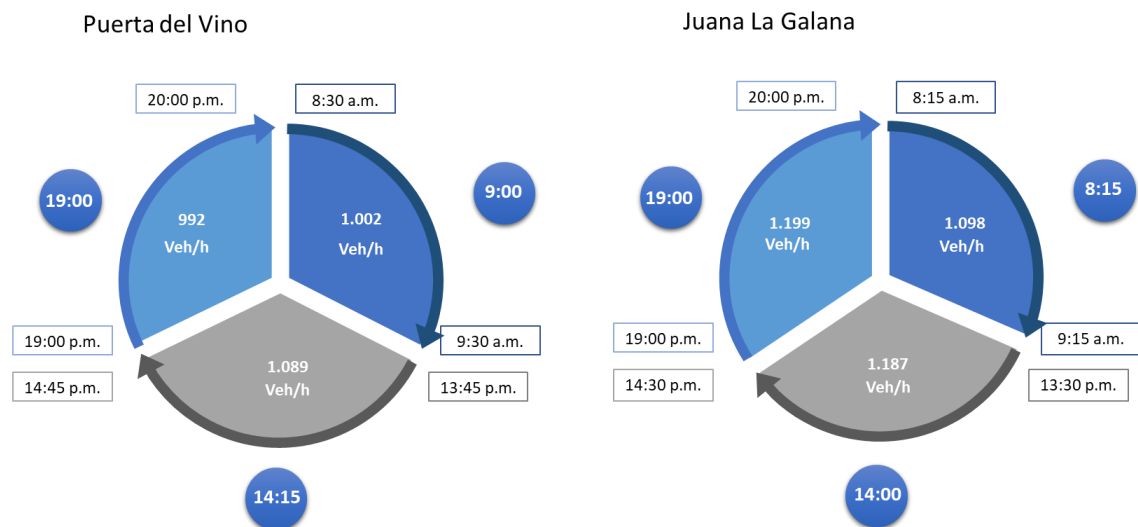
Tabla 15. Periodos de 30 minutos con más tráfico

Mañana	Puerta del Vino	Juana La Galana	Mediodía	Puerta del Vino	Juana La Galana	Tarde	Puerta del Vino	Juana La Galana
7:30-8:00	376	453	13:00-13:30	464	521	19:00-19:30	514	629
7:45-8:15	391	508	13:15-13:45	473	538	19:15-19:45	483	578
8:00-8:30	405	576	13:30-14:00	478	556	19:30-20:00	478	570
8:15-8:45	438	534	13:45-14:15	539	618	19:45-20:15	495	547
8:30-9:00	466	487	14:00-14:30	604	631	20:00-20:30	456	507
8:45-9:15	531	564	14:15-14:45	550	533	20:15-20:45	411	445
9:00-9:30	536	537	14:30-15:00	424	435	20:30-21:00	393	387

Se observan variaciones en cuanto a las horas punta señaladas anteriormente, concentrando más tráfico la intersección de Puerta del Vino de 9:00-9:30 y la de Juana la Galana de 8:00-8:30, a mediodía es en ambas de 14:00-14:30 y por la tarde de 19:00-19:30.

Por otro lado, en el análisis por hora punta, se ha buscado las intensidades medidas en tramos consecutivos de 15 minutos con los valores máximos en cuanto a paso de vehículos, ofreciendo unos valores más detallados sobre las horas de comienzo con mayor tráfico que se indican en el gráfico (en las burbujas azules).





Se analizan a continuación los movimientos predominantes en cada una de las intersecciones.

Figura 152. Entradas y salidas a la intersección de Puerta del Vino

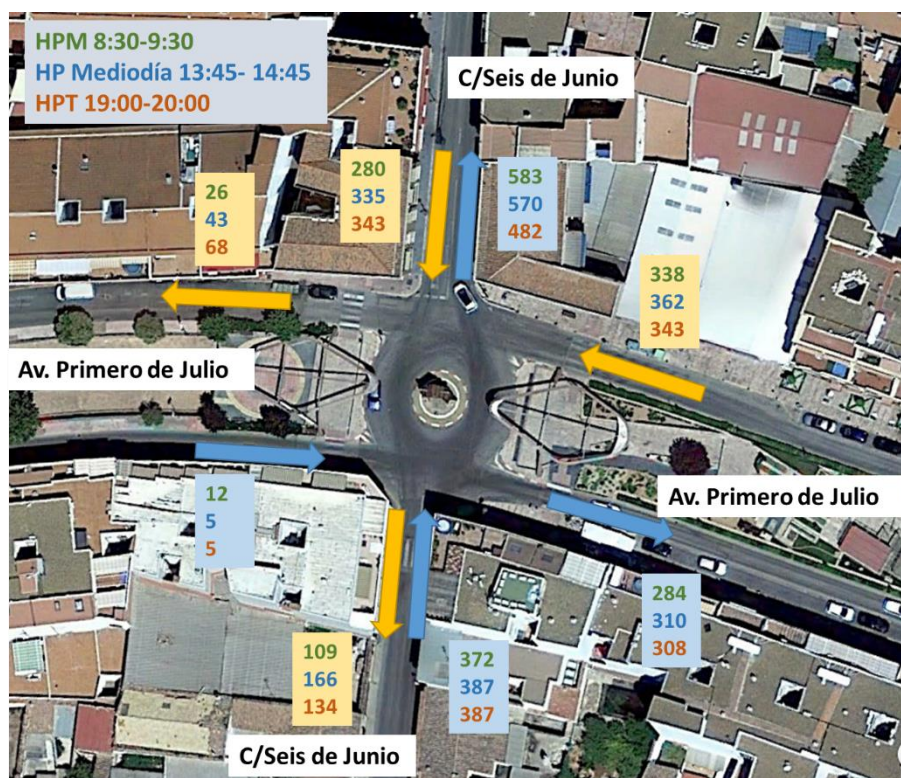
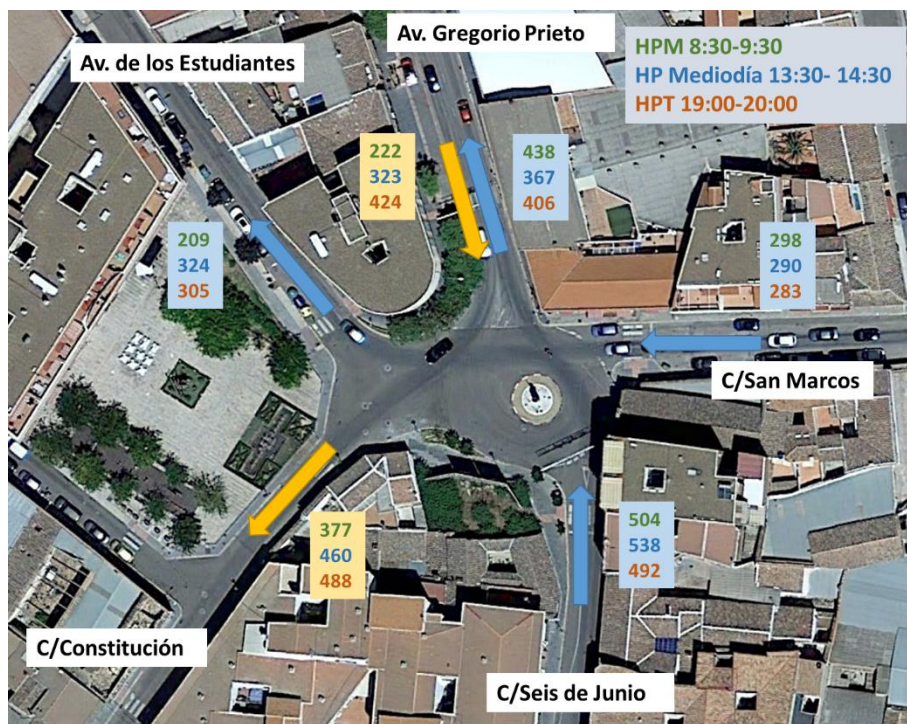


Figura 153. Entradas y salidas a la intersección de Juana La Galana



Se observa predominio del movimiento sur-norte por Seis de Junio y Gregorio Prieto en la hora punta de la mañana y del movimiento norte-sur por Gregorio Prieto-Constitución-Cristo -Seis de Junio en la hora punta de tarde mientras que a mediodía la vía de más tráfico es la Calle Seis de Junio. El menor tráfico se encuentra en todos los periodos horarios en Avenida 1º de Julio desde la rotonda de Puerta del Vino hacia el oeste.

En función de las características de la vía, jerarquía, número de carriles y velocidad se ha establecido la capacidad de cada vía.

Tabla 16. Capacidad del viario

Variable	Seis de Junio (Av 1º de julio-C/Cristo)	Seis de Junio (C/Cristo-Juana La Galana)	Av. 1º de Julio	C/Constitución	Av. Estudiantes	Gregorio Prieto	San Marcos
Número de carriles/sentido	1	2	1	1	1	1	1
Velocidad (km/h)	30	35	30	35	30	30	30
Capacidad *	850	950	850	950	850	850	850
Capacidad total **	850	1900	850	950	850	850	850

\* Vehículos/hora/carril

\*\* Vehículos/hora

Con ello se ha podido calcular el ratio intensidad/capacidad (I/C) para cada uno de los periodos considerados. En función de ello, se ha realizado la siguiente clasificación en niveles para los diferentes ratios:





- Nivel 1 – Tráfico bueno ( $I/C < 0,6$ ).
- Nivel 2 – Tráfico aceptable ( $0,6 > I/C < 0,7$ ).
- Nivel 3 – Tráfico grave ( $I/C > 0,7$ ).

Tabla 17. Ratios intensidad / capacidad (I/C) Puerta del Vino

Punto de aforo	Ramal	Hora Punta	Intensidad máx (Vehículos/hora/carril)	Nº de carriles	Capacidad (Vehículos/hora/carril)	Saturación (I/C)	Nivel de saturación
Puerta del Vino	Seis de Junio N-S (1)	HPM	280	1	850	0,33	1
Puerta del Vino	Seis de Junio N-S (1)	HPMdia	335	1	850	0,39	1
Puerta del Vino	Seis de Junio N-S (1)	HPT	343	1	850	0,40	1
Puerta del Vino	Seis de Junio N-S (2)	HPM	109	1	850	0,13	1
Puerta del Vino	Seis de Junio N-S (2)	HPMdia	166	1	850	0,20	1
Puerta del Vino	Seis de Junio N-S (2)	HPT	134	1	850	0,16	1
Puerta del Vino	Seis de Junio S-N (1)	HPM	583	1	850	0,69	2
Puerta del Vino	Seis de Junio S-N (1)	HPMdia	570	1	850	0,67	2
Puerta del Vino	Seis de Junio S-N (1)	HPT	482	1	850	0,57	1
Puerta del Vino	Seis de Junio S-N (2)	HPM	372	1	850	0,44	1
Puerta del Vino	Seis de Junio S-N (2)	HPMdia	387	1	850	0,46	1
Puerta del Vino	Seis de Junio S-N (2)	HPT	387	1	850	0,46	1
Puerta del Vino	Av. 1º de Julio E-O (1)	HPM	338	1	850	0,40	1
Puerta del Vino	Av. 1º de Julio E-O (1)	HPMdia	362	1	850	0,43	1
Puerta del Vino	Av. 1º de Julio E-O (1)	HPT	343	1	850	0,40	1
Puerta del Vino	Av. 1º de Julio E-O (2)	HPM	26	1	850	0,03	1
Puerta del Vino	Av. 1º de Julio E-O (2)	HPMdia	43	1	850	0,05	1
Puerta del Vino	Av. 1º de Julio E-O (2)	HPT	68	1	850	0,08	1
Puerta del Vino	Av. 1º de Julio O-E (1)	HPM	284	1	850	0,33	1
Puerta del Vino	Av. 1º de Julio O-E (1)	HPMdia	310	1	850	0,36	1
Puerta del Vino	Av. 1º de Julio O-E (1)	HPT	308	1	850	0,36	1
Puerta del Vino	Av. 1º de Julio O-E (2)	HPM	12	1	850	0,01	1
Puerta del Vino	Av. 1º de Julio O-E (2)	HPMdia	5	1	850	0,01	1
Puerta del Vino	Av. 1º de Julio O-E (2)	HPT	5	1	850	0,01	1

En cuanto a la saturación, la calle Seis de Junio en el tramo entre Cristo y Av. del 1º de Julio en sentido sur-norte registra valores de intensidad/capacidad superiores a 0,6 en HPM y HP mediodía, por lo que presenta un nivel de tráfico aceptable aunque en la HPM el ratio I/C es muy próximo a 0,7 umbral a partir del cual entraría en nivel de saturación 3 (tráfico grave).

Tabla 18. Ratios intensidad / capacidad (I/C) Juana la Galana

Punto de aforo	Ramal	Hora Punta	Intensidad máx (Vehículos/hora/carril)	Nº de carriles	Capacidad (Vehículos/hora/carril)	Saturación (I/C)	Nivel de saturación
Juana La Galana	Seis de Junio S-N	HPM	504	2	1900	0,27	1
Juana La Galana	Seis de Junio S-N	HPMdia	538	2	1900	0,28	1
Juana La Galana	Seis de Junio S-N	HPT	492	2	1900	0,26	1
Juana La Galana	Constitución	HPM	377	1	950	0,40	1
Juana La Galana	Constitución	HPMdia	460	1	950	0,48	1
Juana La Galana	Constitución	HPT	488	1	950	0,51	1
Juana La Galana	Av. Estudiantes	HPM	209	1	850	0,25	1
Juana La Galana	Av. Estudiantes	HPMdia	324	1	850	0,38	1
Juana La Galana	Av. Estudiantes	HPT	305	1	850	0,36	1



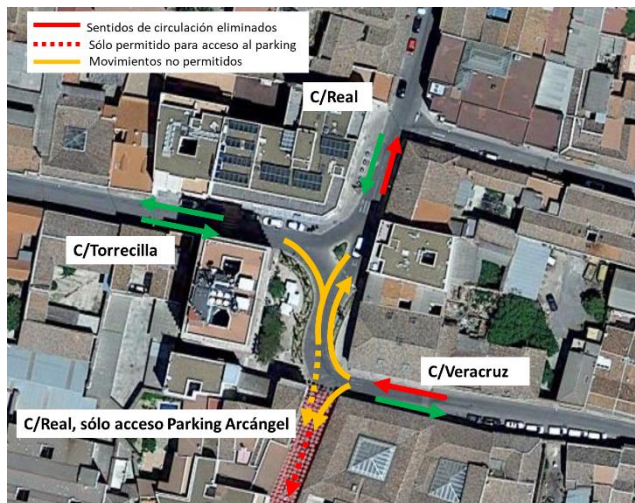
Punto de aforo	Ramal	Hora Punta	Intensidad máx (Vehículos/hora/carril)	Nº de carriles	Capacidad (Vehículos/hora/carril)	Saturación (I/C)	Nivel de saturación
Juana La Galana	Av. Gregorio Prieto N-S	HPM	222	1	850	0,26	1
Juana La Galana	Av. Gregorio Prieto N-S	HPMdia	323	1	850	0,38	1
Juana La Galana	Av. Gregorio Prieto N-S	HPT	424	1	850	0,50	1
Juana La Galana	Av. Gregorio Prieto S-N	HPM	438	1	850	0,52	1
Juana La Galana	Av. Gregorio Prieto S-N	HPMdia	367	1	850	0,43	1
Juana La Galana	Av. Gregorio Prieto S-N	HPT	406	1	850	0,48	1
Juana La Galana	San Marcos	HPM	298	1	850	0,35	1
Juana La Galana	San Marcos	HPMdia	290	1	850	0,34	1
Juana La Galana	San Marcos	HPT	283	1	850	0,33	1

No se han registrado problemas en la intersección de Juana La Galana con C de 0,52 o menores, los valores más altos se dan en Av. Gregorio Prieto en sentido sur-norte por las mañanas y por las tardes en sentido norte-sur.

Para complementar el análisis anterior se verá cómo, en función de los registros observados en estas intersecciones, ha evolucionado el tráfico en la intersección de la Plaza Veracruz, en la que confluyen la C/Torrecilla y la C/ Veracruz consideradas como ZEC (zonas de especial conflictividad) en la ordenanza de circulación de 2014 además de las anteriores analizadas: Av. Gregorio Prieto, C/Seis de Julio, C/Constitución y Av. Primero de Julio.

Para ello se partirá de los datos recogidos en la memoria de tráfico del POM 2010 donde se realizaron aforos de 30 minutos en las intersecciones aforadas en el presente estudio y en la Plaza Veracruz. Si bien es cierto que posteriormente al estudio algunas calles han pasado a ser de sentido único, como es el caso de C/Veracruz, C/Real en la que también se limita la circulación a partir de la plaza de Veracruz hacia el Sur y en la C/Seis de Junio de sentido único desde C/Cristo hacia el Norte. Este hecho ha provocado que ciertos movimientos que antes se podían realizar en la intersección de Veracruz ya no se permitan provocando un trasvase de tráficos hacia otras vías para realizar los movimientos este-norte, oeste-sur o norte-sur.

Figura 154. Cambios en los movimientos de tráfico en la Plaza Veracruz

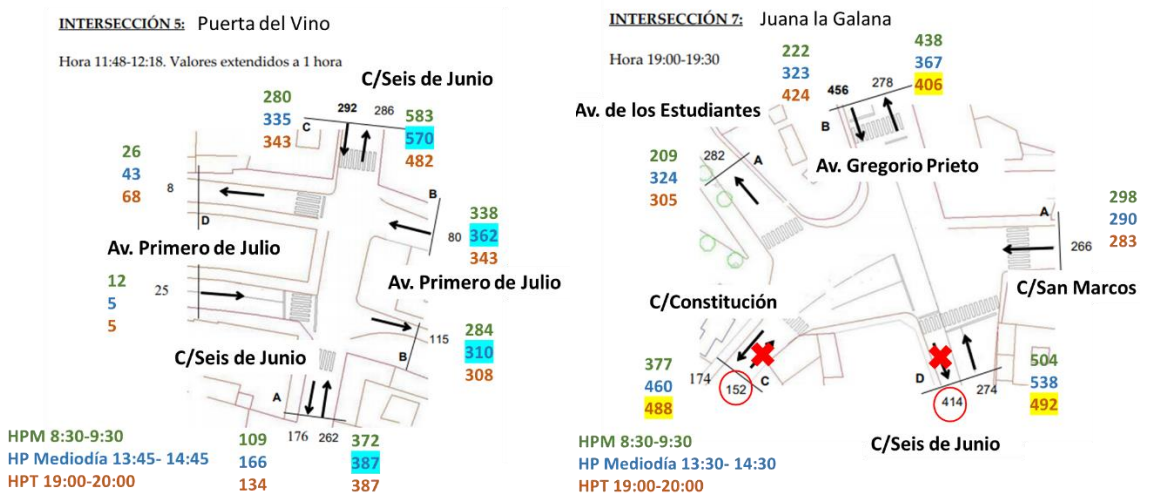


Estos cambios han provocado desplazamientos de ciertos tráficos para realizar estos movimientos. A continuación, se muestra algunas de las opciones para realizar los movimientos oeste/norte-sur y este-norte realizándose los primeros por Constitución- Cristo-Seis de Junio y los segundos por Av. Primero de Julio- Seis de Junio.

Figura 155.Reordenación tráficos Plaza Veracruz



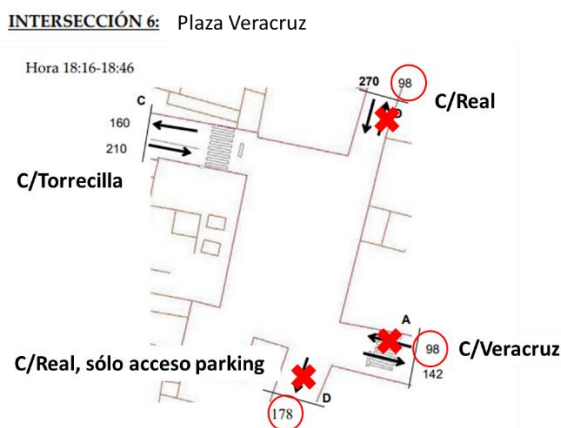
Comparando los aforos del POM 2010 con los realizados en el estudio en las intersecciones de Puerta del Vino y Juana la Galana, es observan las siguientes diferencias debidas en cierto modo a los cambios a sentido único de varias de las calles:



Se han sombreado aquellos tráficos correspondientes a los mismos horarios o similares que más han cambiado considerablemente y se han marcado en rojo los sentidos eliminados manteniéndose el resto de tráficos prácticamente iguales. Se observa como en la intersección de la Puerta del Vino han aumentado considerablemente el volumen de tráfico en sentido sur-norte y este-norte lo que pone de manifiesto lo anteriormente comentado para la intersección de la Plaza Veracruz de existencia de trasvase de tráficos a otros viales al no poder realizar determinados movimientos.

En la intersección de Juana la Galana se ve como los tráfico norte-sur realizados por Seis de Junio se han trasladado a la C/Constitución y los sur-norte de la C/Constitución han pasado a Seis de Junio al que se añaden los otros tráficos ya comentados.

Por tanto, en la Plaza de Veracruz que como se muestra registraba los menores tráfico de las 3 intersecciones analizadas, el tráfico disminuirá en calle Real, Torrecilla y Veracruz al no permitirse determinados movimientos, quedando prácticamente limitado a los desplazamiento oeste-este por Torrecilla-Veracruz, norte-oeste por Real-Torrecilla y norte-este por Real-Veracruz.



Para realizar una estimación de los volúmenes de tráfico actuales en estas calles se tomará como referencia las variaciones en las C/San Marcos y Av. de los Estudiantes considerando que son las menos afectadas por los cambios de los sentidos de circulación.

	Av. Estudiantes	San Marcos
2020	305	283
2010	282	266
%Variación	7,5%	6,0%

El promedio de la variación de tráfico en estos viales de 2010 a 2020 es de 6,8%.



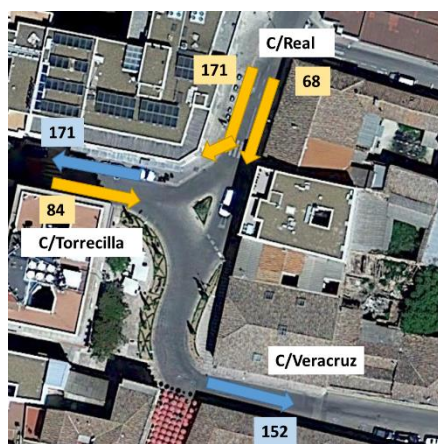
Se toman los tráficos recogidos en el POM 2010 y se eliminan los que no se pueden hacer actualmente, como los movimientos hacia el sur por C/Real (178 vehículos/hora) y los del este-norte (98 vehículos/hora) quedando los tráficos en la intersección de la siguiente manera:

	Torrecilla desde el oeste	Real desde Norte
Volumen tráfico POM 2010	210	110*
Eliminamos los que van al sur por C/Real proporcionalmente a los volúmenes de tráfico	131	47
Tráfico hacia Veracruz	79	63

\* Se eliminan los 160 vehículos/hora que van hacia Torrecilla

Por tanto, actualizando los tráficos en la intersección en HPT con las consideraciones antes descrita se puede estimar que serán los siguientes:

Calle	Hacia	2010	2020
Torrecilla	Oeste	160	171
Real	Oeste	160	171
Torrecilla	Este	79	84
Real	Este	63	68
Veracruz	Este	142	152



Por lo que tal y como se analizó anteriormente y viendo la intensidad de tráfico en hora punta de tarde el ratio I/C no superará el 0,21 por tanto no habrá problemas de tráfico en la intersección.

En cuanto a las velocidades máximas permitidas en el municipio, el **límite de velocidad en el municipio es de 50 km/h**, según establece el artículo 6 de la Ordenanza de Circulación, salvo ciclos, ciclomotores y vehículos que transporten mercancías peligrosas que circularán como máximo a 40 kilómetros por hora. El artículo 7 de dicha Ordenanza recoge que *“En todo caso no podrá superarse la velocidad de 30 Km./h. en las vías urbanas cuya calzada o espacio apto para circular tenga una anchura inferior a 4 metros.”*

Recientemente se ha publicado en el BOE cambios en el Reglamento General de Circulación, concretamente se modifica el artículo 50 del Reglamento, **rebajando el límite de velocidad de circulación genérico en vía urbana de 50 km/h a 30 km/h para aquellas calles que cuentan con un solo carril por sentido de circulación:**

*El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de:*



- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
- c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

20 km/h	30 km/h	50 km/h
Vías que <b>dispongan de plataforma única de calzada y acera</b>	Vías de un <b>único carril por sentido de circulación</b>	Vías de <b>dos o más carriles por sentido de circulación</b>

Con esta modificación, que entrará en vigor pasados 6 meses desde su publicación en el BOE el pasado 11 de noviembre de 2020, se quiere lograr un impacto positivo en la reducción de la siniestralidad vial, especialmente en los colectivos de personas vulnerables. Esta modificación garantiza al mismo tiempo la fluidez de los desplazamientos realizados en las grandes avenidas de la ciudad, así como la reducción del impacto negativo en la calidad del aire de las ciudades.

El objetivo de estos cambios es avanzar hacia un nuevo modelo de ciudad, mejorar la convivencia entre los diferentes usuarios de la vía y reducir el número de muertes que se producen en el ámbito urbano. De acuerdo con los expertos, **reducir la velocidad en ciudad de 50 km/h a 30 km/h disminuye cinco veces el riesgo de fallecer debido a un atropello.**

Según los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, en el año 2019, la siniestralidad bajó en las vías interurbanas aproximadamente el 6%. Ese mismo porcentaje es el que aumentó en las vías urbanas, en especial entre los colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas).

Por tanto, será necesario adaptar los límites de velocidad de Valdepeñas a estos cambios en el Reglamento General de Circulación, que al tener tantas vías de un único carril por sentido pasarán a ser de 30 km/h, velocidad que garantiza unas condiciones de circulación adecuadas.

### 3.9. Análisis del Aparcamiento

Como ya se recogió en el Prediagnóstico, para garantizar la rotación del aparcamiento en la zona centro, Valdepeñas cuenta con **estacionamiento regulado o zona ORA** en algunas de sus calles de carácter más comercial según se detalla en la figura siguiente




Figura 156.Zona estacionamiento regulado Valdepeñas



En la actualidad hay 580 plazas de aparcamiento de este tipo que se han ampliado recientemente añadiendo las plazas de estacionamiento de la Avda. Gregorio Prieto. La empresa encargada de la gestión del aparcamiento regulado de Valdepeñas es DORNIER por concesión hasta el año 2023. El horario del servicio es de Lunes a Viernes de 9:30 a 14:00 y de 17:00-21:00, Sábados de 9:30-14:00 y Domingos y Festivos libres.

Figura 157.Tarifas del Servicio de Estacionamiento regulado

	<b>15 min (mínimo)</b>	<b>1 hora</b>	<b>2 horas</b>	<b>3 horas (máximo)</b>
	<b>0,15 €</b>	<b>0,65 €</b>	<b>1,30 €</b>	<b>1,95 €</b>
<b>Residentes</b>	<b>0,30 € por día o fracción</b>			
<b>Anulación denuncia</b>	<b>3,50 € exceso de tiempo / 6,00 € sin tiquet</b>			

Si bien, aunque el objetivo del estacionamiento regulado está claro, en la actualidad al no introducir la matrícula del vehículo **no se puede controlar** que transcurrido el **tiempo máximo permitido** el vehículo deje de estar estacionado permitiendo sacar nuevos tickets en el parquímetro por lo que no se consigue la finalidad buscada.

Debido a la configuración de Valdepeñas muchas de sus calles son muy estrechas con ancho de sección inferior a los 8 metros lo que limita el espacio disponible para el **estacionamiento**,



estando este restringido en algunas calles de centro y en otras muchas calles del municipio está ordenado en la banda derecha o izquierda según la quincena del mes.

Figura 158. Ejemplo de aparcamiento restringido C/Pintor Mendoza (izquierda) y C/Torrecilla (derecha) por sección escasa



Figura 159. Ejemplo estacionamiento ordenado por quincenas en C/Caldereros (arriba) y C/Postas (abajo)





En la calle Amparo, de doble sentido de circulación y anchura de fachada a fachada menor de 8 metros, se ordena el estacionamiento por quincenas lo que provoca que se invada uno de los carriles de circulación dificultando la circulación en esta calle.

Figura 160. Ejemplo estacionamiento ordenado C/Amparo de doble sentido de circulación



Dentro del municipio de Valdepeñas también existen al menos **16 aparcamientos** de uso público, la mayoría de ellos vinculados a las zonas comerciales más importantes o de ocio de la ciudad. En total ponen a disposición del ciudadano más de 1.800 plazas repartidas entre aparcamientos subterráneos y en superficie, si bien la zona centro solo se encuentra el parking de Valcentro con 120 plazas y el parking del Arcángel con 246 plazas distribuidas en dos plantas, estando el resto concentrados principalmente en la zona norte.

Tabla 19. Principales aparcamientos de uso público

Nombre	Tipo	Nº Plazas
Parking Hospital General de Valdepeñas	superficie	133
Parking Alcampo	superficie	230
Parking Teatro Auditorio Francisco Nieva	superficie	87
Parking Lidl	superficie	153
Parking Cementerio Valdepeñas	superficie	183
Parking Parque Cervantes	superficie	40
Parking Mercadona II	superficie	54
Parking Mercadona I	superficie	74
Parking Dia	superficie	82
Parking Tedi	superficie	113
Parking Zona Comercial Multicines	superficie	230
Parking Clientes Mercadona	subterráneo	50
Parking municipal VALCENTRO	subterráneo	120
Parking Calle Feria del Vino, 3	superficie	15
Parking Campo de fútbol	superficie	70
Parking Arcángel	subterráneo	246

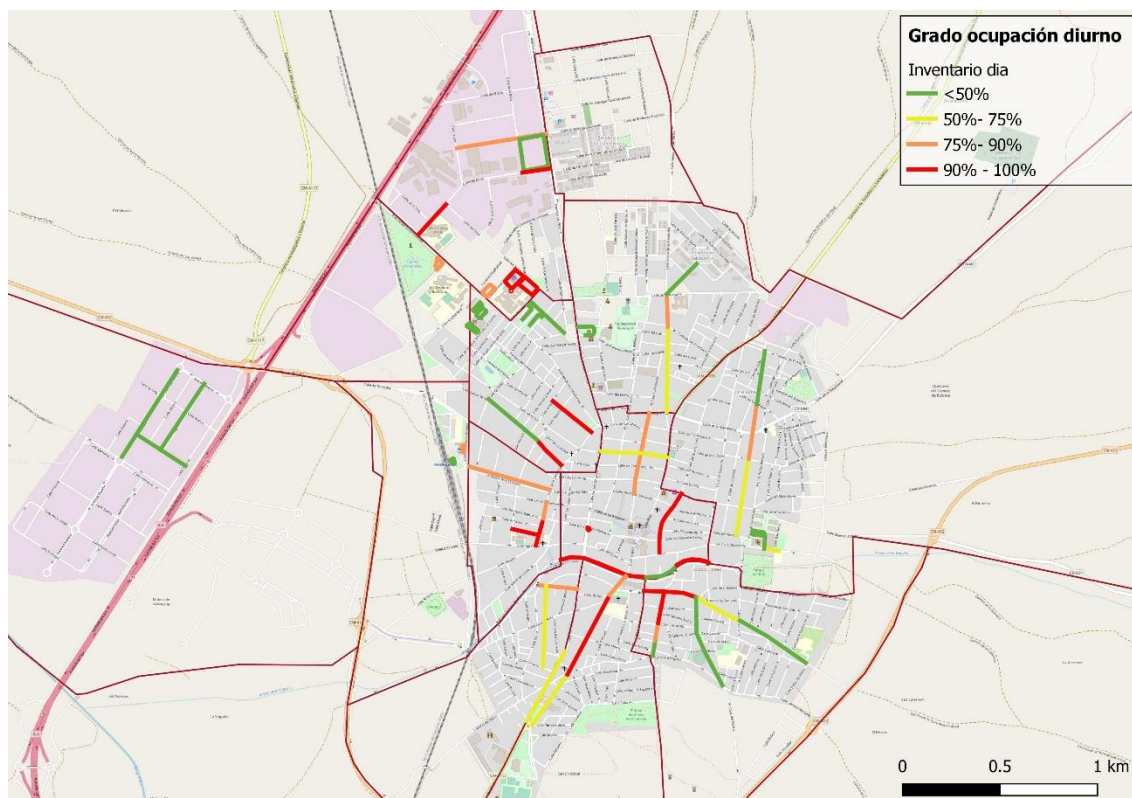
Fuente: Elaboración propia



En Valdepeñas también existe un parking para autocaravanas en el Polígono industrial del Vino a espaldas del Pabellón Ferial “Esteban López Vega”, con entrada y salida directa a la autovía A-4 en ambos sentidos, dirigido al fomento del turismo en el municipio.

Se analizará a continuación los datos recopilados sobre el **grado de ocupación** de determinadas calles representativas de cada zona.

Figura 161. Grado de ocupación del estacionamiento diurno (9:00-14:00)



Las observaciones en periodo diurno se han realizado de 9:00-14:00 horas, con el fin de detectar problemas en saturación de aparcamiento en zonas de atracción.

Se observa que en la zona centro y en las calles próximas hay una gran saturación de aparcamiento en horario diurno con % de ocupación superiores al 75% en muchas de estas calles según nos alejamos del centro la saturación de estacionamiento baja en la zona este y zona sur.

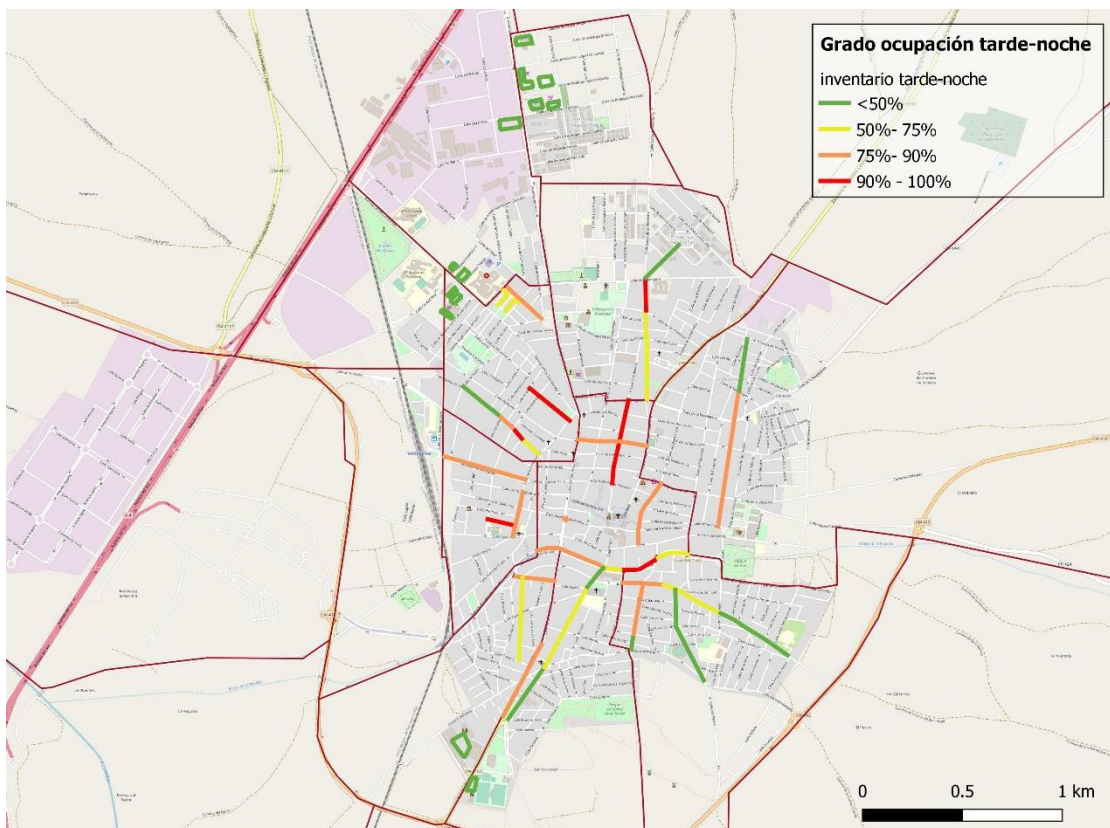
Otra zona bastante saturada es la del Hospital, el aparcamiento del hospital tiene un % de ocupación del 100% y tiene influencia en los aparcamientos de comercios cercanos que aumentan su ocupación hasta el 75-90 %. La zona del Polígono Industrial de Valdepeñas también tiene alto grado de ocupación superior al 75% al igual que el aparcamiento situado en la entrada del Parque de Cervantes. En la zona de Cristo donde se ubican varios equipamientos Administrativos y el centro de Salud, se registra un grado de ocupación superior al 75%. El



aparcamiento de la estación de ferrocarril tiene una ocupación inferior al 50% mientras que en el de autobuses está al 75% de ocupación.

Por tanto, se observa que en periodo diurno las zonas más atractoras de la ciudad tienen los grados de ocupación de estacionamiento superiores al 75%, llegando en muchas de ellas al 100% de ocupación.

Figura 162. Grado ocupación estacionamiento nocturno (21:30-00:00) en zonas residenciales y tarde (17:00-19:30) en zonas comerciales



Las observaciones de tarde y noche se han realizado de 17:00-19:30 y de 21:30-00:00, con dos objetivos, en horario de tarde ver el grado de saturación en zonas comerciales y por la noche poder detectar los déficits de estacionamiento para residentes.

Por tanto, en el norte del municipio, en la zona comercial de La Manzana, se observa que los grados de ocupación de los parkings son inferiores al 50% y se pone de manifiesto la influencia del hospital en las superficies comerciales cercanas ya que en horario de mañana el grado de ocupación es mucho mayor que por la tarde. En la zona sur donde se ubican zonas deportivas y de ocio con aparcamiento también presentan grados de ocupación inferiores al 50%.

Se observa que en horario nocturno se disminuye en general el grado de ocupación de la zona centro aumentando en las calles que tenían menor % de ocupación de día, es decir las zonas



más residenciales como en la C/Castellanos y el tramo de Av. Primero de Julio entre Tomás Antequera y C/Correderas.

En el resto de las zonas hay pequeñas variaciones aumentando en las zonas de la Manzana y Los Llanos la ocupación nocturna al tratarse de zonas más residenciales.

En general se observa que en la **zona centro y la siguiente corona de crecimiento el grado de ocupación es superior al 50% tanto de día como de noche**, siendo los porcentajes algo superiores de día y llegando en muchas de las calles a estar por encima del 90% incluso siendo estacionamiento regulado.

En el resto de zonas destaca la **zona del Hospital con un grado alto de ocupación diurno tanto del propio parking del hospital como de las zonas de estacionamiento próximas**.

Cabe destacar en este punto que, actualmente se está estudiando la necesidad de una **ordenanza de vados** en Valdepeñas para garantizar el buen uso del espacio público. Se busca también evitar conflictos vecinales consecuencia de la falta de legislación en esta materia.

Estas nuevas licencias de vados las podrán solicitar, únicamente, los propietarios de la finca, así como el arrendatario de los diferentes locales. De esta forma, con estas nuevas licencias se prohibirá el aparcamiento de cualquier vehículo delante de la entrada a la cochera incluido el propio titular de la licencia de vado.

Teniendo en cuenta la poca anchura de determinadas calles de Valdepeñas, se podrá solicitar que se reserve la acera de enfrente a la cochera, cuando el giro así lo estipule para entrar y salir. También, se podrá pedir la reserva especial de una acera, cuando el aparcamiento de vehículos frente a una vivienda prive a esta del acceso normal a ella o, incluso, **cuando se le prive de la luz natural**, es decir, cuando al aparcar un vehículo frente a nuestra casa no quite la luz del sol.

### 3.10.Seguridad Vial

Según información de la DGT, el municipio de Valdepeñas no cuenta con puntos negros o tramos de concentración de accidentes (TCA) en los cuales se produzcan un gran número de accidentes de tráfico cada año, si bien como ya se dijo en el prediagnóstico existe un punto conflictivo en el cruce de la calle Constitución y Calle Torrecilla en donde las esquinas no son homogéneas lo que dificulta la visibilidad y es necesario regularlo con un semáforo.



Figura 163. Intersección C/Torrecilla y C/Constitución



Los últimos datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) respecto la siniestralidad en el término municipal de Valdepeñas corresponden al periodo del 2013 al año 2015:

Tabla 20. Accidentes en vías urbanas de Valdepeñas del 2013-2015

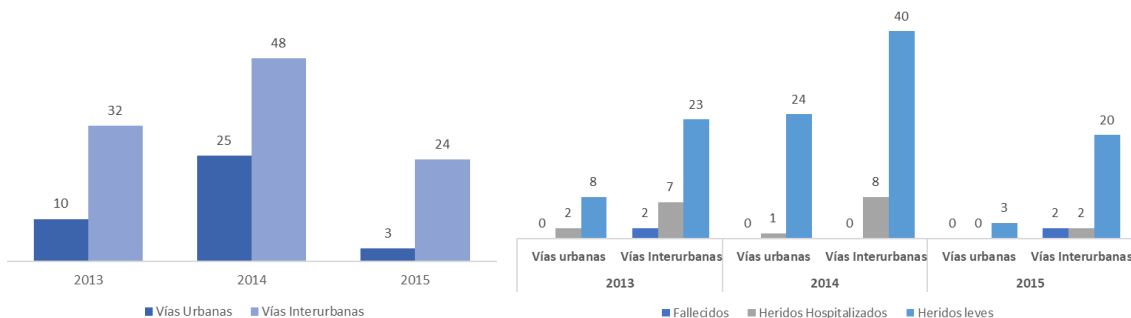
Vías urbanas	2013			2014			2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos leves
Ciclomotores	0	1	4	0	0	4	0	0	0
Motocicletas	0	0	0	0	0	5	0	0	0
Turismos	0	0	4	0	1	7	0	0	1
Furgonetas	0	0	0	0	0	5	0	0	1
Peatones	0	1	0	0	0	3	0	0	1
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>

Tabla 21. Accidentes en vías interurbanas de Valdepeñas del 2013-2015

Vías interurbanas	2013			2014			2015		
	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos leves	Fallecidos	Heridos Hospitalizados	Heridos leves
Ciclomotores	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Motocicletas	0	1	2	0	0	0	0	0	2
Turismos	2	6	18	0	4	35	1	2	15
Furgonetas	0	0	0	0	4	1	0	0	2
Camiones	0	0	1	0	0	3	1	0	0
Otros vehículos	0	0	2	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>40</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>20</b>



Figura 164. Detalle accidentes en vías urbanas e interurbanas



En las cifras anteriores se observa que el mayor número de accidentes se produce en las vías interurbanas, siendo además de mayor gravedad con fallecidos y más heridos hospitalizados que en vías urbanas. La tipología de vehículo más implicada es el turismo.

En las vías urbanas no se han producido fallecidos en los años analizados siendo los turismos la tipología de usuario de la vías más implicada seguida de motos y motocicletas.

Según los datos estadísticos de la DGT, las vías interurbanas con mayor número de accidentes son la A-4 y la CM-412 que a su vez son las de mayor tráfico, aunque la mayoría de los heridos son leves.

Como ya se dijo en el prediagnóstico, el Ayuntamiento lanzó la **campaña de seguridad vial** “Para, Mira, Cruza, Responde después” dirigida a los peatones con ese lema pintado en los pasos de cebra para prevenir sobre los posibles peligros del uso abusivo del móvil por parte de los peatones lo que conlleva una merma en la atención prestada a señales de tráfico o vehículos en movimiento, entre otros. La campaña se centra sobre todo en el uso del WhatsApp, por lo que los pasos se están pintando con los colores e imagen propia de esta aplicación.

Se pintaron los pasos de peatones de mayor tránsito como son los situados en calles como la Avenida Primero de Julio, Constitución, Manuel León, Avenida del Vino, Avenida Gregorio Prieto, Real o Cruces.



Figura 165. Paso de cebra de la campaña “Para, Mira, Cruza, Responde después”



Si bien es cierto que debido a la escasa anchura de las aceras en muchas calles el peatón se ve obligado a caminar por la calzada lo que provoca situaciones de inseguridad.

En materia de seguridad vial, Valdepeñas cuenta con uno de los mejores **Parques Infantiles de Tráfico** situado en el parque Amapola y donde se imparten talleres de seguridad vial para los centros educativos de Valdepeñas y de los municipios vecinos.

Figura 166. Instalaciones del parque infantil de tráfico, calle Amapola con Calle Rosa



Otras situaciones de inseguridad vial se producen en las vías de servicio de la circunvalación sur CM-412, por las que muchos vecinos salen a hacer deporte y no cuentan con la iluminación suficiente cuando se hace de noche.



### 3.11. Análisis de aspectos medioambientales y energéticos

El municipio de Valdepeñas dispone de ordenanzas municipales de protección del medio ambiente desde el año 1992. A partir del año 2000, el Ayuntamiento integró redes y aprobó programas para desarrollar políticas medioambientales.

El día 28 de enero de 2000, se aprobó por el Pleno de la Corporación Municipal la adhesión de Valdepeñas a la Red de Ciudades Sostenibles, programa de la Federación Española de Municipios y Provincias. Posteriormente, Ayuntamiento de Valdepeñas se hizo miembro de la Red Española de Ciudades por el Clima desde finales del año 2008, cuando se publicó el Plan Estratégico Municipal Agenda 21 municipal.



Entre las actuaciones que deben adoptar las ciudades miembros de la Red y específicamente relacionadas con la movilidad, se deben:

- ✓ Implementar medidas para calmar el tráfico, y en su caso, restricción del tráfico privado en determinadas áreas de los centros urbanos: peatonalización de calles, restricciones de aparcamiento, etc.
- ✓ Introducir medidas económicas y fiscales para favorecer la implantación de energías renovables y medios de transporte urbano menos contaminantes.

En el año 2016, se desarrolla la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado – **EDUSI VALdepeñasON**, donde su objetivo temático 4 de centra en favorecer el paso a una economía de bajo nivel de emisión de carbono en todos los sectores. Sus líneas de acción proponen realizar cambios hacia modos de vida que requieran un uso menos intensivo de la energía, con menor generación de CO<sub>2</sub>.

Sobre los índices de contaminación atmosférica, el Plan Territorial de Emergencia Municipal de Valdepeñas (**PLATEMUN Valdepeñas**) del año 2017 describe los protocolos regionales existentes.

La Red de Control y Vigilancia de la Calidad del Aire de Castilla-La Mancha, perteneciente a la JCCM, es la encargada de esta materia. Se cuenta con una amplia red con estaciones en diferentes municipios de la región que miden de forma continuada e instantánea, durante los 365 días del año, los niveles de contaminación atmosférica registrados. En caso de superarse los niveles límite se remitirá un aviso a los municipios afectados. Por lo tanto, el Ayuntamiento de Valdepeñas tendrá puntual información respecto estos episodios y estará en condiciones de adoptar las medidas preventivas que estime oportunas.

Específicamente en Valdepeñas, según los datos obtenidos en las diferentes mediciones que se efectúan en el término municipal, no parece existir un riesgo especialmente agravado en esta





materia. Puede afectar por igual a cualquier zona del municipio, pero estarían menos afectadas las zonas más ventiladas, más alejadas de zonas industriales o con menor densidad de tráfico (Avda. del Sur, Avda. Primero de Julio, ...).

Según los datos de desplazamientos obtenidos de las matrices de telefonía móvil, las características de estos viajes según datos de las encuestas a los residentes en Valdepeñas y la composición actual del parque automovilístico de Valdepeñas a continuación se estimarán las emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente producidas por el tráfico rodado de los turismos.

### 3.11.1. Composición del parque de vehículos

Un dato importante para conocer la calidad ambiental es **la composición del parque móvil según el tipo de carburante**. De los 22.611 vehículos que conforman el parque automovilístico de Valdepeñas en octubre de 2020, un 54% de los vehículos son diésel y un 45% son de gasolina. Hay una presencia meramente testimonial de otras tecnologías como el Gas Licuado de Petróleo y eléctrico con 16 y 15 vehículos respectivamente.

Tabla 22. Tipo de carburante del parque móvil.

Tipo de carburante	Nº de vehículos	%
Diesel	12.163	53,8%
Gasolina	10.149	44,9%
Eléctrico	15	0,1%
Gas Licuado de Petróleo	16	0,1%
Sin especificar	268	1,2%
<b>Total</b>	<b>22.611</b>	<b>100,0%</b>

Viendo la desagregación por tipo de vehículo, en el caso de los turismos un 63% se corresponde con tecnología diésel y un 38% de gasolina con una mínima presencia de gas licuado de petróleo, eléctrico y otros. En el caso de las motocicletas y ciclomotores prácticamente el 100% se corresponde con gasolina, una pequeña parte diésel y eléctrico. Los vehículos pesados emplean en su mayoría la tecnología diésel.

Tabla 23. Tipo de carburante según tipo de vehículo

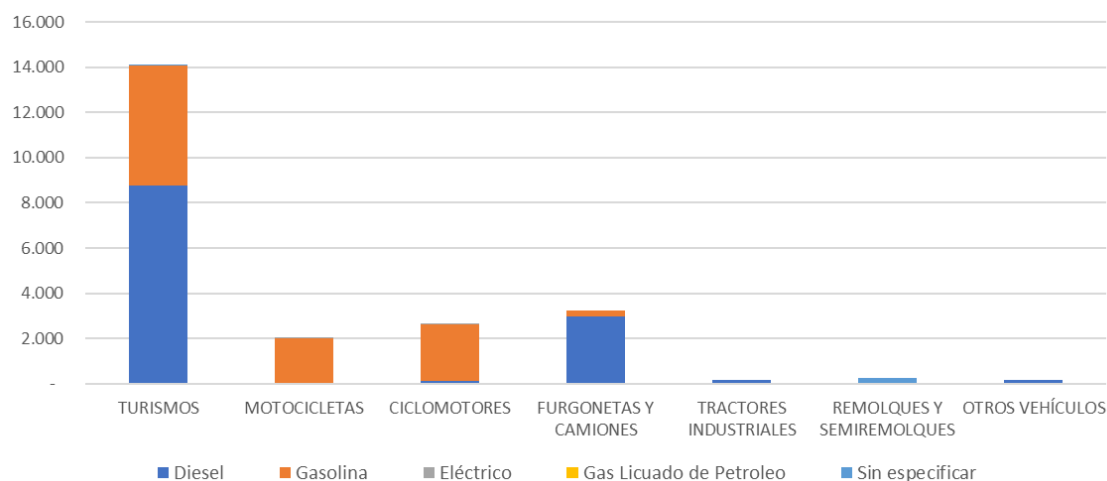
Tipo de Vehículo	Diesel	Gasolina	Eléctrico	Gas Licuado de petróleo	Sin especificar	TOTAL
TURISMOS	8.769	5.306	5	15	1	14.096
MOTOCICLETAS	1	2.004	1	-	-	2.006
CICLOMOTORES	98	2.511	7	-	-	2.616
FURGONETAS Y CAMIONES	2.956	265	-	-	-	3.222
TRACTORES INDUSTRIALES	164	-	-	-	-	164
REMOLQUES Y SEMIREMOLQUES	-	-	-	-	262	262
OTROS VEHÍCULOS	175	-	-	-	-	245
<b>TOTAL</b>	<b>12.163</b>	<b>10.086</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>263</b>	<b>22.611</b>



Tabla 24. Tipo de carburante según tipo de vehículo %

Tipo de Vehículo	Diesel	Gasolina	Eléctrico	Gas Licuado de petróleo	Sin especificar	TOTAL
TURISMOS	62,2%	37,6%	0,0%	0,1%	0,0%	100,0%
MOTOCICLETAS	0,0%	99,9%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
CICLOMOTORES	3,7%	96,0%	0,3%	0,0%	0,0%	100,0%
FURGONETAS Y CAMIONES	91,7%	8,2%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
TRACTORES INDUSTRIALES	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
REMOLQUES Y SEMIREMOLQUES	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	100,0%
OTROS VEHÍCULOS	71,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
<b>TOTAL</b>	<b>53,8%</b>	<b>44,6%</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,1%</b>	<b>1,2%</b>	<b>100,0%</b>

Figura 167. Número de vehículos por tipo de carburante



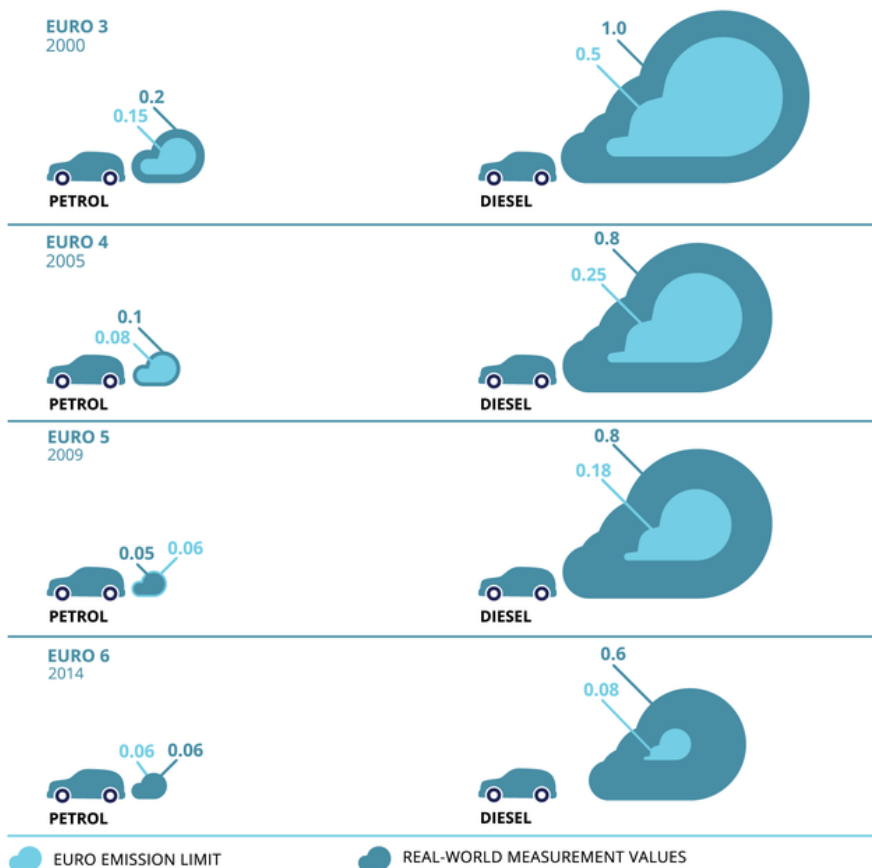
De esta manera la mayoría de los vehículos utilizan motores de combustión basados en tecnologías fósiles existiendo una casi nula representación de vehículos de bajas o cero emisiones.

A este dato se le une el hecho de que, según datos de la DGT, en el año 2017 la antigüedad media se situaba en unos 12 años lo que supone situarse de media, en la normativa Euro IV de la Unión Europea. Como se puede ver en la siguiente infografía de la Agencia Europea de medio ambiente, desde la normativa Euro IV del año 2005 hasta la actual Euro VI de 2014 se ha avanzado bastante en este sentido restringiendo las emisiones de los vehículos, sobre todo de los vehículos diésel, tipología que predomina en Valdepeñas.

Figura 168. Comparación de las emisiones EURO para vehículos gasolina y diésel. Fuente: Agencia Europea de Medio Ambiente



Comparison of NO<sub>x</sub> emission standards for different Euro classes



Adapted from: ICCT, 2014a; Emisia, 2015

Nitrogen oxide (NO<sub>x</sub>) emissions (in g/km)

3.11.2. Cálculo de emisiones

Las hipótesis de partida con las que se han realizado los cálculos son:

- Se estima que la influencia del PMUS es principalmente sobre la movilidad de los residentes que realizan desplazamientos en coche internos al municipio o bien hacia el exterior.
- Número de desplazamientos en coche de acuerdo con los datos de movilidad obtenidos de la encuesta a residentes realizada y de las matrices de movilidad global a partir de datos de telefonía móvil.
- Tasa de ocupación media de los vehículos de acuerdo con los datos obtenidos en la encuesta de movilidad realizada: 1,1 personas / vehículo.

Con todo ello se ha obtenido el siguiente número de desplazamientos para 2019



Tabla 25. Viajes diarios en coche de los residentes en 2019

Relación	Desplazamientos	Coches	Tasa de ocupación
<b>viajes internos a Valdepeñas</b>	54.397	49.452	1,1
<b>relaciones interior-exterior</b>	32.818	29.835	1,1

- Longitud media de desplazamiento:
  - Internos: 2 km.
  - Hacia exterior: 15 km.
- Días año de cálculo: 300 días.
- Reparto de vehículos por tipo de combustión en turismos de acuerdo con los datos de la DGT del parque móvil de Valdepeñas. Se han descartado los de Gas Licuado de Petróleo y eléctrico al suponer entre ambos el 0,1% del parque.

Carburante	Coches	%
<b>Gasolina</b>	5.306	37,7%
<b>Diesel</b>	8.769	62,3%
<b>Total</b>	14.075	100,0%

- Consumo medio por tipo de vehículo

Tabla 26. Consumo medio por vehículo (litros/100 km)

Turismos Gasolina	Turismos Gasoil
<b>8</b>	<b>6</b>

- Emisiones: Según los valores indicados en el *Informe de Factores de Emisión para el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono*<sup>2</sup>, del Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO)

Tabla 27. Emisiones CO<sub>2</sub> (kg/litro)

Combustible	Gasolina (kg CO <sub>2</sub> /l)	Gasóleo A (kg CO <sub>2</sub> /l)
<b>2018</b>	<b>2,157</b>	<b>2,493</b>

<sup>2</sup> [https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/factores\\_emision\\_tcm30-479095.pdf](https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/factores_emision_tcm30-479095.pdf)



En función de todo ello se han obtenido los siguientes valores de kilómetros recorridos anuales, consumo anual de litros y emisiones de CO<sub>2</sub> anuales para la situación actual sin la puesta en marcha del PMUS.

Tabla 28. Emisiones de CO<sub>2</sub> equivalente anuales

Combustible	Kms recorridos 2019	Consumo total (litros)	CO2 eq (tn/año)
Gasolina (kg CO <sub>2</sub> /l)	61.797.507	4.943.801	10.664
Gasóleo A (kg CO <sub>2</sub> /l)	102.130.106	6.127.806	15.277
<b>Total</b>	<b>163.927.613</b>	<b>11.071.607</b>	<b>25.940</b>



#### 4. Diagnóstico - Análisis DAFO-CAME

Tras todo lo expuesto anteriormente y para concluir se realizará un **análisis DAFO** herramienta que permite conocer la situación actual del municipio, mediante un análisis de sus características internas (**Debilidades** que limitan las posibilidades y **Fortalezas** que permiten un mayor rendimiento de las oportunidades o superar las amenazas) y su situación externa (**Amenazas** a afrontar para conseguir un modelo de movilidad sostenible y **Oportunidades** que pueden otorgar una ventaja competitiva).



Tras este análisis se realizará el **análisis CAME** que servirá como base de las propuestas para **Corregir** las Debilidades, **Afrontar** las Amenazas, **Mantener** las Fortalezas y **Explotar** las Oportunidades identificadas anteriormente y que junto con el diagnóstico constituirán la base para el desarrollo de las propuestas determinando la estrategia y los objetivos específicos del Plan.




DEBILIDADES


↓  
 CORREGIR


- Existencia de “barreras” que repercuten en la movilidad como son, al oeste las vías del ferrocarril y la autovía A-4 y que dejan aislado al barrio de San Pedro y el Arroyo de la Veguilla que supone una barrera para ciertos movimientos transversales.
- Secciones viales no ajustadas a las tipologías definidas en el Plan de Accesibilidad municipal
- Ancho de aceras muy variable e insuficiente en la mayoría de las calles.
- Inexistencia de carriles bici y otros elementos como estacionamientos seguros que favorezcan la movilidad ciclista.
- Programa de bicicleta pública compartida desactivado.
- Uso excesivo del coche incluso en trayectos cortos, siendo el modo más usado en los desplazamientos habituales.
- Baja tasa de uso de transporte público
- Poca frecuencia de autobús urbano que solo presta servicio hasta las 15:00.
- Falta de información pública de horas de paso y paradas no señalizadas.
- Tarifas algo más elevadas que en otros municipios de la provincia.
- Alto solapamiento de cobertura de población de las dos líneas de autobús urbano.
- Asociación de discapacitados AFAD sin cobertura de autobús urbano.
- Amplio horario para la carga y descarga en las plazas reservadas en las distintas zonas de la ciudad, lo que provoca circulación de vehículos pesados por el núcleo urbano.
- Tráfico condicionado por la configuración urbana de la ciudad, con calles estrechas en el centro permitiendo sólo un sentido de circulación.
- Dificil circunvalar la ciudad por falta de continuidad del viario por lo que se tiende a atravesar la ciudad.
- Alto grado de ocupación del estacionamiento en la zona centro y calles próximas tanto diurno como nocturno.
- Pocos parkings de uso público en la zona centro.
- Franjas de aparcamiento no delimitadas en muchas calles
- No se puede controlar el tiempo máximo permitido de estacionamiento en zona azul.
- No hay ordenanza que regule los vados
- Poca iluminación vías de servicio de la circunvalación sur
- Mayor parte de los vehículos emplean combustibles fósiles



AMENAZAS










AFRONTAR

- Descenso continuado de la población en los últimos 10 años.
- Cabeza de comarca, presta muchos servicios a los municipios vecinos por lo que es un gran polo atractor.
- No hay suficientes condiciones de confort, seguridad y accesibilidad para potenciar la movilidad activa (peatones y bicicleta)
- No hay un programa claro para el turismo local (programas y rutas)
- Transformaciones urbanísticas de espacios públicos previstas en el POM están sin ejecutar en su mayoría
- Cultura de coche muy arraigada, percepción de derecho adquirido a llegar con el vehículo privado hasta la puerta del destino, y por el camino más corto, aunque suponga atravesar el centro.
- Incremento del índice de motorización en los últimos años.
- Alta concentración de tráfico en la Calle Seis de Junio por la mañana y a mediodía.
- Mayor parte de los desplazamientos externos se realizan en coche.
- Algunas bodegas siguen ubicadas en el casco urbano
- Grandes polígonos industriales concentrados en el norte y oeste del municipio
- Escasez de espacio público disponible para estacionamiento de vehículos
- Seguridad vial ante el cambio urbanístico de la ciudad.
- Nuevos objetivos de la UE de reducción de emisiones en 2030 como primer paso para conseguir alcanzar la neutralidad climática antes del 2050.

FORTALEZAS







MANTENER

- Modelo urbano compacto favorece la movilidad activa y sostenible (peatonal y ciclista)
- Buenas condiciones para la movilidad a pie/bicicleta por distancias y orografía
- Centro histórico identificable y paseable
- Presencia de calles peatonales o de coexistencia en el centro
- Presencia de mobiliario urbano en las calles de coexistencia
- Red de plazas y plazoletas con elementos verdes y espacios de juegos
- Localización de barrios, equipamientos y centros industriales accesibles en distancias cortas y asumible en bicicleta
- Centros de todos los niveles educativos en el municipio (educación obligatoria, bachillerato, formación profesional y UNED)
- Centros de salud y Hospital General en el municipio
- Otros equipamientos de servicio público (administrativos, deportivos, culturales, de ocio,...) en el núcleo urbano
- Servicio público de autobús urbano en el municipio que da servicio a los centros educativos y hospital
- Buena red viaria que conecta el municipio con el exterior
- Existencia de estacionamiento regulado en las calles del centro.
- No hay fallecidos en accidentes de tráfico en vías urbanas en los últimos años
- Campañas de seguridad vial para peatones y talleres/cursos de educación vial por parte de policía local
- No hay problemas de emisiones en la actualidad





OPORTUNIDADES



- Ciudad compacta con dimensiones adecuadas para fomentar la movilidad activa tanto de habitantes como de visitantes
- Puntos de interés turístico consolidados y susceptibles de ser optimizados con nuevas estrategias
- Redes turísticas de enoturismo, arqueología y cicloturismo vinculadas a la movilidad sostenible



EXPLOTAR



- Rutas peatonales enlazando los espacios públicos existentes
- Rutas saludables entre los parques municipales
- Aprovechar los caminos rurales para fomentar la conexión en bicicleta con los barrios de El Peral y Consolación y los municipios más próximos
- Equipamientos escolares (CEIP) localizados en el área central y con posibilidades de recuperar los programas de Camino Escolar
- Equipamientos escolares (IES) localizados en la Av. de los Estudiantes y con posibilidad de implantación de carriles bici
- Vincular obras de reurbanización que beneficien a los peatones y ciclistas con las del Plan de Tormentas
- Buena cobertura territorial del transporte público que puede ser potenciada con modificaciones en la frecuencia y en el recorrido de las líneas para disminuir el solapamiento de ambas y llegar a más población
- Estación de ferrocarril y autobuses interurbanos y regionales en el núcleo urbano, con parada próxima de autobús urbano y de taxi creando un área de intermodalidad.
- Posibilidad de racionalizar el uso del vehículo privado a través de intervenciones que hagan más atractiva y segura la movilidad activa.
- Gestión del aparcamiento como palanca de cambio hacia modos más sostenibles de desplazamiento
- Aumento de la seguridad vial y reducción de las emisiones en vías urbanas con las modificaciones en el Reglamento de Circulación del a DGT reduciendo la velocidad en ciudad de 50 km/h a 30 km/h
- Reducción de las emisiones de CO2 al fomentar los desplazamientos sostenibles



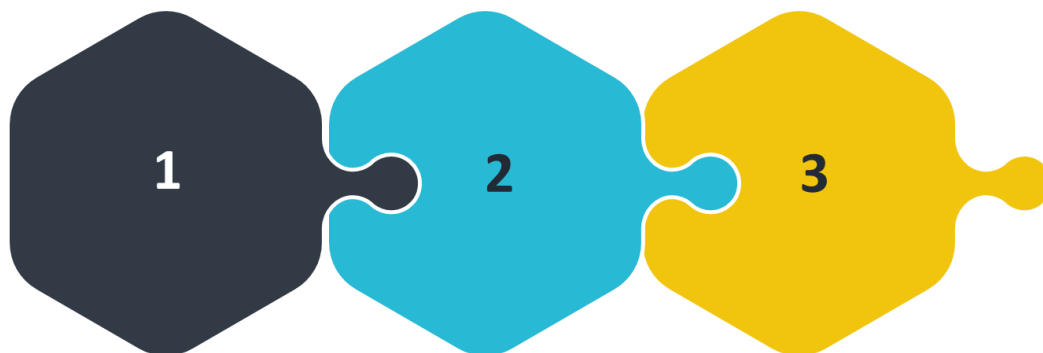
## 5. Estrategia y Objetivos Específicos

Tras el análisis DAFO-CAME anterior que nos da una visión de la situación actual del municipio en materia de movilidad, se establecerá **la estrategia y objetivos específicos** en base a las conclusiones extraídas y que serán la base para el desarrollo de las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valdepeñas.

Como ya se recogió en el Prediagnóstico la **meta principal** de todo Plan de Movilidad Urbana Sostenible es:

*“Alcanzar un modelo de ciudad en el que los ciudadanos realicen sus desplazamientos de forma sostenible y segura, bajo un esquema de movilidad eficiente, comprensiva e inclusiva”*

Para ello se fijan las siguientes **estrategias generales**:



### Modelo movilidad sostenible

Potenciar un modelo urbano sostenible fomentando los desplazamientos a pie y en bicicleta en el interior del municipio para trayectos de proximidad y en transporte público para trayectos más largos o hacia el exterior

### Urbanismo equilibrado

Adaptar el urbanismo para mejorar el tránsito peatonal y en bicicleta, ya que el municipio reúne las condiciones idóneas para potenciar la movilidad activa. Mejorar la calidad urbana, con un reparto equitativo del espacio público, las zonas de estancia y la accesibilidad.

### Concienciación

Establecer medidas para la sensibilización y el fomento de la movilidad sostenible entre la población mediante diferentes acciones orientadas a la población en general así como a colectivos específicos como la población escolar.

En base a estas estrategias generales se fijan los objetivos específicos:



## Modelo de movilidad sostenible

- Consolidar un modelo de ciudad que incentive el cambio modal
- Fomentar la movilidad activa, a pie y en bicicleta
- Aumentar participación del transporte público urbano
- Modernización del parque móvil
- Introducción de nuevas tecnologías: Smart mobility

## Urbanismo equilibrado

- Distribución equitativa del espacio público
- Accesibilidad universal
- Integración PMUS y POM

## Concienciación

- Fomento de la movilidad sostenible
- Sensibilización y concienciación

