Expediente:

AYTOCR2025/18433 - PROPUESTA DE LA CONCEJALA DELEGADA DEL ÁREA DE GOBIERNO DE SEGURIDAD, URBANISMO Y SERVICIOS A LA CIUDAD SOBRE APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Índice de contenidos

Nombre Documento	Fecha Documento	Nº de páginas	Página
01 Diligencia Consulta Pública Previa	25/06/2025	5	3
02 Miguel Ángel Mora Cruz-rpd-pdf	25/06/2025	2	8
03 Sugerencias APROSER rpd-pdf	25/06/2025	7	10
04 Informe técnico para Pleno-pdf_3150722-pdf	17/07/2025	3	17
05 PMUS_CiudadReal_v12-pdf_3151526-pdf	23/07/2025	237	20
06 Propuesta Aprobación Inicial	23/07/2025	4	257
07 Informe Jurídico SGP - OM	23/07/2025	2	261
08 Diligencia Expediente Completo	24/07/2025	1	263
09 ACTA CONSEJO 16-07-2025_signed-pdf	24/07/2025	6	264
10 6--Certificado de acuerdos	29/07/2025	6	270
11 Junta& Numexp = AYTOCR2025_18433	29/07/2025	6	276
12 email envío plazo a grupos políticos plazo enmiendas- PMUS-pdf	30/07/2025	1	282
13 DOCA-pdf - Anexado desde Registro nº registro 202599900019892	04/08/2025	4	283
14 DOCB-docx - Anexado desde Registro nº registro 202599900019892	04/08/2025	4	287
15 Justificante de Registro-pdf - Anexado desde Registro nº registro 202599900019892	04/08/2025	1	291
16 Solicitud Firmada-xml - Anexado desde Registro nº registro 202599900019892	04/08/2025	1	292
17 Solicitud-xml - Anexado desde Registro nº registro 202599900019892	04/08/2025	1	293
18 informe error material consulta pública previa-odt	07/08/2025	1	294
19 Junta& Numexp = AYTOCR2025_18433	08/08/2025	6	295
20 DOCA-pdf - Anexado desde Registro nº registro 202599900020551	12/08/2025	4	301
21 DOCB-doc - Anexado desde Registro nº registro 202599900020551	12/08/2025	4	305
22 Justificante de Registro-pdf - Anexado desde Registro nº registro 202599900020551	12/08/2025	1	309

Nombre Documento	Fecha Documento	Nº de páginas	Página
23 Solicitud Firmada-xml - Anexado desde Registro nº registro 202599900020551	12/08/2025	1	310
24 Solicitud-xml - Anexado desde Registro nº registro 202599900020551	12/08/2025	1	311
25 Informe técnico alegaciones PSOE-pdf	19/08/2025	4	312
26 Propuesta Aprobación Inicial	04/09/2025	8	316
27 Informe técnico Movilidad alegaciones de VOX-pdf	08/09/2025	3	324
28 2--Certificado de dictamen	11/09/2025	15	327
29 Certificado de dictamen PUNTO 2 CUS-pdf	11/09/2025	15	342
30 Informe Movilidad-pdf	12/09/2025	3	357
31 9--Certificado de acuerdos	15/09/2025	10	360

Ayuntamiento de Ciudad Real

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Diligencia
Área/Servicio: OFICINA DE TRAMITACION/Oficial Mayor

DILIGENCIA

Asunto:PROPUESTA DE LA CONCEJALA DELEGADA DEL ÁREA DE GOBIERNO DE SEGURIDAD, URBANISMO Y SERVICIOS A LA CIUDAD SOBRE APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE	**Num. Expediente:** AYTOCR2025/18433

DILIGENCIA para hacer constar que durante el período de consulta pública previa sobre elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (plazo desde el día 10 hasta el 24 de juio de 2.024), se han formulado los siguientes pronunciamientos sobre los aspectos planteados en el correspondiente cuestionario elaborado a tal efecto :

1. D. Miguel Ángel Mora Cruz (fecha 12 de junio)

2. D. Eduardo Cobas Urcelay en representación de la Asociación Profesional de Compañias Privadas de Servicios de Seguridad, (APROSER) (fecha 23 de junio)

Lo que se hace constar a los efectos oportunos.

CONTENIDO DEL CUESTIONARIO SOMETIDO A CONSULTA PÚBLICA PREVIA

CONSULTA PREVIA SOBRE EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) DE CIUDAD REAL

De conformidad con el **artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas**, el Ayuntamiento de Ciudad Real inicia una consulta pública previa a la elaboración del **Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)**, con el objetivo de fomentar la participación ciudadana en el proceso de elaboración normativa.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: S3RjpcmgL/yu1Woj54NP
Firmado por OFICIAL MAYOR JOSE MARIA OSUNA BAENA el 25/06/2025 10:46:39
El documento consta de 5 página/s. Página 1 de 5

Ayuntamiento de Ciudad Real

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Diligencia
Área/Servicio: OFICINA DE TRAMITACION/Oficial Mayor

Esta consulta se realiza a través del portal web del Ayuntamiento (www.ciudadreal.es) y busca recabar la opinión de los ciudadanos, organizaciones y sujetos más representativos potencialmente afectados por la futura norma, acerca de:

a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.

b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.

c) Los objetivos de la norma.

d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

En base a lo anteriormente expuesto se plantea un cuestionario con la información precisa para que los potenciales destinatarios de esta norma puedan pronunciarse sobre la materia.

Los ciudadanos, organizaciones y asociaciones que así lo consideren, pueden hacer llegar sus opiniones sobre los aspectos planteados en este cuestionario, desde el día 10 hasta el 24 de junio de 2025, a través del siguiente buzón de correo electrónico: reclamaciones@ayto-ciudadreal

El PMUS es un instrumento estratégico para planificar la movilidad en Ciudad Real, promoviendo un modelo sostenible, seguro, inclusivo y eficiente, en cumplimiento de la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética**, y el **Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre**, que regula las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). La consulta se centra en los siguientes aspectos:

a) Problemas que se Pretenden Solucionar con la Iniciativa

1. **Contaminación atmosférica y calidad del aire**: Ciudad Real presenta niveles de contaminantes en los que el tráfico motorizado, especialmente de vehículos sin distintivo ambiental, contribuye significativamente a estas emisiones.

2. **Congestión urbana**: El elevado uso del vehículo privado (45% de los desplazamientos, según estudios de 2021) genera congestión en el centro urbano, afectando la fluidez del tráfico y la calidad de vida.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: S3RjpcmgL/yu1Woj54NP
Firmado por OFICIAL MAYOR JOSE MARIA OSUNA BAENA el 25/06/2025 10:46:39
El documento consta de 5 página/s. Página 2 de 5

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

Ayuntamiento de Ciudad Real

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Diligencia
Área/Servicio: OFICINA DE TRAMITACION/Oficial Mayor

3 **Falta de prioridad para modos sostenibles**: La infraestructura para peatones, ciclistas y transporte público es limitada, con solo un 15% de desplazamientos en bicicleta o a pie y un 10% en transporte público.

4 **Cumplimiento normativo**: La Ley 7/2021 obliga a municipios de más de 50.000 habitantes a implementar ZBE antes de 2023, integradas en un PMUS, para reducir emisiones y cumplir con los objetivos de transición energética.

5 **Seguridad vial**: Los accidentes de tráfico, especialmente en cruces y zonas de alta densidad, requieren medidas para proteger a peatones y ciclistas.

6 **Desigualdad en la movilidad**: La falta de accesibilidad universal y opciones de transporte inclusivas limita la movilidad de personas con discapacidad, mayores y otros colectivos vulnerables.

b) Necesidad y Oportunidad de su Aprobación

1 **Necesidad**:

- **Cumplimiento legal**: La aprobación del PMUS es obligatoria para cumplir con la Ley 7/2021 y el Real Decreto 1052/2022, evitando sanciones y garantizando la alineación con las políticas nacionales y europeas de sostenibilidad.
- **Mejora de la calidad del aire**: La implementación medidas de movilidad sostenible es esencial para reducir emisiones y proteger la salud pública, en línea con el **artículo 43 de la Constitución Española** (derecho a la salud) y el **artículo 45** (derecho a un medio ambiente adecuado).
- **Modernización de la movilidad**: Ciudad Real necesita actualizar su modelo de movilidad, basado en el PMUS de 2012, para adaptarse a los retos actuales (crecimiento urbano, cambio climático, nuevas tecnologías).
- **Equidad social**: Un PMUS inclusivo garantizará el acceso equitativo a la movilidad para todos los colectivos, reduciendo desigualdades.
-

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: S3RjpcmgL/yu1Woj54NP
Firmado por OFICIAL MAYOR JOSE MARIA OSUNA BAENA el 25/06/2025 10:46:39
El documento consta de 5 página/s. Página 3 de 5

Ayuntamiento de Ciudad Real

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Diligencia
Área/Servicio: OFICINA DE TRAMITACION/Oficial Mayor

2 **Oportunidad**:

- **Contexto europeo y nacional**: La financiación del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia** y los fondos europeos (NextGenerationEU) ofrecen recursos para implementar medidas como ZBE, carriles bici y electrificación del transporte público.
- **Demanda ciudadana**: Las encuestas realizadas en 2021 muestran que el 65% de los ciudadanos apoya medidas para reducir el tráfico contaminante y mejorar el transporte público.
- **Avances tecnológicos**: La disponibilidad de sistemas de control (cámaras, sensores) y plataformas digitales facilita la promoción de la movilidad compartida.
- **Cambio cultural**: El aumento del uso de bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP) en Ciudad Real (10% de desplazamientos en 2021) refleja una transición hacia modos sostenibles que el PMUS puede consolidar.

c) Objetivos de la Norma

El PMUS de Ciudad Real persigue los siguientes objetivos:

1 **Reducir emisiones contaminantes**: Disminuir un 40% las emisiones de NOx y un 10% las de CO2 para 2030, mediante la creación de ZBE (Zona Ciudad Real Saludable y Zona para Episodios de Contaminación Ambiental) y la restricción de vehículos sin distintivo ambiental.

2 **Mejorar la calidad del aire**: Cumplir con los valores límite de contaminantes establecidos en el Real Decreto 102/2011, monitorizando en tiempo real a través de una red de sensores.

3 **Fomentar la movilidad sostenible**: Incrementar la cuota modal de modos no motorizados (peatonal, ciclista) al 35% y del transporte público al 20% para 2030, mediante nuevas infraestructuras (carriles bici, zonas peatonales) y mejoras en la flota de autobuses.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: S3RjpcmgL/yu1Woj54NP
Firmado por OFICIAL MAYOR JOSE MARIA OSUNA BAENA el 25/06/2025 10:46:39
El documento consta de 5 página/s. Página 4 de 5

Ayuntamiento de Ciudad Real

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Diligencia
Área/Servicio: OFICINA DE TRAMITACION/Oficial Mayor

4 **Garantizar la seguridad vial**: Reducir un 50% los accidentes con víctimas en zonas urbanas, priorizando la protección de peatones y ciclistas.

5 **Promover la equidad y accesibilidad**: Asegurar que el 100% de las infraestructuras de movilidad sean accesibles para personas con discapacidad y colectivos vulnerables.

6 **Optimizar la distribución urbana de mercancías (DUM)**: Incentivar el uso de vehículos ECO y CERO emisiones para la logística, con reservas de carga/descarga y plataformas de última milla.

7 **Cumplir con la normativa**: Implementar ZBE conforme a la Ley 7/2021 y el Real Decreto 1052/2022, asegurando la aprobación plenaria del PMUS y la información pública del proyecto técnico.

d) Posibles Soluciones Alternativas Regulatorias y No Regulatorias

1 **Soluciones Regulatorias**:

- **Aprobación del PMUS**: Establecer un marco normativo que regule la movilidad sostenible.
- **Modificación de ordenanzas existentes** y/o creación de otras nuevas para regular las disposiciones del PMUS

2 **Soluciones No Regulatorias**:

- **Campañas de sensibilización**: Programas educativos en escuelas, comercios y medios locales para promover la movilidad sostenible, el uso de bicicletas y el transporte público.
- **Integrar las distintas propuesta ciudadanas.**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: S3RipcmgL/yu1Woj54NP
Firmado por OFICIAL MAYOR JOSE MARIA OSUNA BAENA el 25/06/2025 10:46:39
El documento consta de 5 página/s. Página 5 de 5

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

Jose María Osuna

Asunto: RV: consulta publica previa PMUS

De: Reclamaciones <reclamaciones@ayto-ciudadreal.es>
Enviado el: jueves, 12 de junio de 2025 13:33
Para: jmosuna@ayto-ciudadreal.es
Asunto: RV: consulta publica previa PMUS

reclamación del Plan de Movilidad Urbana.

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

OFICINA DE SUGERENCIAS Y RECLAMACIONES
Ayuntamiento de Ciudad Real
Plaza Mayor 1
926 21 10 44 Ext. 682
reclamaciones@ayto-ciudadreal.es

ADVERTENCIA --- La información contenida en este correo electrónico, y en su caso, cualquier fichero anexo al mismo, son de carácter privado y confidencial siendo para uso exclusivo de su destinatario. Si usted no es el destinatario correcto, el empleado o agente responsable de entregar el mensaje al destinatario, o ha recibido esta comunicación por error, le informamos que está totalmente prohibida cualquier divulgación, distribución o reproducción de esta comunicación según la legislación vigente y le rogamos que nos lo notifique inmediatamente, procediendo a su destrucción sin continuar su lectura.

De: mmora cr <moracr@gmail.com>
Enviado el: jueves, 12 de junio de 2025 12:35
Para: reclamaciones@ayto-ciudadreal.es
Asunto: consulta publica previa PMUS

Buenos dias
no habiendo encontrado formulario alguno en la web del ayto para poder enviar mi opinion sobre este particular, ruego me indiquen desde donde puedo participar en dicha consulta.
Hago constar tambien que la nota informativa sobre dicha consulta (https://www.ciudadreal.es/documentos/transparencia/consultas/consulta_public_previa_plan_de_movilidad_urbana_sostenible.pdf) tiene mal la direccion de correo electronico para enviar las opiniones, imposiblitando asi la participacion ciudadana. Ruego sea corregida dicha comunicacion.
si la forma de participar es enviar un correo, sirva este como mi modo de participacion y opinion, sobre las siguientes cuestiones:

a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
especialmente mirando por la calidad del aire de nuestra ciudad, entiendo que no hay que dar pie a tener elevados indices de contaminacion para tomar iniciativas que mejoren dicho aspecto, si no tratar de cuidarlo de forma inmediata restringiendo el trafico de etiquetas diferentes de la cero o la eco dentro de rondas, e incentivando con mas zonas de carga publica para dichos vehiculos.
Prestaria especial atencion a la mejora de la movilidad ciclista, con mas dotacion de carriles bici y con la mejora de los mismos.

b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.
este momento es ideal para diseñar dicho plan de movilidad, dado el contexto nacional y europeo proclive a la toma de decisiones en este sentido, ademas para evitar posibles multas gravosas para nuestra ciudad. Ademas creo que actualmente la opinion publica de nuestra ciudad esta a favor de cuidar el ambiente de nuestra ciudad, y sin duda la toma de decisiones en la movilidad es pieza clave de este tipo de politicas mediombientales y de calidad de vida ciudadana.
c) Los objetivos de la norma.
en resumen estoy de acuerdo con todos los objetivos planteados, y para llevarlos a cabo hay que incentivar el uso de dispotivos y coches no contaminantes, hay que tener en cuenta que no todo el mundo puede ir en bicileta o patinete al centro, y por tanto la inclusion de vehiculos enchufables es necesaria para dar cobertura a todos los tipos de movilidad no contaminante, no solo referido a contaminacion atmosferica, si no tambien acustica, esta ultima bastante olvidada y que esta demostrado causa graves problemas de salud en la poblacion.

En resumen, estoy de acuerdo en establecer normas reguladoras de trafico con etiquetas contaminantes, no solo en calles aledañas a zonas peatonales, si no incluso en interior de ronda, asi como medidas que incentiven el transporte en medios no contaminantes, ya sea bicicletas o vehiculos no contaminantes.

atentamente:

MIGUEL ANGEL MORA CRUZ
DNI-

De: Reclamaciones <reclamaciones@ayto-ciudadreal.es>
Enviado el: lunes, 23 de junio de 2025 13:40
Para: jmosuna@ayto-ciudadreal.es
Asunto: RV: Consulta previa Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real

OFICINA DE SUGERENCIAS Y RECLAMACIONES
Ayuntamiento de Ciudad Real
Plaza Mayor 1
926 21 10 44 Ext. 682
reclamaciones@ayto-ciudadreal.es

ADVERTENCIA --- La información contenida en este correo electrónico, y en su caso, cualquier fichero anexo al mismo, son de carácter privado y confidencial siendo para uso exclusivo de su destinatario. Si usted no es el destinatario correcto, el empleado o agente responsable de entregar el mensaje al destinatario, o ha recibido esta comunicación por error, le informamos que está totalmente prohibida cualquier divulgación, distribución o reproducción de esta comunicación según la legislación vigente y le rogamos que nos lo notifique inmediatamente, procediendo a su destrucción sin continuar su lectura.

De: Aproser <aproser@aproser.es>
Enviado el: lunes, 23 de junio de 2025 11:38
Para: reclamaciones@ayto-ciudadreal.es
Asunto: Consulta previa Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real

Buenos días,

A través de la página web del Ayuntamiento de Ciudad Real hemos tenido conocimiento de la apertura de un proceso de consulta pública previa a la modificación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ciudad Real.

A tal efecto acompañamos escrito de observaciones al mismo dentro del plazo establecido.

Agradeceríamos acusen recepción de este correo con el escrito que se acompaña.

Gracias por su atención, reciban un cordial saludo.

Eduardo Cobas Urcelay
Secretario general

aproser
ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE COMPAÑÍAS PRIVADAS DE SERVICIOS DE SEGURIDAD

TEL.: 91 454 00 00
C\ Princesa 43, 2º Izq
28008 MADRID

PROTECCIÓN DE DATOS: De conformidad con lo dispuesto en las normativas vigentes en protección de datos personales, el Reglamento (UE) 2016/679 de 27 de abril de 2016 (GDPR) y la Ley Orgánica (ES) 3/2018 del 5 de diciembre (LOPDGDD) Ley Orgánica de protección de datos y Garantía de derechos digitales, le informamos que los datos personales y dirección de correo electrónico, recabados del propio interesado o de fuentes públicas, serán tratados bajo la responsabilidad de APROSER para el envío de comunicaciones y se conservarán mientras exista un interés mutuo para ello. Los datos no serán comunicados a terceros, salvo obligación legal. Le informamos que puede ejercer los derechos de acceso, rectificación, portabilidad y supresión de sus datos y los de limitación y oposición a su tratamiento dirigiéndose a Calle Princesa, 43, 2º Izquierda, 28008, Madrid o enviando un mensaje al correo electrónico aproser@aproser.es. Si considera que el tratamiento no se ajusta a la normativa vigente, podrá presentar una reclamación ante la autoridad de control en www.agpd.es

aproser
ASOCIACIÓN PROFESIONAL DE COMPAÑÍAS PRIVADAS DE SERVICIOS DE SEGURIDAD

PROPUESTAS A LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA A LA MODIFICACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL

En Madrid, a 23 de junio de 2025.

D. EDUARDO COBAS URCELAY, en su calidad de secretario general de la Asociación Profesional de Compañías Privadas de Servicios de Seguridad (en adelante, APROSER), y dirección a efectos de notificaciones la dirección de correo electrónico aproser@aproser.es.

EXPONE

Que APROSER integra empresas que prestan en torno al 75% de los servicios de seguridad de seguridad privada en el conjunto del Estado y la práctica totalidad de los mismos, en lo que se refiere a las operaciones de transporte de fondos y gestión del efectivo en el territorio español, porcentaje análogo o incluso superior en la ciudad de Ciudad Real.

Que a través de la página web del Ayuntamiento de Ciudad Real ha tenido conocimiento de la apertura de un proceso de consulta pública previa a la modificación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ciudad Real el que se abre un plazo hasta el 24 de junio para conocer las opiniones y aportaciones de la ciudadanía, organizaciones, instituciones y asociaciones. Una modificación directamente vinculada con la adopción de una ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones en la localidad y de previa necesaria adopción en virtud de la interpretación de los órganos judiciales.

Que toda norma que directa o indirectamente reduzca el tráfico motorizado privado, sin la adecuada consideración de las lógicas excepciones que deben establecerse para la prestación de servicios de seguridad privada, tiene un impacto en la actividad económica de las empresas integradas en APROSER, afectando sus legítimos intereses.

Que, sobre esta base, es por lo que se trasladan las siguientes

OBSERVACIONES

Que la Ley 5/2014, de seguridad privada, recoge en su Exposición de Motivos que “la consideración de la seguridad privada como una actividad con entidad propia, pero a la vez como parte integrante de la seguridad pública, es hoy un hecho innegable”. Un reconocimiento que se plasma igualmente en el artículo 4 letra c), cuando afirma que entre los fines de la seguridad privada se comprende “complementar el monopolio de la seguridad que corresponde al Estado,

integrando funcionalmente sus medios y capacidades como un recurso externo de la seguridad pública.” Una concepción de la que se deriva la integración de la seguridad privada, en sentido amplio, en el servicio público de seguridad.

Que, por ello, las empresas de seguridad privada prestan servicios que, al amparo del artículo 1 de la Ley 5/2014, tienen la consideración de complementarios y subordinados respecto de la seguridad pública. Servicios que igualmente, se consideran como esenciales por el Real Decreto 524/2002, de 14 de junio, y que, por ello, amparan a la autoridad pública a establecer excepciones incluso al ejercicio del derecho constitucional de huelga.

Que a esta consideración como integrantes del servicio público de seguridad en la condición de medio externo y de su propia esencialidad, debe añadirse la inclusión en el Plan Estratégico Sectorial que desarrolla la Ley 8/2011, de protección de infraestructuras críticas de la actividad de las empresas que posibilitan la distribución y recogida del efectivo, entre las que se comprenden las integrantes de APROSER. Inclusión que deriva en una cooperación regular y especialmente estrecha con la seguridad pública, en particular, con la policía local de Ciudad Real.

Que la legalidad de las medidas adoptadas por las instituciones públicas para preservar la calidad del aire no exime, sin embargo, de la necesaria consideración equilibrada de otras circunstancias que aconsejan la introducción de excepciones razonadas a la aplicación del principio general de restricción de la circulación.

Que, desde la perspectiva económica, no permitir circular a los vehículos de transporte de fondos implicaría dejar sin efectivo a las entidades bancarias y a los cajeros automáticos dispensadores de efectivo y llevaría aparejada tanto la paralización o importantísima ralentización tanto de la actividad comercial en la Zona que pudiera quedar afectada por la restricción al acceso como la capacidad de utilización del efectivo por los ciudadanos en sus relaciones con las diversas Administraciones Públicas ubicadas físicamente en dichos entornos.

Que, desde la perspectiva de seguridad, lo que es más grave, la opción alternativa de un vigilante de seguridad portando un arma (como la normativa de seguridad privada exige, desde su configuración como una de las que garantizan un máximo nivel de protección de toda la Unión Europea para los trabajadores del sector) desde la zona limítrofe a la cubierta por las restricciones, transitando por zonas peatonales especialmente concurridas, multiplicaría exponencialmente las posibilidades de que se cometieran atracos (riesgo de acera) o podría conducir a un incremento de los robos en locales en los que pudiera inferirse por los

delincuentes la acumulación de volúmenes significativos de efectivo como consecuencia de la disminución de la periodicidad operativa derivada de esta modalidad alternativa de ejecución.

Que la necesaria inclusión de otros servicios de seguridad privada, puede igualmente visualizarse, a la luz de otros ejemplos. Porque un volumen importantísimo de usuarios dispone de una alarma que tiene contratado un sistema de acudas, de forma que cuando dicha alarma "salta", un vehículo perteneciente a una compañía de seguridad privada acude para verificar presencialmente la causa que la ha originado. Y es, por ello, fácil inferir que impedirle circular al vehículo en que se desplaza con la mayor celeridad posible implicaría un relevante riesgo adicional para la seguridad ciudadana.

Y porque, por apuntar otro ejemplo adicional, un número creciente de servicios de seguridad privada se realizan mediante rondas, de forma que un vigilante de seguridad se desplaza en el vehículo de la empresa y realiza una verificación preventiva previa de diferentes ubicaciones, debiéndose desplazar para llevar a cabo dicho servicio. Por ello, impedir la circulación del vehículo de la empresa condicionaría la contratación de estos servicios que tienen una implicación indirecta en la no utilización alternativa de los servicios de seguridad pública.

Que son todos ellos riesgos muy relevantes, que pueden llegar a afectar a la integridad y a la propia vida de las personas y de los que podría acabarse responsabilizando por la opinión pública a las autoridades locales de Ciudad Real.

Que, finalmente, desde la perspectiva técnica, es preciso tener en cuenta las limitaciones derivadas del nivel de blindaje requerido por la normativa de seguridad privada para los vehículos de transporte de fondos, de lo que se deriva la existencia de muy escasas alternativas de construcción de los mismos y del tipo de motor a utilizar. No puede, por otra parte, obviarse, el hecho de que se trata de vehículos construidos "ad hoc" para el desempeño de estos servicios específicos, no cubiertos, por ello, por los métodos de producción en cadena que permiten una puesta de entrega inmediata para sus usuarios.

Que, en definitiva, entendemos que las razones económicas, técnicas y de seguridad apuntadas justifican que se contemple la inclusión expresa entre la relación de actividades que puedan ser comprendidas entre las excepciones a las zonas restringidas al tráfico a las realizadas por las empresas de seguridad privada.

Que esta excepción se encuadra, en particular, en lo previsto en las Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) elaboradas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el

Reto Demográfico que expresamente alude a otros servicios que se consideren esenciales o críticos entre aquellos que pueden que se pueden excepcionar de la aplicación de las Zonas de Bajas Emisiones.

Que muy diversas Ordenanzas reguladoras de las Zonas de Bajas Emisiones en las restantes localidades cubiertas por el ámbito de aplicación de la Ley de Cambio Climático están contemplando este tratamiento específico de las actividades de seguridad privada. Pueden citarse, a dicho efecto, diversos modelos para su eventual consideración.

Que la Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Almería establece en su Anexo 2 una excepción específica para los vehículos de seguridad privada, por las consideraciones apuntadas previamente.

Que así se establece también en la Ordenanza de Bajas Emisiones de Santa Cruz de Tenerife, al incluir entre los vehículos que pueden acceder con carácter general/sin restricciones, a los de seguridad privada (punto 7.2.1).

Que este es igualmente el contenido de la Ordenanza municipal para la mejora de la calidad del aire, mitigación del cambio climático y regulación de /as Zonas de Bajas Emisiones de Donosti-San Sebastián, publicada en el Boletín Oficial de Gipuzkoa del 1 de julio de 2024 contempla entre las excepciones a que hace referencia el artículo 8.3.2 en su letra f) a los f) Los vehículos cuyo acceso al ámbito de la ZBE sea necesario para la prestación de servicios habituales o recurrentes que puedan ser generalmente demandados por las personas que viven en el ámbito o por las entidades o empresas que tienen su actividad ubicada en el mismo para satisfacer sus necesidades: reparto o recogida de mercancías (incluidos valores o fondos), trabajos de mantenimiento o reparación o seguridad privada.

Y que, asimismo, la Ordenanza municipal reguladora de las Zonas de Bajas Emisiones de Palma, publicada a la que se puede acceder en este enlace, incluye entre los vehículos de los servicios de emergencias y esenciales a los que presten servicios médicos, servicios funerarios, bomberos, protección civil, policía y cuerpos y fuerzas de seguridad del estado, y los vehículos de seguridad privada.

Una excepción que, por otra parte, también ha sido igualmente acogida en la Ordenanza de Movilidad de Málaga cuando establece en su artículo 15.2 e) que accederán a la ZBE previa comunicación y comprobación automatizada de sus matrículas los siguientes vehículos: e) los que presen servicios de… seguridad privada, transporte de fondos y gestión de efectivo.

Que por citar otros ejemplos, igualmente la Ordenanza Municipal para la Regulación y Creación de las Zonas de Bajas Emisiones del Ayuntamiento de Estepona excepciona a los vehículos de respuesta a alarmas y servicios de rondas discontinuas de aquellas empresas que acrediten clientes dentro de la ZBE."

Que es este, también, el enfoque acogido por la propuesta inicial para el establecimiento de las Zonas de Bajas Emisiones en Algeciras, que contempla expresamente a los *vehículos de seguridad privada* entre los comprendidos en las Exenciones a la limitación de accesos en las medidas de regulación de la circulación de vehículos más contaminantes.

Y que este es igualmente el sentido de lo previsto en el artículo 14.1 letra c) punto 4 de la Aprobación inicial de la Ordenanza municipal de Regulación de las zonas de bajas emisiones de Cartagena, según la cual "*En caso de habilitarse algún tipo de regulación de acceso a la Zona de Bajas Emisiones, estando en cualquier caso a lo establecido en normativa de carácter superior, ésta no sería de aplicación a… vehículos que presten servicios de seguridad privada, en particular, los relativos al transporte de fondos y gestión del efectivo*".

LO que igualmente recoge la Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Getafe, publicada en el BOCM del 24 de enero de 2025, al prever la posibilidad de una autorización de validez indefinida para los Vehículos de empresas destinados al transporte de fondos y gestión de efectivo, y que presten servicios de seguridad privada.

Por todo lo anteriormente expuesto

SOLICITA

1. Que tanto la modificación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible como la posterior Ordenanza municipal de movilidad de Ciudad Real incorporen en el apartado de excepciones previstas a la aplicación general de la Zona de Bajas Emisiones en la ciudad una referencia a "los servicios de seguridad privada".
2. Que subsidiaria o adicionalmente, se recoja una referencia expresa entre las actividades comprendidas en la excepción a la aplicación general de la Zona de Bajas Emisiones a "los servicios prestados por las empresas de seguridad privada, en particular, los relativos al transporte de fondos y gestión del efectivo".

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

INFORME TÉCNICO RELATIVO A LA ACTUALIZACIÓN Y APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL

Con fecha 11 de mayo de 2015 se aprobó, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local, la última actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real, que venía a complementar el plan aprobado inicialmente en 2012.
Posteriormente, mediante acuerdo de Junta de Gobierno Local de fecha 6 de septiembre de 2021, se autorizó la necesidad y el gasto para la redacción de una revisión completa del PMUS, justificada por los siguientes motivos:

a) Externos:

- La entrada en vigor de la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética**, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a implantar una **Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**, debidamente prevista en un Plan de Movilidad aprobado.
- La **modificación del Reglamento General de Circulación** (Real Decreto 970/2020), que establece nuevos límites de velocidad en vías urbanas, lo cual exige una revisión de la jerarquía viaria propuesta en el plan anterior.
- La actualización de **objetivos nacionales y europeos** de sostenibilidad, reducción de emisiones y eficiencia energética en la movilidad urbana.

b) Internos:

- **Finalización del periodo de vigencia del PMUS anterior** (2012–2025), en línea con las recomendaciones del IDAE y la iniciativa europea ELTIS, que recomiendan una revisión cada 6–8 años.
- **Reordenación del eje administrativo** de la ciudad por la concentración de dependencias de la Junta de Comunidades en el antiguo hospital (Carretera de Porzuna), lo que modificará significativamente la movilidad en el entorno.
- Necesidad de analizar el impacto en la movilidad generado por **nuevos desarrollos industriales** al este del municipio.
- Revisión y actualización de:
    - Propuestas de **peatonalización y ejes cívicos**, incluidas las áreas de influencia universitaria.
    - La **red ciclista**, conforme al Plan Director de Movilidad Ciclista.

- La estrategia de **aparcamientos disuasorios**, incluyendo la evaluación de una segunda corona de estacionamientos periféricos.
- La posible **ampliación y modernización del sistema ORA**, incorporando nuevos modelos de regulación del aparcamiento.

Una vez redactado el nuevo borrador del PMUS, se presentó en **el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial del 18 de mayo de 2022**, abriendo un plazo de 15 días para la presentación de sugerencias y alegaciones por parte de sus miembros.

Con fecha **25 de julio de 2022**, y una vez integradas las aportaciones pertinentes, el Consejo procedió a su **aprobación por mayoría**, siendo **ratificado posteriormente por la Junta de Gobierno Local** en sesión de **1 de agosto de 2022**.

No obstante, y como consecuencia de la reciente doctrina jurisprudencial que **exige la aprobación de los Planes de Movilidad por el Pleno Municipal**, así como su **exposición pública previa durante un plazo mínimo de 30 días**, se procede nuevamente a su presentación ante el **Consejo de Movilidad y Seguridad Vial el 16 de julio de 2025**, donde ha sido aprobado de nuevo por mayoría de sus integrantes.

Que el documento aprobado, se ajusta al siguiente marco normativo:

- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ciudad Real (2012).
- Plan Director de Movilidad Ciclista de Ciudad Real (2015).
- Plan de Seguridad Vial Urbana (2016).
- Ordenanzas municipales vigentes en materia de movilidad, tráfico, transporte público, estacionamiento, movilidad ciclista, zonas peatonales y VMP.

Del mismo modo, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible asume los objetivos que la ley desarrolla para las Administraciones Públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, siendo los siguientes:

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

Teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, el PMUS 2022-2030 cumple rigurosamente con los principios y requisitos establecidos en la legislación vigente. Incorpora las actualizaciones necesarias para responder a los cambios normativos, los nuevos desarrollos urbanos y las demandas de movilidad sostenible. El proceso de consulta y aprobación en el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial, junto con la próxima exposición pública de 30 días, garantiza la transparencia y participación requeridas.

Por tanto, no se observa impedimento alguno para que este Ayuntamiento eleve el PMUS al Pleno Municipal para su aprobación definitiva, en cumplimiento de las normativas aplicables y en beneficio de una movilidad más sostenible, segura y eficiente en Ciudad Real.

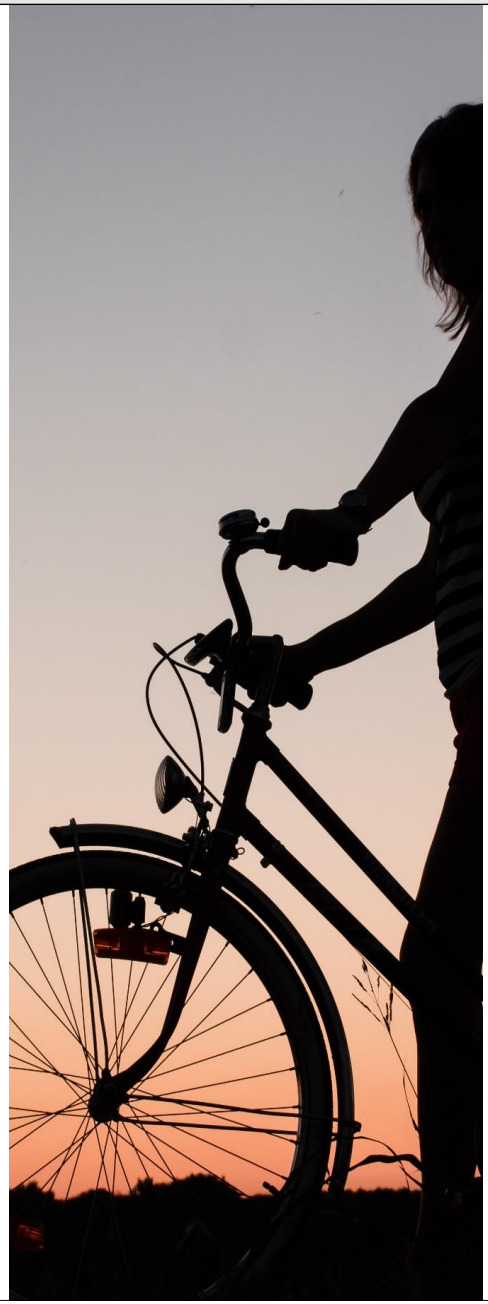
Lo que se informa a los efectos oportunos

Ciudad Real, 16 de julio de 2025

Firmado digitalmente por SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ-CRESPO SANTIAGO - 70570555T
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=IDCES-70570555T, givenName=SANTIAGO, sn=SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ-CRESPO, cn=SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ-CRESPO SANTIAGO - 70570555T

Fdo.: Santiago Sánchez Crespo
JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 1 de 237



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

DE CIUDAD REAL

2022-2030.

Ciudad Real
CONCEJALÍA DE MOVILIDAD

DOYMO Desarrollo Organización Movilidad
Certificada ISO 9001 : 2015
ISO 14001 : 2015

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 2 de 237

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ciudad Real 2022-2030

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 3 de 237

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 15
1.1. Antecedentes 15
1.2. Marco Normativo 16
1.2.1. Marco normativo nacional 16
1.2.2. Marco local 18
1.3. METODOLOGÍA 19
1.3.1. Recogida de Información 20
1.3.2. Análisis y diagnóstico 23
1.3.3. Definición de escenarios y planteamiento de propuestas 30
2. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD DE CIUDAD REAL 32
2.1. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO Y URBANÍSTICO 32
2.1.1. Población 32
2.1.2. Actividad económica y equipamientos 37
2.2. DISTRIBUCIÓN MODAL Y RELACIONES DE MOVILIDAD 45
2.3. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL 49
2.3.1. Oferta peatonal 49
2.3.2. Demanda peatonal 52
2.3.3. Nivel de servicio peatonal 55
2.4. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA Y VMP 59
2.4.1. Definición de la red ciclista básica. 59
2.4.2. Oferta Ciclista 59
2.4.3. Demanda ciclista y de VMP 66
2.5. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO 69
2.5.1. Autobús urbano 69
2.5.2. Autobús interurbano 78
2.5.3. Ferrocarril 80
2.5.4. Taxis 81
2.6. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA 83
2.6.1. Análisis de la red viaria urbana 83
2.6.2. Evolución del tráfico de las vías urbanas 87
2.6.3. Demanda de tráfico de vías interurbanas 93
2.6.4. Nivel de servicio del tráfico motorizado 94
2.7. DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM) 98
2.7.1. Oferta de plazas 98

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 4 de 237

2.7.2. Análisis de la demanda y el déficit. 99

2.8. APARCAMIENTO 100

2.8.1. Definición metodológica 100

2.8.2. Oferta de aparcamiento turismos/furgonetas 104

2.8.3. Demanda de aparcamiento 113

2.9. EXTERNALIDADES 124

2.9.1. Ocupación del espacio público 124

2.9.2. Seguridad vial 125

2.9.3. Contaminación acústica 127

2.9.4. Consumo energético y contaminación 128

2.10. PARTICIPACIÓN CIUDADANA 129

2.10.1. Encuestas web 129

2.10.2. Encuestas de movilidad realizadas en los centros escolares 135

3. OBJETIVOS, ESCENARIOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS 145

3.1. OBJETIVOS GENERALES 145

3.1.1. Movilidad segura 145

3.1.2. Movilidad sostenible 146

3.1.3. Movilidad inclusiva 146

3.1.4. Movilidad eficiente 147

3.1.5. Movilidad compartida 147

3.2. ESCENARIOS TEMPORALES DE DISTRIBUCIÓN MODAL 148

3.2.1. Estrategia de priorización de modos 148

3.2.2. Objetivos de distribución modal 149

3.3. ESCENARIOS TEMPORALES Y ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN 151

4. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN 151

4.1. CREACIÓN DE UNA ZONA DE BAJAS EMISIONES EN EL INTERIOR DE RONDAS 151

4.1.1. Definición 151

4.1.2. Marco legal 151

4.1.3. Objetivos de la ZBE 153

4.1.4. Monitorización 154

4.1.5. Descripción del núcleo afectado. 155

4.1.6. Soluciones tecnológicas para la implantación de la ZBE. 156

4.1.7. Señalización 156

4.1.8. Restricciones 156

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 5 de 237

4.1.9. Medidas complementarias 157
4.1.10. Participación 157
4.1.11. Calendario 158
4.2. MEJORAS MOVILIDAD A PIE 158
4.2.1. Priorización peatonal de la red local: zonas 20 y supermanzanas 161
4.2.2. Ampliación de la zona peatonal del Centro de la Ciudad 163
4.2.3. Ampliación de la zona peatonal en la Universidad 166
4.2.4. Creación de ejes cívicos 167
4.2.5. Creación de corredores verdes 171
4.2.6. Continuar con la implantación de entornos escolares protegidos 172
4.2.7. Conexión peatonal con Miguelturra (pasarela) 175
4.3. MEJORAS MOVILIDAD CICLISTA 176
4.3.1. Completar la red de carriles bici. 176
4.3.2. Mejora de la permeabilidad de las Rondas para bicicletas 179
4.3.3. Ampliación de la cobertura de los aparcabicis. 180
4.3.4. Promoción de sistemas de bicicleta y VMP públicas 183
4.4. MEJORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO 183
4.4.1. Propuesta remodelación servicio de transporte urbano 183
4.4.2. Mejora de la accesibilidad de las paradas, información y equipamiento. 190
4.4.3. Implantación de elementos de Smart Mobility en el transporte público urbano 190
4.4.4. Implantación de un sistema de autobús a la demanda 192
4.5. MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL: DESARROLLO DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL 194
4.6. GESTIÓN EFICIENTE DE LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO 195
4.6.1. Ampliación de la sección de la Carretera de Carrión 195
4.6.2. Complementación del anillo exterior 196
4.6.3. Mantenimiento del ORA 196
4.6.4. Aparcamientos disuasorios 197
4.6.5. Implantación de un sistema de señalización variable sobre el nivel de ocupación de los aparcamientos y la zona azul 199
4.6.6. Regulación y promoción del Car-Sharing 199
4.6.7. Implantación de elementos de Smart Mobility para mejorar la eficiencia de la red vehicular 200

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

4.7. FOMENTO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA 201

4.7.1. Infraestructura de recarga de vehículos eléctricos 201

4.7.2. Promoción de los vehículos eléctricos 202

4.8. OPTIMIZACIÓN DE LA DISTRIBUCION URBANA DE MERCANCÍAS 204

4.8.1. Fomento de la carga y descarga nocturna 204

4.8.2. Monitorización y control de las zonas de carga y descarga mediante una aplicación móvil 204

4.8.3. Implantación de consignas 205

4.8.4. Potenciar los vehículos eléctricos en la zona peatonal 205

4.9. MEJORA DE LA MOVILIDAD EN DESARROLLOS SINGULARES 206

4.9.1. Junta de Comunidades de Castilla La Mancha 206

4.9.2. Nuevo polígono industrial de SEPES 208

4.10. PROPICIAR HÁBITOS DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLES Y SEGUROS A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN, CONCIENCIACIÓN E INFORMACIÓN 210

4.10.1. Potenciar la educación vial y movilidad sostenibles (colegios, institutos, empresas, administración...) 210

4.10.2. Implantación de rutas escolares y clases de educación vial y movilidad sostenibles a menores 212

4.10.3. Desarrollo y potenciación de las Rutas saludables. Clases de educación vial y movilidad sostenible a gente mayor o con problemas de salud 212

4.10.4. Campañas de Promoción del uso de la bicicleta 213

4.10.5. Creación de un Observatorio de la Movilidad 216

4.11. Desarrollo de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones 216

5. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL Y DE CONGESTIÓN CIRCULATORIA 217

6. PRESUPUESTO Y SEGUIMIENTO 226

6.1.1. Costes del Plan 226

6.1.2. Beneficios del Plan. Análisis socioeconómico de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones 233

6.1.3. Rentabilidad del Plan 235

6.1.4. Seguimiento del plan 236

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 6 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 7 de 237

ÍNDICE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Localización de los puntos de aforo de peatones y ciclistas propuesto. Fuente: DOYMO. 22

Ilustración 2. Comparativa poblacional con otras capitales de CLM. Fuente: INE 32

Ilustración 3. Evolución de la población de Ciudad Real. Fuente: INE 32

Ilustración 4. Densidad de población por km^2 en secciones censales. Fuente: INE y elaboración propia. 33

Ilustración 5. Pirámide de la población de Ciudad Real (municipio). Fuente: INE 34

Ilustración 6. Pirámide de la población española. Fuente: INE 34

Ilustración 7. Diferencia relativa entre grupos de edad respecto al total nacional. Fuente: INE 35

Ilustración 8. Porcentaje de población mayor de 65 años 35

Ilustración 9. Evolución de la población activa en el municipio. Fuente: Seguridad Social y Servicio de Estadística de Castilla-La Mancha. 36

Ilustración 10. Evolución del crecimiento urbano de Ciudad Real. Fuente: catastro. 37

Ilustración 11. Ubicación de centros sanitarios. Fuente: SESCAM. 38

Ilustración 12. Ubicación de los principales centros educativos. 39

Ilustración 13. Ubicación de los principales espacios comerciales de la ciudad. Fuente: Catastro 40

Ilustración 14. Estimación de reparto modal entre los trabajadores y visitantes del complejo. Fuente: elaboración propia. 41

Ilustración 15. Nuevo parque empresarial Oretania. Fuente: SEPES 42

Ilustración 16. Zonas verdes de Ciudad Real. 44

Ilustración 17. Espacio verde por habitante. 44

Ilustración 18. Distribución modal del año 2012. Fuente: PMUS. 45

Ilustración 19. Distribución modal actualizada en el año 2021. 45

Ilustración 20. Áreas de movilidad de la provincia de Ciudad Real. Fuente: INE. 46

Ilustración 21. Zonas de movilidad en el municipio de Ciudad Real. 47

Ilustración 22. Destino de los viajes dentro de Ciudad Real con origen externo. 48

Ilustración 23. Principal origen de los viajes procedentes del exterior. 48

Ilustración 24. Reciente peatonalización de la calle Toledo. 50

Ilustración 25. Mapa de la red básica peatonal. Fuente: PMUS 2012. 51

Ilustración 26. Araña de flujo de peatones entre las 10 h y 13 h, y entre las 17 h y 19 h. Fuente: elaboración propia. 53

Ilustración 27. Distribución horaria de los peatones acumulada. Fuente: elaboración propia. 54

Ilustración 28. Distribución peatonal por género y zona. Fuente: elaboración propia. 54

Ilustración 29. Niveles de servicio peatonales. Fuente: DOYMO. 56

Ilustración 30. Excesivo espacio destinado a la calzada en calle Toledo. Fuente: DOYMO 57

Ilustración 31. Falta de continuidad en las aceras en la Av. de Valdepeñas. Fuente: Google Maps. 57

Ilustración 32. Mapa de la red básica ciclista propuesta en 2015. 59

Ilustración 33. Ciclocarriles. Fuente: Google Maps. 60

Ilustración 34. Coexistencia peatón-bici (imagen izquierda) y senda ciclable (imagen derecha). Fuente: Google Maps. 60

Ilustración 35. Acera-bici (imagen izquierda). Carril bici segregado (imagen derecha). Fuente: Google Maps. 61

Ilustración 36. Pendientes máximas de la red básica ciclista. Fuente: IGN 61

Ilustración 37. Infraestructura ciclista actual. 62

Ilustración 38. Número de kilómetros de la red ciclista actual. Fuente: Doymo 63

Ilustración 39. Proporción de la tipología de las vías ciclistas de la red ciclista actual. Fuente: Doymo. 63

Ilustración 40. Ubicación de los aparcabicis y cobertura. Fuente: Ayto. de Ciudad Real. 64

Ilustración 41. Principales flujos ciclistas de la ciudad de 10 a 13:30 h y de 17 a 19 h. Fuente: elaboración propia. 67

Ilustración 42. Reparto de ciclistas por horas en Ciudad Real. Fuente: elaboración propia. 67

Ilustración 43. Reparto de ciclistas por puntos de aforo 68

Ilustración 44. Líneas de autobús urbano de Ciudad Real. Fuente: Ayto. 69

Ilustración 45. Cobertura transporte público urbano 72

Ilustración 46. Kilómetros anuales recorridos por la flota de autobuses urbanos. Fuente: Ayto. de Ciudad Real. 73

Ilustración 47. Evolución del número de pasajeros anuales del autobús urbano. Fuente: Ayto. de Ciudad Real. 75

Ilustración 48. Eficiencia del servicio medida en viajeros/km. 75

Ilustración 49. Demanda diaria de las líneas de transporte urbano. 76

Ilustración 50. Itinerario y paradas de los autobuses interurbanos. Fuente: Moovit 79

Ilustración 51. Itinerario de los autobuses interurbanos. Fuente: Moovit. 79

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 8 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 9 de 237

Ilustración 52. Paradas de taxi. Fuente: Ayto. de Ciudad Real 82

Ilustración 53. Clasificación de la red viaria.....83

Ilustración 54. Distribución horaria media del tráfico dentro de la ronda. 89

Ilustración 55. Distribución horaria desagregada del tráfico dentro la ronda. 90

Ilustración 56. Distribución horaria media del tráfico en la ronda. 91

Ilustración 57. Distribución horaria desagregada del tráfico en la ronda.91

Ilustración 58. Distribución horaria media del tráfico en las radiales.....92

Ilustración 59. Distribución horaria desagregada del tráfico en las radiales. 93

Ilustración 60. Intensidad media diaria de las vías interurbanas en Ciudad Real.....94

Ilustración 61. Niveles de servicio actuales en la red viaria de Ciudad Real. 96

Ilustración 62. Niveles de servicio futuro en previsión de los nuevos desarrollos.....97

Ilustración 63. Zonas de carga y descarga de mercancías. Fuente: Ayto. Ciudad Real.....98

Ilustración 64. Operaciones de carga y descarga por superficie.....99

Ilustración 65. Déficit de operaciones de carga y descarga. 100

Ilustración 66. Plazas de aparcamiento fuera de calzada 102

Ilustración 67. Zonas de movilidad pertenecientes al casco urbano. 103

Ilustración 68. Zonas de aparcamiento regulado (ORA). Fuente: elaboración propia. 105

Ilustración 69. Número de plazas reguladas por la ORA. Fuente: Ayto. de Ciudad Real. 106

Ilustración 70. Plazas PMR.....107

Ilustración 71. Ubicación de los aparcamientos disuasorios en solar. 108

Ilustración 72. Aparcamientos públicos subterráneos. Fuente: Ayuntamiento de Ciudad Real.....109

Ilustración 73. Puntos de recarga para vehículos eléctricos. Fuente: Electromaps. 110

Ilustración 74. Déficit total de aparcamiento 117

Ilustración 75. Déficit infraestructural por zonas de movilidad. Fuente: elaboración propia. 117

Ilustración 76. Evolución del porcentaje de ocupación anual. Fuente: Ayto. de Ciudad Real.....118

Ilustración 77. Variación acumulada de vehículos en el aparcamiento de Plaza Mayor.....119

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 10 de 237

Ilustración 78. Número de vehículos medio por día en el parking público de la Plaza Mayor. 119

Ilustración 79. Número de vehículos diarios de media en el parking público de Plaza de la Constitución. 120

Ilustración 80. Datos ocupación del aparcamiento de Barcelona y Tetuán. 121

Ilustración 81. Datos ocupación aparcamiento de Puerta de Toledo. 121

Ilustración 82. Datos de ocupación P. Severo Ochoa. 122

Ilustración 83. Datos de ocupación del aparcamiento de la calle Lirio... 122

Ilustración 84. Aparcamiento en solar en el antiguo hospital de Ciudad Real. 123

Ilustración 85. Evolución de la ocupación en el solar del antiguo hospital. Fuente: elaboración propia. 123

Ilustración 86. Barreras infraestructurales en favor del tráfico en C/ Calatrava. 124

Ilustración 87. Excesiva proporción de la calzada que no permite cumplir los mínimos de accesibilidad. 125

Ilustración 88. Comparativa de accidentabilidad reciente. 125

Ilustración 89. Mapa de atropellos (2019 a 2021). 126

Ilustración 90. Niveles de ruido en el casco urbano de Ciudad Real. 127

Ilustración 91. Población expuesta al ruido en Ciudad Real. 128

Ilustración 92. Edificios públicos expuestos al ruido en Ciudad Real. 128

Ilustración 93. Estimación de emisiones anuales en Ciudad Real de NOx y CO2. 129

Ilustración 94. Distribución de los encuestados por edad. 129

Ilustración 95. Modo de desplazamiento para acudir al centro de trabajo. 130

Ilustración 96. Convivencia con bicicletas y VMP. 131

Ilustración 97. Percepción de la seguridad al circular en bicicleta. 132

Ilustración 98. Percepción sobre la adecuación de la infraestructura ciclista. 132

Ilustración 99. Valoración de distintos aspectos relacionados al transporte público. 134

Ilustración 100. Proporción de los encuestados. 136

Ilustración 101. Porcentaje de los centros con mayor número de respuestas. 136

Ilustración 102. % de alumnos que afirma que podría ir andando a su centro escolar. 137

Ilustración 103. Duración del desplazamiento al centro educativo según los padres o tutores. 137

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 11 de 237

Ilustración 104. Modo de desplazamiento de los alumnos ara llegar a su centro escolar. 138

Ilustración 105. Motivos por los cuales los alumnos van acompañados al centro..... 138

Ilustración 106. Motivos por los cuales los padres acompañan a los alumnos al centro de estudios..... 139

Ilustración 107. Percepción de la seguridad vial de los padres. 139

Ilustración 108. Accesibilidad de medios de transporte sostenibles (bicicletas y patinetes) según los padres. 140

Ilustración 109. Respuesta a la percepción del número de coches en la zona. 140

Ilustración 110. Medidas necesarias a llevar a cabo. 141

Ilustración 111. Voluntad de los padres a participar en el programa de Caminos Escolares. 141

Ilustración 112. Preferencia de medio para ir al centro de estudios. 142

Ilustración 113. Distancia del domicilio del personal al centro de trabajo. 142

Ilustración 114. Reparto modal del personal de los centros docentes. . 143

Ilustración 115. Justificación de la elección del coche. 143

Ilustración 116. Percepción de la seguridad vial del entorno. 143

Ilustración 117. Disponibilidad de instalaciones para bicis/VMP. 144

Ilustración 118. Propuestas de mejora acorde al personal 144

Ilustración 119. Pirámide clásica priorización modal (derecha) y pirámide multimodal (elaboración propia). 149

Ilustración 120. Objetivos de la distribución modal.....150

Ilustración 121. Ámbito de la ZBE propuesta. 156

Ilustración 122. Modelo de señalización de ZBE**¡Error! Marcador no definido.**

Ilustración 123. Características funcionales de calles de prioridad peatonal y calles 30. Fuente: Doymo.....160

Ilustración 124. Esquema límites anchura de calles. 161

Ilustración 125. Señal S-28.....161

Ilustración 126. Propuesta orientativa de supermanzanas.....162

Ilustración 127. Área peatonal de la zona centro. Fuente: DOYMO. 164

Ilustración 128. Itinerario actual a través de calle Paloma.....164

Ilustración 129. Esquema de circulación en la zona interior a largo plazo. 165

Ilustración 130. Peatonalización en Avda. de Camilo José Cela. 166

Ilustración 131. Sección propuesta para calle Alarcos 168

Ilustración 132. Sección propuesta para Calle Calatrava. 169

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 12 de 237

Ilustración 133. Sección transversal en calle Toledo. 169

Ilustración 134. Zonas peatonales, actuales y futuras. Fuente: DOYMO... 170

Ilustración 135. Corredores verdes 172

Ilustración 136. Calle escolar con urbanismo táctico CEIP Alcalde José Cruz Prado..... 173

Ilustración 137. Calle escolar de acceso CEIP Alcalde José Maestro estado previo. 174

Ilustración 138. Calle escolar con restricción de acceso CEIP Alcalde José Maestro. 174

Ilustración 139. Mejora de la conexión con Miguelturra. 175

Ilustración 140. Propuesta de actualización de la red ciclista 179

Ilustración 141. Propuesta de actualización de la red ciclista 180

Ilustración 142. Propuesta de aparcamientos ciclistas 182

Ilustración 143. Propuesta de ubicación de aparcamientos seguros para bicicletas. 182

Ilustración 144. Propuesta de modificación de la línea 4 185

Ilustración 145. Propuesta de modificación de la línea 1. 186

Ilustración 146. Propuesta de modificación de la línea 2. 187

Ilustración 147. Propuesta de modificación de la línea 3. 188

Ilustración 148. Reordenación de líneas propuesta en la alternativa 2. 189

Ilustración 149. Tipología de parada de autobús propuesta 190

Ilustración 151. Propuesta de aparcamientos disuasorios.....198

Ilustración 152. Ejemplo del sistema de sensorización de las plazas de aparcamiento.....199

Ilustración 153. Grafo utilizado para hacer el estudio de microsimulación. 207

Ilustración 154. Evaluación del impacto sobre el tráfico de la realización del nuevo edificio de oficinas de la Junta de Comunidades (Vehículos/hora punta) 207

Ilustración 155. Ejemplos de campañas de movilidad. 211

Ilustración 156. Ejemplo de pedibus en la ciudad de Torrelodones. 212

Ilustración 157. Ejemplos de información de rutas saludables en otras ciudades. 213

Ilustración 158. Futuro sostenible con propuestas.....219

Ilustración 159. Variación del flujo en el escenario sostenible. 220

Ilustración 160. Futuro sostenible con propuestas sin cambiar el sentido de Alcántara y Refugio. 221

Ilustración 161. Variación del flujo en el escenario sostenible, sin cambio de sentido de Alcántara y Refugio. 222

Ilustración 162. Previsión de la variación de niveles de contaminantes generados por la circulación viaria.....223

Ilustración 163. Coste anual en consumo de combustible. 225

Ilustración 164. Estimación de beneficios del Plan en el 2030 (36 M€/año) 235

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 13 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 14 de 237

ÍNDICE TABLAS

Tabla 1. Esquema metodológico vinculado al análisis socioeconómico, territorial y urbanístico. Fuente: DOYMO....23

Tabla 2. Esquema metodológico vinculado al análisis de los desplazamientos de los peatones. Fuente: DOYMO.....24

Tabla 3. Esquema metodológico vinculado a la oferta y demanda de autobuses. Fuente: DOYMO.....26

*Tabla 4. Proceso de creación del modelo de simulación. Fuente: DOYMO...*27

Tabla 5. Esquema metodológico vinculado al análisis de la demanda de aparcamiento. Fuente: DOYMO.....30

Tabla 6. Población de las capitales de Castilla – La Mancha en 2020....32

Tabla 7. Renta bruta por habitante en euros. Fuente: AEAT 36

Tabla 8. Evolución de la población activa en el municipio. Fuente: Seguridad Social y Servicio de Estadística de Castilla-La Mancha. 36

Tabla 9. Peatones contabilizados por zona entre las 10 h y 13 h, y entre las 17 h y las 19 h. Fuente: elaboración propia. 52

Tabla 10. Niveles de servicio peatonales 56

Tabla 11. Propuestas de implantación del PDMC de 2015. Fuente: Doymo. 65

Tabla 12. Intensidades máximas horarias de ciclistas en los principales puntos registrados. Fuente: elaboración propia....66

Tabla 13. Resumen características de la red de autobuses urbanos 71

Tabla 14. Velocidad comercial de las líneas de autobús urbano. Fuente: Ayto de Ciudad Real....71

Tabla 15. Tiempos de recorrido entre principales centros de atracción ..72

Tabla 16. Kilómetros anuales realizados por la flota de autobuses de Ciudad Real. Fuente: Ayto. de Ciudad Real. 72

Tabla 17. Demanda de viajeros anuales en autobús urbano. Fuente: Ayto. de Ciudad Real....74

Tabla 18. Tasa de eficiencia por líneas. Fuente: Ayto. de Ciudad Real 76

Tabla 19. Servicios de regionales desde Ciudad Real. Fuente: Renfe 80

Tabla 20. Servicios de largo recorrido desde Ciudad Real. Fuente: Renfe 80

Tabla 21. Paradas de taxi. Fuente: Ayto. de Ciudad Real....81

Tabla 22. Intensidades medias de tráfico en la Primera Ronda en sept. 2021. Fuente: DOYMO 84

Tabla 23. Intensidades medias de tráfico en viales interiores en sept. 2021. Fuente: DOYMO 87

Tabla 24. Variación del tráfico dentro de las rondas. 88

Tabla 25. Variación del tráfico de la primera ronda 88

Tabla 26. Variación de tráfico en las radiales 89

Tabla 27. Descripción de los niveles de servicio. Fuente: HCM. 94

Tabla 28. Oferta de aparcamiento en el centro de Ciudad Real (interior de la ronda) 111

Tabla 29. Oferta de aparcamiento en el centro de Ciudad Real (exterior de la ronda) 112

Tabla 30. Evolución de la motorización en Ciudad Real 113

Tabla 31. Relación entre demanda y oferta en el interior de la Ronda .. 114

Tabla 32. Relación entre demanda y oferta en el exterior de la Ronda . 116

Tabla 33. Porcentaje de ocupación pagada de las plazas reguladas por la ORA. Fuente: Ayto. de Ciudad Real. 118

Tabla 34. Objetivos de disminución de la contaminación atmosférica por la implantación de la Zana de Bajas Emisiones. 154

Tabla 35. Contaminación en Ciudad Real, año 2019. Fuente: MITECO ... 154

Tabla 36. Plazas suprimidas por tipo y vial a consecuencia de la peatonalización. 166

Tabla 37. Plazas suprimidas por tipo en Avda. Camilo José Cela a consecuencia de la peatonalización. 167

Tabla 38. Estimación de beneficios del Plan en el 2030 (36 M€/año) 236

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 15 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 16 de 237

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Antecedentes

Ciudad Real dispone de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del año 2012. A su vez en 2015 se elaboró un plan de seguimiento de su implantación del PMUS. Ambos planes fueron elaborados por DOYMO bajo la supervisión de los servicios técnicos municipales.

Desde el Ayuntamiento se plantea su revisión y actualización atendiendo a los siguientes motivos:

a) Externos

- Aprobación de la Ley de Transición Energética que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a establecer Zonas de Bajas Emisiones previamente aprobada en un PMUS.
- Modificación del Reglamento General de Circulación (RD 970/2020) que limita la máxima velocidad de circulación a 30 km/hora en las vías con un único carril de circulación por sentido y a 20 km/hora en todas las vías de pavimento único. Todo ello obliga a un replanteamiento de la jerarquía viaria planteada en el anterior PMUS.
- Nuevos objetivos europeos y nacionales de reducción de emisiones contaminantes y eficiencia energética.

b) Internos

- Finalización del período de vigencia. Aunque el PMUS planteaba como escenario de referencia el 2025 es cierto que tanto las guías del IDAE como la ELTIS plantean periodos de vigencia menores (6-8 años).
- Se plantea la concentración de toda la actividad administrativa de la Junta de Comunidades en el antiguo edificio hospitalario situado en la Carretera de Porzuna. Ello conllevará una transformación de la movilidad en la zona que requerirá un análisis detallado.
- Analizar la movilidad generada por los nuevos desarrollos industriales previstos al este de la población
- Adaptación de las propuestas planteadas en el anterior PMUS.
  - Ajustar las propuestas de peatonalización y ejes cívicos planteadas en el anterior PMUS. También se evaluará la mejora de la movilidad peatonal en entornos específicos como el de la Universidad.
  - Adaptar las propuestas de redes ciclistas planteadas en el Plan Director de Movilidad Ciclista.
  - Replantear el esquema de aparcamientos de disuasión teniendo en cuenta la desaparición de algunos (“Quesito”) y la posibilidad de implantar una segunda corona de aparcamientos de disuasión.
  - Analizar la factibilidad de extender la zona ORA con nuevos modelos de regulación.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 17 de 237

1.2. Marco Normativo

1.2.1. Marco normativo nacional

- **La Ley 2/2011 de 4 marzo**, de Economía Sostenible

En ella se definen los objetivos de la política de movilidad sostenible. El presente plan asume en su totalidad esos objetivos frontales:

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano, de la salud y seguridad de los ciudadanos, y, a la eficiencia de la economía.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales, y, facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes públicos y colectivos y también de otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

- **Ley 7/2021, de 20 de mayo de 2021, de cambio climático y transición energética.**

Esta ley se adhiere a las reducciones comprometidas en el marco de actuación en materia de energía y clima de la U.E. Para alcanzarlo, la ley contempla las siguientes medidas en movilidad urbana:

- La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO2. A estos efectos el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima establecerá para el año 2030 objetivos de incorporación de vehículos con nulas o bajas emisiones directas de CO2 en el parque nacional de vehículos según sus diferentes categorías.
- En desarrollo de la estrategia de descarbonización a 2050, se adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa de la Unión Europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que antes del 2040 sean vehículos con emisiones de 0gCO_2/km

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 18 de 237

- Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán planes de movilidad urbana sostenible, no más tardar de 2023, que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:
  - El establecimiento de zonas de bajas emisiones no más tarde de 2023.
  - Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables. Así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.
  - Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.
  - Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.
  - Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga
  - Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida
  - Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles
  - El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire, cuando sea necesario, alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, según normativa vigente en materia de calidad del aire.
  - Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.

- **Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre,** por el que se modifican el Reglamento General de Circulación.

El objetivo de la reforma es generar un nuevo modelo de seguridad vial que permita rebajar en un 50 por ciento los fallecidos y heridos graves durante la próxima década, en consonancia con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud.

El Reglamento General Circulación modifica la velocidad en las ciudades: 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación, 50 km/h en vías de 2 o más carriles por sentido y 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada. Este cambio normativo se ha de acompañar de un cambio morfológico del viario para que estas limitaciones sean efectivas.

El Reglamento General de Vehículos define los vehículos de movilidad personal y prohíbe su circulación por vías interurbanas, travesías, aceras, túneles urbanos y autovías y/o autopistas que transcurran dentro de poblado y deberán disponer de un certificado de circulación. Así, también se ha de garantizar el ordenamiento municipal a esta nueva regulación.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 19 de 237

1.2.2. Marco local

- **Plan de Movilidad Urbana Sostenible de 2012.**

Este documento constituye el documento de partida del Plan de Movilidad.

La elaboración de este Plan de Movilidad sirvió para hacer una caracterización del sistema de movilidad y un inventario de los problemas detectados, poniendo en relieve las oportunidades que en materia de movilidad podían ser susceptibles de mejorar.

En éste se realizó una primera diagnosis del municipio, además de un seguimiento en el año 2015, la cual se actualizará, estructurado de la siguiente forma:

- Análisis demográfico
- Zonificación
- Movilidad global
- Análisis sectorial por modo de transporte y área:
  - Peatones y accesibilidad
  - Movilidad ciclista
  - Transporte público
  - Tráfico y redes viarias
  - Aparcamiento
  - Mercancías
  - Gestión de la movilidad
  - Medioambiente y energía
  - Escenarios urbanísticos de futuro

- **Ordenanza Municipal de Movilidad**

La Ordenanza tiene por objeto la regulación de la circulación de vehículos y peatones, compatibilizando la necesaria fluidez del tráfico con el uso peatonal de las calles y regular asimismo la realización de otros usos y actividades en las vías urbanas comprendidas dentro del casco urbano de Ciudad Real y sus anejos, así como las interurbanas cuya competencia hubiera sido cedida al Ayuntamiento para preservar y fomentar la seguridad vial y la prevención de accidentes. Pretende, además, hacer compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios, establecer medidas de estacionamiento de duración limitada, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, y prestar especial atención a las necesidades de las personas con discapacidad y movilidad reducida, que utilizan vehículos, con el fin de favorecer su integración social.

- **Plan Director de movilidad ciclista de Ciudad Real de 2015**

El objetivo fundamental del Plan es potenciar el uso de la bicicleta en Ciudad Real. El uso de la bicicleta tiene una serie de ventajas que justifican su promoción:

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 20 de 237

- Alta eficiencia energética
- Sin emisiones contaminantes y sin ruido
- Bajo nivel de riesgo de sufrir accidentes en comparación con otros modos como por ejemplo la moto.
- Para incentivar el uso de la bicicleta, el Plan plantea medidas para superar las barreras que en la actualidad limitan su uso:
  - Barreras culturales, mediante campañas de educación, promoción y sensibilización.
  - Barreras de seguridad mediante la creación de una red segura, el templado de tráfico en la red local y la educación en hábitos de movilidad seguro.

- **Plan de Seguridad Vial Urbano (2016-2020)**

- **Otras regulaciones y documentos:**
  - Ordenanza reguladora de la movilidad ciclista y vehículos de movilidad personal
  - Ordenanza Municipal de uso de zonas peatonales
  - Ordenanza Municipal de ordenación y regulación del estacionamiento
  - Ordenanza reguladora de los servicios de transporte público de viajeros realizado en automóviles de turismo con aparato taxímetro

1.3. METODOLOGÍA

En el organigrama que mostramos a continuación se detalla de forma general la metodología del Plan de Movilidad Urbana Sostenible:

- Una primera fase de conocimiento de la situación de la movilidad que nos permita disponer de datos suficientes para objetivizar numéricamente tanto los problemas como las soluciones.
- Una segunda fase en la que se defina, en consenso con los diferentes agentes sociales, el modelo de ciudad que se quiere: ¿Cuál debe ser la participación del vehículo privado? ¿Qué vías destinamos de forma preferente a la circulación de vehículos?
- La tercera fase consiste en la definición de los planes/programas necesarios para conseguir el modelo de movilidad para la ciudad previamente definido. Se establecen cuatro tipos de programas/planes:
  - De capacidad; destinados a mejorar la gestión del tráfico y evitar los "estrangulamientos" de la red.
  - De movilidad; enfocados a potenciar la utilización de medios de transporte sostenibles (pie, bici y transporte público).
  - De accesibilidad; destinados a restringir una utilización abusiva del vehículo privado
  - Transversales, que afectan a las diferentes políticas, y que van desde las medidas destinadas a mejorar la seguridad vial hasta una mayor eficiencia en la distribución de mercancías.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 21 de 237

En base a este planteamiento integral, se evaluarán las diferentes alternativas desde tres perspectivas: económica, funcional (atendiendo fundamentalmente al reparto de viajes entre modos) y, por último, desde la evaluación de los efectos medioambientales del funcionamiento del sistema de transporte, en especial consumos energéticos y emisiones.

1.3.1. Recogida de Información

1.3.1.1. Análisis de las pautas de movilidad urbana

Se ha colgado una encuesta web en la página municipal con objeto de conocer las pautas de movilidad de la población, así como su opinión sobre el sistema de movilidad de la ciudad.

Por lo que se refiere a la movilidad escolar se han subido a la web del Ayuntamiento unas encuestas para que sean respondida por escolares y padres.

1.3.1.2. Análisis socioeconómico y uso del suelo: zonificación de transportes

En concreto, la información disponible es la siguiente:

a) De todo el municipio

- Superficie.
- Población.
- Motorización.
- Usos del suelo y previsiones del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU).
- Características socioeconómicas.
- Cobertura del transporte público.

Esta información es clave para definir los principales centros atractores de viaje, tanto en origen (residencial) como en destino (industria, actividad terciaria, etc.). Del mismo modo, en este estudio se determinan los escenarios previstos de crecimiento.

Las previsiones se han recogido en el modelo de simulación, en aras a determinar la situación de la movilidad (niveles de servicio y saturación) en los diferentes escenarios futuros que se planteen. En definitiva, se trataría de determinar si los crecimientos responden a un desarrollo sostenible desde la movilidad (no comporta un aumento de la participación del vehículo privado).

b) Del interior de la ronda

- Oferta de aparcamiento
- Ocupación e Indisciplina de estacionamiento
- Nivel de servicio de la oferta peatonal
- Estudio de rotaciones

Una vez analizada la información, se ha relacionado con un sistema de información geográfica (TransCAD y QGIS). Las salidas del programa se han realizado en formato *shape*, exportable a cualquier sistema de información geográfica.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 22 de 237

1.3.1.3. Transporte Público

Para el análisis del transporte público se ha utilizado la información facilitada por la empresa, tanto de oferta como de demanda.

1.3.1.4. Movilidad de vehículos

a) Aforos de vehículos

Para conocer la movilidad en vehículo privado a lo largo del día, se utilizan los datos de las estaciones de aforo de que dispone el Ayuntamiento de Ciudad Real. En concreto, se han repetido los realizados en el estudio de seguimiento del PMUS de 2015 con objeto de evaluar la evolución del tráfico en los últimos años. La distribución de la muestra se ha realizado en función de la tipología de la vía:

- Accesos (7 puntos)
- 1ª ronda (7 puntos)
- Interior 1ª ronda (7 puntos)

Del mismo modo, se han realizado 10 puntos de aforo manual de vehículos, coincidiendo con aquellos de la red básica en los que no se dispone de información de aforos automáticos de vehículos o son puntos que pueden ser especialmente conflictivos. Estos puntos también han coincidido con el estudio realizado en 2015. El control se ha realizado durante un periodo de 4 horas (de 7h.30' a 9h.30' y de 14h.30 a 16h.30'). Los datos han sido extrapolados en función de los aforos automáticos próximos. Los resultados se detallan en el Anejo1: Aforos de vehículos.

Datos a obtener:

Intensidad de tráfico, direccionalidad de los movimientos en las principales intersecciones.

Representatividad estadística:

Los datos se contrastan con los obtenidos en los aforos automáticos. Una vez modelizada la información se utilizan líneas de regresión para contrastar los resultados.

b) Rotaciones de matrículas

El Ayuntamiento ha facilitado información relativa a los niveles de ocupación y rotación de los distintos solares de aparcamiento que funcionan como disuasorios en el perímetro de las rondas de la ciudad.

Además, se ha llevado otro estudio de ocupación e indisciplina del solar de aparcamiento donde irán los nuevos servicios de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

1.3.1.5. Movilidad peatonal y ciclista

a) Oferta viaria

Se han utilizados los datos del anterior PMUS en cuanto al nivel de servicio ofrecido (amplitud de aceras, obstáculos, existencia de pasos de peatones, etc. Dicha información ha sido actualizada en función de las actuaciones llevadas a cabo en los últimos años.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 23 de 237

b) Aforos manuales

Para determinar el grado de utilización de cada uno de los principales itinerarios y, por tanto, definir las intensidades peatonales, se han realizado contajes en los puntos más representativos, con especial atención en los ejes de penetración al centro. En concreto, se han realizado 20 aforos manuales de peatones y bicicletas. De ellos tres han sido de 12 horas (de 8h. a 20h.) para evaluar la evolución a lo largo del día, mientras que los 17 restantes han sido de cinco horas. Las horas de realización de los aforos de 5 horas han sido las siguientes: de 10h. a 13h. y de 17h. a 19h.

Los puntos coinciden con los realizados en el anterior PMUS para de esta forma analizar los cambios en el uso de modos no motorizados.

Los resultados se detallan en el Anejo II: Aforos de peatones y el Anejo III: Aforos de bicicletas.

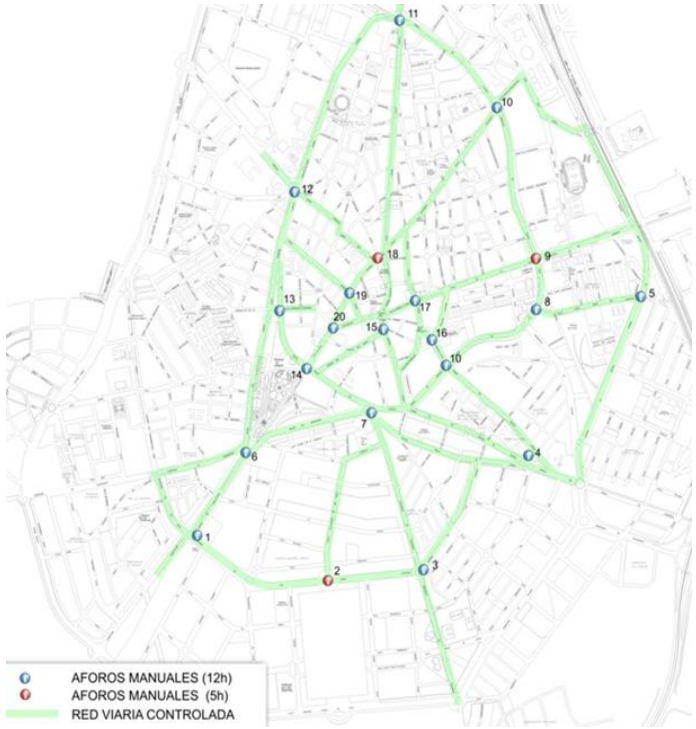


Ilustración 1. Localización de los puntos de aforo de peatones y ciclistas propuesto. Fuente: DOYMO.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 24 de 237

c) Externalidades: aspectos energéticos, medioambientales y seguridad vial

Se ha recopilado toda la información medioambiental y energética disponible, en concreto de la estación de calidad del aire de que dispone actualmente el municipio.

En función de los km recorridos también se ha llevado a cabo una estimación de las emisiones contaminantes y el consumo de carburante.

Se ha solicitado a la Policía Local información con relación a la localización y caracterización de los accidentes de tráfico registrados en el municipio y otra información que pueda ser relevante para el análisis de seguridad vial.

1.3.1.6. Participación ciudadana

El propósito de la movilidad sostenible es motivar a los ciudadanos a que elijan formas más sostenibles de desplazamiento como, por ejemplo, caminar, ir en bicicleta y utilizar medios de transporte públicos. Sin embargo, a la hora de planificar la "ciudad del futuro", también es preciso crear una ciudad sostenible en la que todos los ciudadanos tengan una alta calidad de vida, con medios de transporte accesibles para los niños, las personas discapacitadas, los colectivos con bajos ingresos y otros colectivos, todos los cuales sufren limitaciones a su movilidad.

Por consiguiente, es necesario elaborar proyectos y medidas de acuerdo con las necesidades de tales colectivos, ante todo haciendo que participen directamente en el proceso de planificación de los sistemas de transporte y de las infraestructuras necesarias. Esos procesos de comunicación contribuyen de manera fundamental a aumentar la calidad de la planificación.

Con el objetivo de obtener un documento que dé solución a la necesidades de la ciudadanía de forma consensuada se han presentado los trabajos Consejo de Movilidad que dispone el Ayuntamiento de la Ciudad.

Del mismo modo, también se ha colgado una encuesta en la web municipal para que la ciudadanía pueda aportar sugerencias o propuesta para la realización del Plan de Movilidad. Además de otras realizadas con el fin de caracterizar la movilidad de los diferentes centros educativos de la ciudad.

1.3.2. Análisis y diagnóstico

1.3.2.1. Zonificación

Para analizar de forma territorial los diferentes datos de movilidad se ha utilizado la zonificación del anterior PMUS.

1.3.2.2. Tendencias demográficas, económicas y pautas de movilidad

En base a la información recopilada se han caracterizado los principales elementos de la estructura espacial y socioeconómica que determinen la movilidad. Toda esta información se ha integrado en un Sistema de Información Geográfica.

También se ha utilizado información disponible del Catastro.

Tabla 1. Esquema metodológico vinculado al análisis socioeconómico, territorial y urbanístico. Fuente: DOYMO

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 25 de 237

1. Municipio y contexto territorial	
Estructura Sociodemográfica	Descripción de les características sociodemográficas
	Elaboración de tablas y cuadros sinópticos con las principales variables sociodemográficas
2. Usos y funciones del espacio urbano	
Actividades Económicas	Determinación del tipo, tamaño, y peso relativo de las actividades económicas por zonas
	Representación gráfica de las actividades por tipologías
Equipamientos y servicios públicos	Localización cartográfica de los equipamientos y servicios públicos
Espacios Residenciales	Distribución de la población: Densidad de cada zona y representación gráfica
	Índice de motorización. Comparación con municipios del entorno. Representación gráfica
3. PGOU	
Estudios socioeconómicos	Sintetización de la información disponible del PGOU
Previsiones de crecimiento	Localización cartográfica de las previsiones de crecimiento y estimación del número de viajes.

Por lo que se refiere a los datos de movilidad de los mayores de 14 años se han utilizado los datos de distribución modal del 2015 actualizados a partir de la evolución de las intensidades de movilidad peatonal, vehicular observada en los aforos teniendo en cuenta métodos estadísticos de inferencia bayesiana.

Este análisis se ha completado con el de la valoración subjetiva de la movilidad, a partir de las encuestas web. Así, se ha llevado a cabo una valoración de los diferentes aspectos de la movilidad y de los diferentes modos de transportes.

1.3.2.3. Análisis de la movilidad peatonal

Para valorar la situación de la movilidad peatonal, se ha realizado, en los tramos analizados, una evaluación de los niveles de servicio que ofrecen las superficies dispuestas para este modo de viaje según el manual de capacidad, con propuesta de las mejoras y adaptaciones que resuelvan los conflictos detectados. Los niveles de servicio, definidos en el manual de capacidad, contrastan la superficie disponible para el peatón con la intensidad detectada a partir de los aforos realizados. Estos puntos de aforos serán considerados para la elaboración de un observatorio sobre la movilidad.

Tabla 2. Esquema metodológico vinculado al análisis de los desplazamientos de los peatones. Fuente: DOYMO.

Cuantificación y asignación espacial de los flujos de movilidad a pie.
Distribución temporal (según franjas horarias).

Los desplazamientos a pie en la distribución modal.
Grupos que protagonizan los desplazamientos a pie: edad, género, nivel económico.
Valoración de la oferta peatonal.

1.3.2.4. Análisis de la movilidad ciclista

Con relación a las bicicletas, en el estudio se ha realizado un análisis de las potencialidades de este modo de transporte, así como de los trazados de conexiones interurbanas y entre el centro y los barrios y centros de atracción perimetrales, planteando diferentes alternativas de distribución del espacio vial e integrando plenamente en ellas la bicicleta.

Al igual que en el caso de los peatones, la realización de aforos ha permitido determinar la realización de un plano de intensidades.

1.3.2.5. Análisis de la movilidad en transporte público

El tratamiento de la información permitirá definir el nivel de servicio de la oferta de transporte público en base al análisis de los siguientes aspectos:

- Tiempos de trayecto. se relaciona la velocidad con la longitud del trayecto (en línea recta).
- Niveles de accesibilidad. Se analizará el nivel de accesibilidad tanto de la flota como de las estaciones.
- Niveles de información. Se considerará la información facilitada al usuario previa al viaje (web), en parada y en itinerario.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 26 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 27 de 237

Tabla 3. Esquema metodológico vinculado a la oferta y demanda de autobuses. Fuente: DOYMO.

Datos por cada línea	Km de Recorrido
	Localización de paradas. Tipo de paradas. Características y accesibilidad.
	Velocidad comercial.
	Distancia entre paradas
Datos Generales	Km de recorrido totales relativos a la población y también en relación a los Km² de área urbana
	Tarifas, método de adquisición de títulos, modalidades de integración
Datos por cada zona	Plano donde se sitúan todas las líneas que pasan, situación de las paradas, estaciones principales y de intercambio modal
	Radio de cobertura (350m).
Nº anual de usuarios.	
Índice de ocupación de los autobuses.	
Tiempo de desplazamiento.	
Evolución de la demanda de movilidad en transporte colectivo en los últimos años.	

1.3.2.6. Análisis de la movilidad en vehículo privado

a) Siniestralidad

Los datos de accidentes han permitido definir los niveles de riesgo en cada uno de los tramos de la red viaria básica de Ciudad Real.

b) Araña de tráfico

Los aforos han permitido la confección de la red estructurante, o "araña" de tráfico, definiendo los principales itinerarios de circulación. A partir de los datos de intensidad circulatoria medidos para cada una de las vías de los accesos y de la red viaria básica se ha obtenido una visión general de la situación del tráfico para el total de la ciudad.

c) Distribución horaria, tipología de vehículos y movimientos

El análisis de los aforos automáticos ha permitido determinar las intensidades de tráfico en hora punta, así como la curva de distribución horaria del tráfico. También se ha llevado a cabo un análisis de la composición del vehículo con objeto de determinar por qué vías es más significativo el flujo de vehículos comerciales.

d) Modelo de simulación: matriz de viajes y nivel de servicio

La información recogida (aforos y encuestas) ha sido la base para elaborar y calibrar un modelo de generación, distribución y asignación de viajes en vehículo privado por el centro de la ciudad. Se ha actualizado el modelo de simulación TransCAD realizado con el anterior PMUS. En concreto, el modelo está conformado por:

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 28 de 237

- **Un grafo**: modelización de la red viaria de la ciudad donde se indica la capacidad para cada uno de los arcos que la componen.
- **Una matriz de viajes** elaborada a partir de las encuestas y ponderada en función del volumen de viajes. La matriz, además de permitir conocer las relaciones de movilidad en vehículo privado en la ciudad, nos permite obtener índices muy interesantes como desplazamientos por habitante o la longitud media de los desplazamientos internos.
- **Modelos de asignación**. Son algoritmos que en base a la capacidad y la velocidad de las vías distribuyen los viajes (matriz) entre la red (grafo) estableciendo los niveles de servicio.

A continuación, se procede a definir y exponer las características del modelo de simulación propuesto. En concreto los objetivos del modelo son los siguientes:

- Determinar el nivel de utilización (vehículos/día de la red viaria). Este factor ofrece los datos necesarios para la realización de estudios micro de determinados cruces especialmente problemáticos. Del mismo modo, nos indica posibles niveles de tráfico elevado en vías que, por sus características morfológicas, deberían tener una función más local.
- Determinar el nivel de saturación de las vías del municipio. Los niveles de saturación nos permiten identificar los puntos conflictivos y determinar en consecuencia las actuaciones necesarias para resolverlos.
- Simular las modificaciones del comportamiento del tráfico ante cambios sobre los sentidos de circulación.
- Simular las modificaciones del comportamiento del tráfico ante las actuaciones urbanísticas previstas (nuevas vías, peatonalización, etc.). La determinación de los puntos críticos del sistema no se realiza únicamente sobre la situación actual si no que a partir del planeamiento vigente y las actuaciones urbanísticas previstas se puede definir un escenario futuro y determinar sus puntos débiles, en relación al tráfico de vehículos.

El modelo de simulación utilizado es el programa informático TransCAD, que combina GIS y capacidad de modelización de transporte en una única plataforma integrada. En la *Tabla 4. Proceso de creación del modelo de simulación. Fuente: DOYMO.* se detalla el proceso para la realización del modelo de simulación.

Tabla 4. Proceso de creación del modelo de simulación. Fuente: DOYMO.

Construcción del modelo de simulación
a) Construcción del grafo Se utiliza la base cartográfica facilitada por el Ayuntamiento que al utilizar coordenadas geográficas permite tomar distancias de los arcos obteniendo longitudes reales de la red. Una vez introducida la red de arcos, se procederá a definir sus características, introduciendo la siguiente información:

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 29 de 237

- **Sentidos de circulación y giros prohibidos**: A partir del trabajo de campo se determinarán en un plano los sentidos de circulación (DIR) y los giros prohibidos.
- **Capacidad (AB CAP/BA CAP)**: La unidad de capacidad introducida es "vehículos/hora". Su cálculo se realiza en función de la siguiente fórmula:

$$C = C_c \, x \, N \, x \, F$$

  - C_c =Capacidad por carril. Teniendo como referencia el "Manual de Capacidad" se establece entre 1.200 veh. /hora y 1.800 veh. /hora en función del tipo de vía (vía urbana o carretera)
  - N = Número de carriles por sentido (AB CARRIL/BA CARRIL)
  - F = Factor de ajuste que viene determinado por la prioridad de la vía, el tipo de vía o anchura de carril, la existencia de pasos de peatones y la existencia de aparcamiento
- **Velocidad (VEL):** En función de las características de las vías y de la velocidad obtenida en los aforos se introduce velocidad de circulación, a partir de la cual combinada con la longitud de los arcos se calcula el tiempo de recorrido (AB TIEMPO/BA TIEMPO).

b) Preparación de la matriz origen/destino

Para determinar la matriz origen/destino se considera la zonificación previamente definida. Se define por cada zona un centroide, punto a partir del cual saldrán los conectores uniéndose con los puntos de la red viaria, definiéndose así unos arcos que tendrán un código particular para ser diferenciados del resto de las vías del grafo.

Los conectores son arcos por los cuales los viajes (vehículos) son asignados a la red desde una zona (o centroide), los cuales no pueden ser utilizados como arcos de recorrido de definición de un trayecto. A los conectores se les caracteriza con una velocidad de recorrido teórica de acceso a la red, que se traduce en tiempo en función de ésta y la longitud.

A partir de la matriz del anterior PMUS se estima la matriz definitiva en función de los algoritmos de ajuste de matrices que dispone el programa en que se tienen en cuenta los aforos realizados en 2021.

c) Asignación de la matriz

El modelo dispone de diferentes métodos de asignación, optándose por utilizar el del **Equilibrio Estocástico.**

Este método es una generalización del método de equilibrio en la que el conductor no tiene una información perfecta de las características de la red y en el que percibe los costes de viaje en diferentes maneras. Este método produce unos resultados más realistas que los del

método anterior porque este método permite usar las vías con características peores. A estas vías se les asignan menor flujo, pero no se les asigna un flujo nulo como ocurría en el método anterior. Este modelo es calculado por TransCAD usando el método de sucesivos promedios (Method of Successive Averages), el único método convergente que se conoce. Debido a las características de este método se deben utilizar un gran número de iteraciones.

Todos los procedimientos asignados en TransCAD, excepto los "todo o nada", actualizan el tiempo de viaje iterativamente basadas en funciones de representación con enlaces. Una función de representación de enlaces es una descripción matemática de la relación entre el tiempo de viaje y el volumen del enlace (link). La formulación del BPR (Departamento de Caminos/Carreteras Públicas de EE. UU.) es una de las funciones de representación de enlaces más usadas comúnmente. La función BPR relaciona los enlaces de tiempo de viaje como una función de la ratio volumen/capacidad en base a:

$$t = t_f \, [1 + \alpha (v/c) \beta \,]$$

donde: t = tiempo de viaje del enlace congestionado

- tf = tiempo de viaje de libre fluidez del enlace
- v = volumen del enlace
- c = capacidad del enlace
- α,β = parámetros de calibración

Mientras que un número de formulaciones diferentes de dichas funciones han sido sugeridas a lo largo de los años (Branston, 1976; Davidson, 1966), la función BPR (Manual de Asignación de Tráfico, 1964) es muy adecuado para su uso en conjunción con los modelos de asignación de tráfico. Con una elección adecuada de los parámetros esta función puede representar una amplia variedad de relaciones de retraso de fluidez (incluidos aquellos de muchos otros modelos de retraso de fluidez) y asimismo es usado por los modelos de asignación de tráfico en TransCAD. Los valores comunes para alfa y beta son 0.15 y 4.0, respectivamente.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 30 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 31 de 237

1.3.2.7. *Análisis del aparcamiento*

Para los escenarios temporales de referencia (diurno y nocturno) se han determinado los déficits de aparcamiento por tipología de demanda.

Tabla 5. Esquema metodológico vinculado al análisis de la demanda de aparcamiento. Fuente: DOYMO.

Análisis de la demanda de aparcamiento	
Referente al espacio público de aparcamiento en calzada	% Ocupación
	Rotación de las plazas de aparcamiento en los solares. En base a ello estimación de la ocupación residencial
	Variación a lo largo del día del uso del espacio de aparcamiento
	Localización puntos más solicitados y disfunciones
Referente al estacionamiento fuera de calzada	Utilización de los datos del Catastro para determinar la oferta fuera de la calzada

1.3.2.8. *Aspectos energéticos y medioambientales*

Además de la valoración de los datos de la estación de calidad del aire, a partir de los veh-km obtenidos con el modelo de simulación se estima el consumo de combustible, así como las emisiones contaminantes.

1.3.3. Definición de escenarios y planteamiento de propuestas

1.3.3.1. *Definición de escenarios*

Se analizan las condiciones de movilidad futura en tres escenarios diferentes:

- Escenario base o de partida que será el que se defina en el diagnóstico.
- Escenario tendencial, es el que ocurriría si no se pone en marcha medidas transformadoras, y se mantiene la evolución de crecimiento actual.
- Escenario deseado acorde a criterios de movilidad sostenible.

Se realizarán los balances energéticos, ambientales, sociales, y económicos en cada uno de los escenarios de tal forma que puedan ser fácilmente comparables. A partir de esto se propondrán una serie de medidas correctoras dentro de dos horizontes temporales:

- **Corto plazo (2022-2023):** se propondrán las medidas de actuación a ejecutar de forma prioritaria, la justificación de su prioridad y su coste. En este período se pueden acometer estrategias de urbanismo táctico y la implantación de Zonas de Bajas Emisiones y las medidas asociadas a ellas.
- **Medio plazo (2024-2030):** Se ejecutarán las propuestas necesarias para paliar las deficiencias detectadas. La mejora peatonal en otros barrios fuera del Centro, la política de aparcamientos disuasorios, la gestión del estacionamiento en calzada etc.

No obstante, son necesarias revisiones cada cuatro años para determinar el nivel de cumplimiento de los objetivos fijados.

1.3.3.2. Líneas estratégicas y medidas

El plan culmina con la definición, teniendo como referencia las estrategias que formula el IDAE, de las líneas estratégica y medidas del Plan.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 32 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 33 de 237

2. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD DE CIUDAD REAL

2.1. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO Y URBANÍSTICO

2.1.1. Población

2.1.1.1. Evolución de la población

En 2020, la población de Ciudad Real con los datos del INE a fecha 1 de enero de 2021, era de 75.504 habitantes. A fecha de la redacción del anterior plan, en 2012, la ciudad tenía 72.208 habitantes, lo que representa un crecimiento de un 4,56%.

El crecimiento de la ciudad no obstante se ha estancado respecto a periodos previos, ya que estos crecimientos fueron más intensos antes de la crisis financiera de 2008.

Estas cifras ubican a Ciudad Real como la cuarta mayor capital de la Comunidad de Castilla-La Mancha.

Tabla 6. Población de las capitales de Castilla – La Mancha en 2020.

Población de capitales de Castilla – La Mancha (2020)	
Ciudad	Población
Albacete	174.336
Guadalajara	87.484
Toledo	85.811
Ciudad Real	75.504
Cuenca	54.621

Ilustración 2. Comparativa poblacional con otras capitales de CLM. Fuente: INE

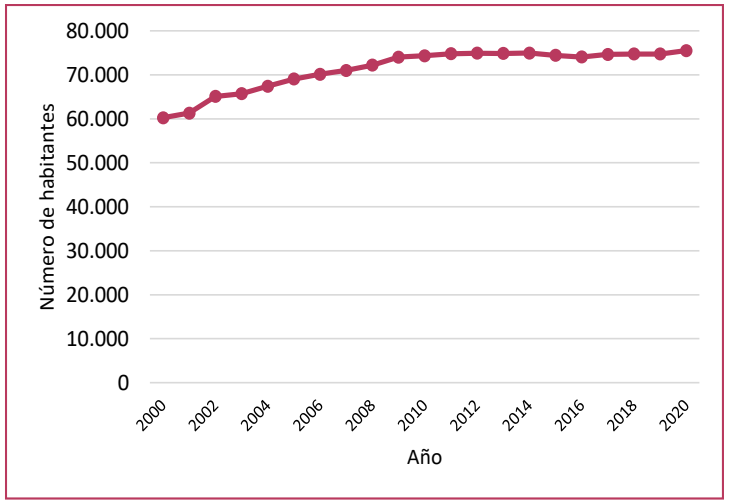


Ilustración 3. Evolución de la población de Ciudad Real. Fuente: INE

Atendiendo al crecimiento esperado en el planeamiento anterior, se proyectaba un aumento de la población, llegando a 85.000 habitantes en el año 2016 y 122.000 en el 2022. A fecha de 2021 se puede concluir, que incluso en dicho escenario, en su día conservador, no se ha alcanzado el objetivo. Ni tan solo se ha llegado a las cifras esperadas en 2016.

En suma, los datos de baja natalidad y el protagonismo de población más envejecida en el municipio – un escenario actual y previsiblemente futuro,

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 34 de 237

al menos, 10 años vista – nos obliga a replantear la capacidad viaria destinada al coche y, asimismo, el dimensionamiento del transporte público. Todo ello acompañado del objetivo de conseguir la plena accesibilidad a la red viaria, entendiendo esta red como un espacio de encuentro e interacción social de los segmentos de población de mayor edad. En definitiva, el plan deberá apostar porque los crecimientos de movilidad se hagan principalmente en modos no motorizados o en transporte públicos.

2.1.1.2. Densidad de población

En el interior de las rondas a fecha de 2020 el número de habitantes es de 42.553, lo que respecto al total de la ciudad representa un 56%. A la fecha de la redacción del anterior PMUS este porcentaje era del 56%, lo cual indica que el peso relativo del centro se ha mantenido. Además, este sigue siendo el lugar de mayor densidad de la ciudad, oscilando entorno a valores de 100 a 500 habitantes/ha.

Fuera de las rondas tan solo el barrio de Los Ángeles supera los 100 habitantes por hectárea, concretamente entre el Paseo de Carlos Eraña y la Av. de las Lagunas de Ruidera.

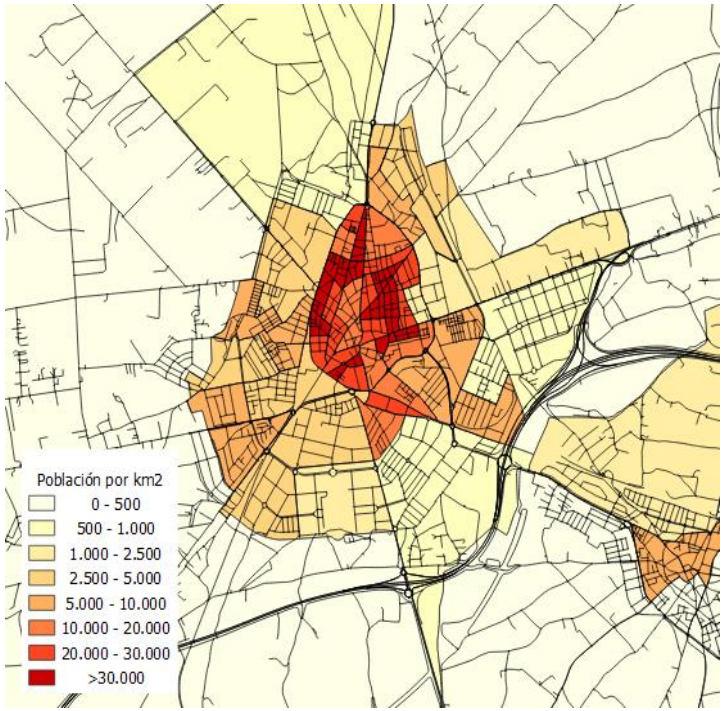


Ilustración 4. Densidad de población por km² en secciones censales. Fuente: INE y elaboración propia.

Así se prevé un crecimiento que, aunque importante, al ser mayoritariamente de baja densidad puede incentivar la utilización de modos motorizados.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 35 de 237

2.1.1.3. *Caracterización de la población*

a) Edad

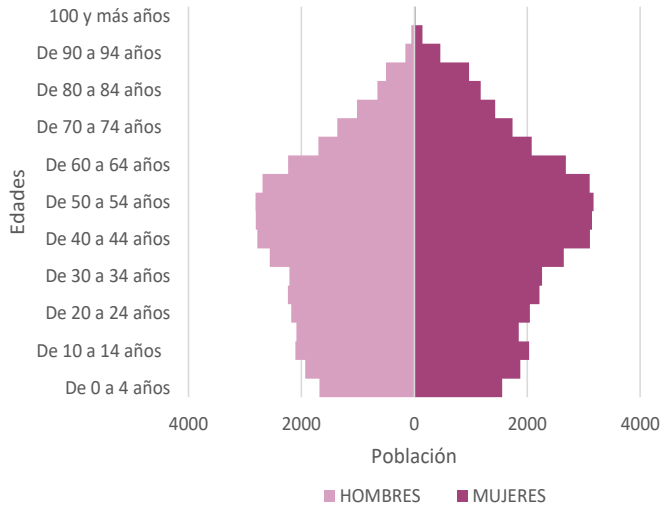


Ilustración 5. Pirámide de la población de Ciudad Real (municipio). Fuente: INE

La pirámide poblacional de Ciudad Real tiene unas características similares a la población nacional, caracterizándose por un progresivo envejecimiento a raíz de la caída de la natalidad en los últimos años (estrechamiento en la base), al mismo tiempo que se incrementa la población superior a los 65 (fenómeno que se acentuará con la entrada de la generación del baby boom en este grupo de edad). A nivel proporcional, la población comprendida entre los 0 y 18 años representa un 20,12%, la comprendida entre los 20 y 64 un 62,17%, y la mayor de 65 años un 17,71%.

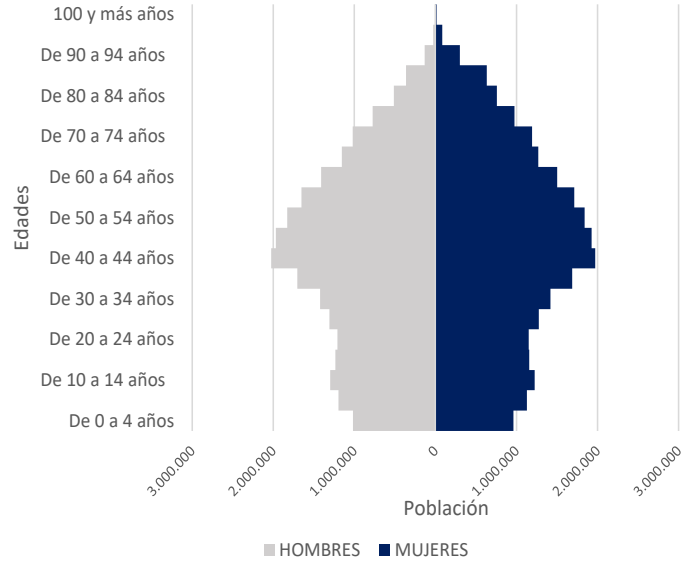


Ilustración 6. Pirámide de la población española. Fuente: INE

No existen diferencias significativas entre las pirámides poblacionales de Ciudad Real (municipio) y la nacional. Sin embargo, si cabe señalar que **Ciudad Real** cuenta con una población **ligeramente más joven**, donde el grupo de menores de 19 años es un 0,67% superior en proporción a las

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 36 de 237

cifras del país, aunque más destacable es la diferencia en el grupo entre 20 y 64 años, con un 1,01% mayor en Ciudad Real. Por el contrario, la población mayor de 65 años representa un 1,67% menos con relación a la proporción que representa este grupo a nivel nacional.

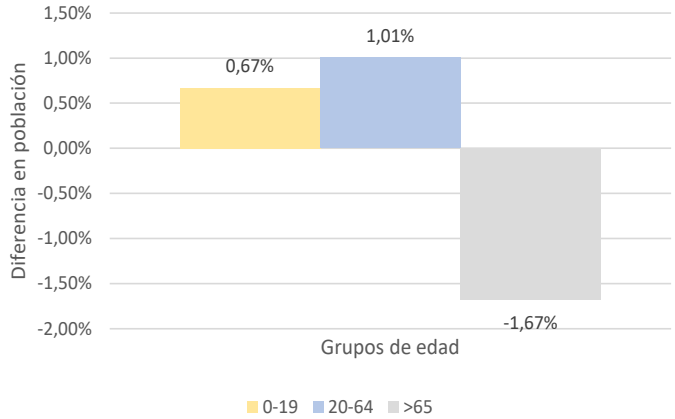


Ilustración 7. Diferencia relativa entre grupos de edad respecto al total nacional. Fuente: INE

Atendiendo a la diferenciación **por barrios**, las zonas más envejecidas corresponden a las más consolidadas, principalmente el centro. El punto a favor es que se trata de zonas mixtas con abundancia de comercio y servicios de proximidad, con lo cual es más favorable para la realización de desplazamientos a pie.

Por el contrario, las zonas más jóvenes son las que se encuentran fuera de la ronda, principalmente en los últimos desarrollos de vivienda nueva. Estas zonas se caracterizan por ser eminentemente residenciales, con segregación funcional, donde los equipamientos y servicios se encuentran más dispersos. Por ello los desplazamientos implican mayores distancias y una menor propensión a realizarlos a pie.

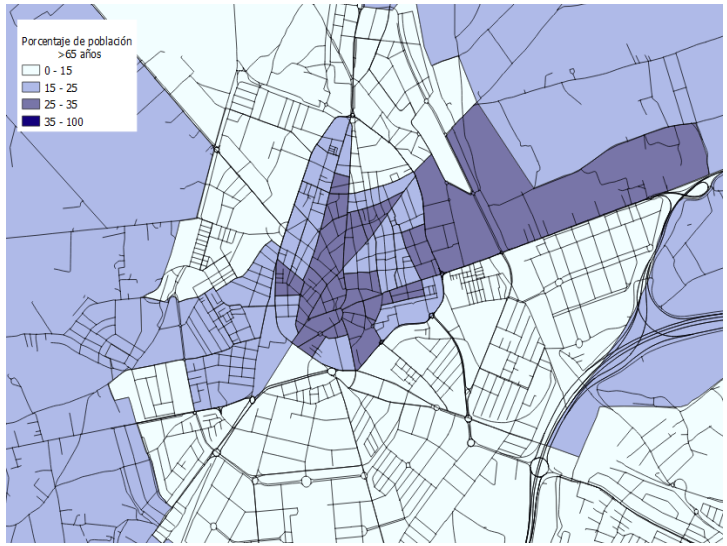


Ilustración 8. Porcentaje de población mayor de 65 años

b) Renta

Ciudad Real se encuentra **por encima de la renta media española**, tal y como se observa en la Tabla 7, si bien es cierto que ha ido perdiendo peso

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 37 de 237

relativo. Sin embargo, sigue manteniendo una distancia similar con el resto de la comunidad en todo el periodo comprendido entre el año 2013 y la actualidad.

Tabla 7. Renta bruta por habitante en euros. Fuente: AEAT

	Renta bruta media por habitante			
	2013	2015	2017	2019
Ciudad Real	26.509	27.448	28.290	29.775
Castilla - La Mancha	20.740	20.857	22.003	23.437
España	24.517	25.337	26.618	28.384

c) Empleo

Con base a las estadísticas aportadas por organismos oficiales se puede observar en la Tabla 8 la evolución del mercado laboral en el municipio de Ciudad Real.

En el año 2013 la población ocupada se encontraba en el mínimo del periodo de vigencia del anterior PMUS, con 35.795 cotizantes, mientras que a su vez se alcanzaba la cifra de 10.743 parados, la más alta de la serie histórica.

A partir de este año la economía entra en una fase de crecimiento y recuperación tras la grave crisis de 2008, lo que se traduce en un incremento del empleo y un ascenso de la cifra de ocupados que alcanza al año actual (datos de septiembre), con un máximo de 44.828 ocupados en el municipio, y una cifra de desempleados de 6.776, el mínimo de la serie.

Tabla 8. Evolución de la población activa en el municipio. Fuente: Seguridad Social y Servicio de Estadística de Castilla-La Mancha.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Pob. Activa	47.286	46.538	46.667	47.674	48.291	49.209	49.870	50.705	53.154	51.604
Población ocupada	36.641	35.795	36.743	38.218	39.450	40.916	42.090	42.686	44.203	44.828
Parados	10.645	10.743	9.924	9.456	8.841	8.293	7.780	8.019	8.951	6.776

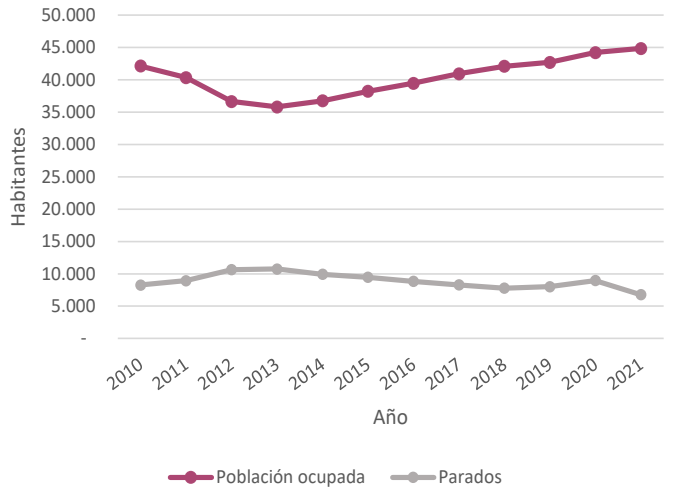


Ilustración 9. Evolución de la población activa en el municipio. Fuente: Seguridad Social y Servicio de Estadística de Castilla-La Mancha.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 38 de 237

2.1.2. Actividad económica y equipamientos

2.1.2.1. Actividad económica

La recuperación económica durante la última década no se ha traducido en un aumento de la población ni de la actividad inmobiliaria. Ya que, apenas se han realizado nuevas edificaciones en la ciudad desde 2010, a pesar de los objetivos contemplados el Plan General de Ordenación Urbanística.

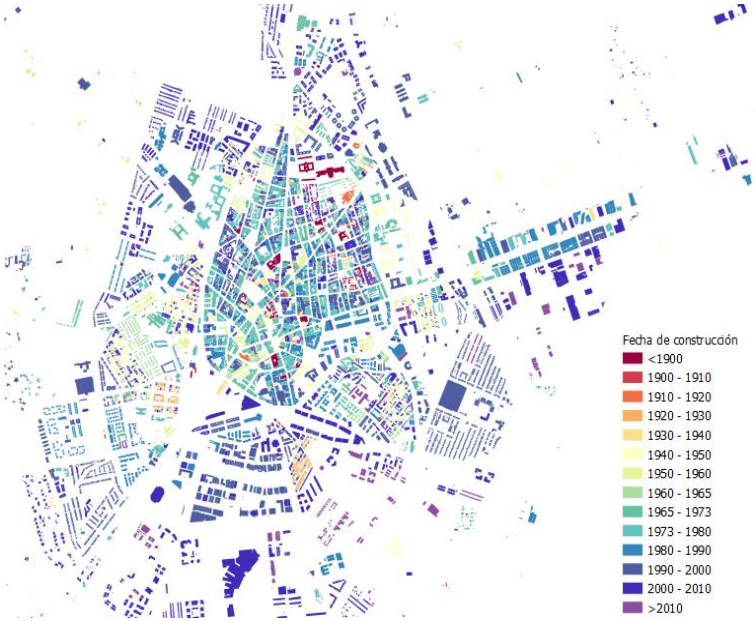


Ilustración 10. Evolución del crecimiento urbano de Ciudad Real. Fuente: catastro.

2.1.2.2. Equipamientos municipales

En este apartado se exponen los datos georreferenciados de los principales equipamientos existentes en el municipio, facilitados por el Ayuntamiento de Ciudad Real. Debido a su uso cotidiano se destacan a continuación equipamientos de tipo educativos, sanitarios, deportivos y culturales.

La localización y el reparto de estos centros nos permite observar qué zonas concentran más equipamientos y, en consecuencia, qué zonas pueden atraer más población por su oferta de servicios. Esto ocurre, por ejemplo, con los equipamientos vinculados a la administración y gestión pública, ubicados en el centro urbano del municipio.

a) Centros sanitarios

El Hospital General Universitario de Ciudad Real es el centro de referencia más importante del área urbana, con algo más de 500 camas, salas de consultas de diversas especialidades. Este tipo de centros generan un importante impacto en la movilidad de la ciudad, tanto por pacientes y acompañantes, así como por el propio personal sanitario. Se encuentra al sur de la ciudad y del Polígono Industrial de Larache.

Además, existe otro centro hospitalario de reducido tamaño en el oeste, todos ellos fuera de la ronda.

Por otro lado, hay distribuidos varios centros de atención primaria a lo largo de la ciudad.

- Centro de Salud I (al oeste)

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 39 de 237

- Centro de Salud II (en el Torreón)
- Centro de Salud III (al norte)

Además de otras instalaciones repartidas por la ciudad

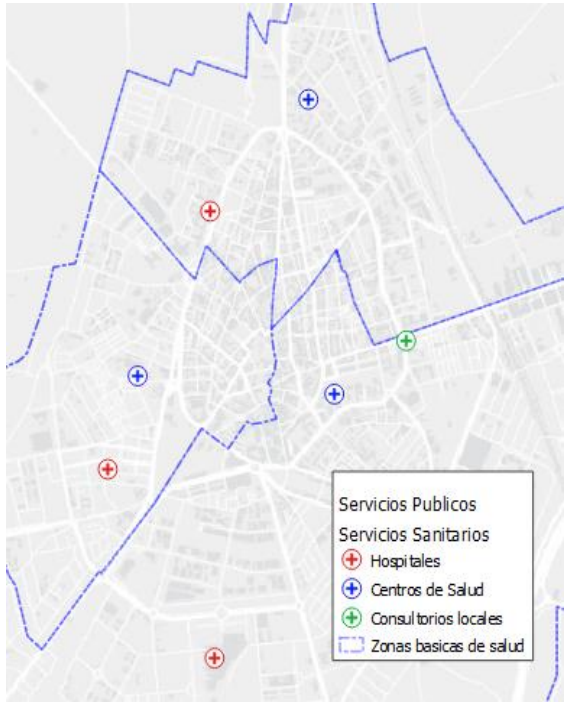


Ilustración 11. Ubicación de centros sanitarios. Fuente: SESCAM.

b) Centros educativos

Existen numerosos colegios e institutos repartidos por todo el municipio, aunque hay dos puntos donde su concentración es mayor: a lo largo del Paseo Carlos Eraña y al este de la ciudad entre las rondas, done se localiza la Universidad.

La Universidad está formada por tres complejos principales: el rectorado de la universidad en la C/ Altagracia, los aularios, bibliotecas y facultades en la Av. Camilo José Cela y otros edificios anexos en la Ronda Calatrava.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 40 de 237

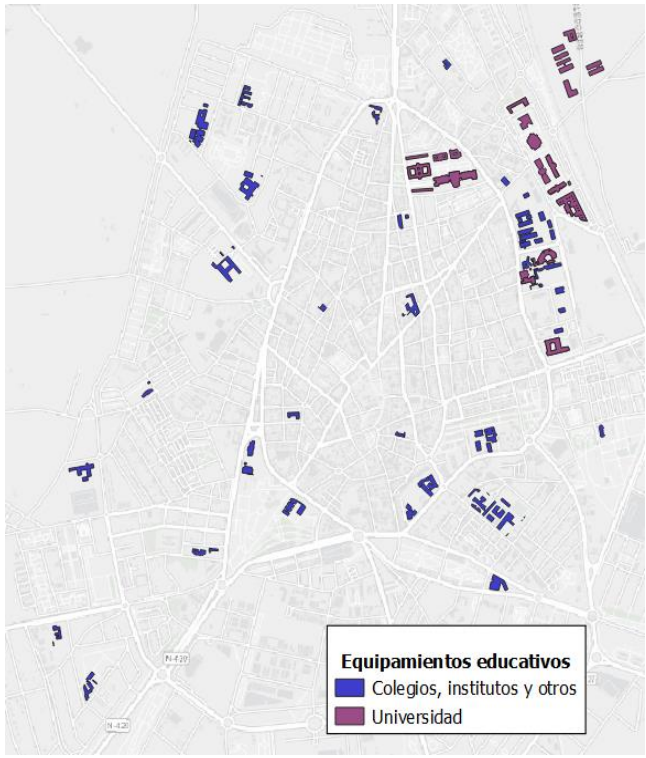


Ilustración 12. Ubicación de los principales centros educativos.

c) Equipamientos deportivos

Los principales equipamientos deportivos son el polideportivo situado al este junto a la universidad, los centros educativos fuera de la ronda y el Quijote Arena situado al suroeste en la Ctra. de Puertollano.

d) Equipamientos culturales y de ocio

Los equipamientos culturales y de ocio mantienen la lógica de localización de los sanitarios y deportivos ubicándose siempre dentro del núcleo urbano de Ciudad Real.

Entre los museos, destacan principalmente el Museo Municipal del Quijote, el Museo Municipal Elisa Cendrero, Museo López Villaseñor, Museo de Ciudad Real y Antiguo Convento de la Merced.

Otros centros atractores culturales pueden ser el Teatro Municipal Quijano, el Auditorio de la Granja y Parque de Ocio Las Vías.

En relación a las superficies comerciales, Ciudad Real dispone de tres: "Puerta del AVE" y "El Parque", que se sitúan al este, y el "Leclerc", en la zona noroeste.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 41 de 237

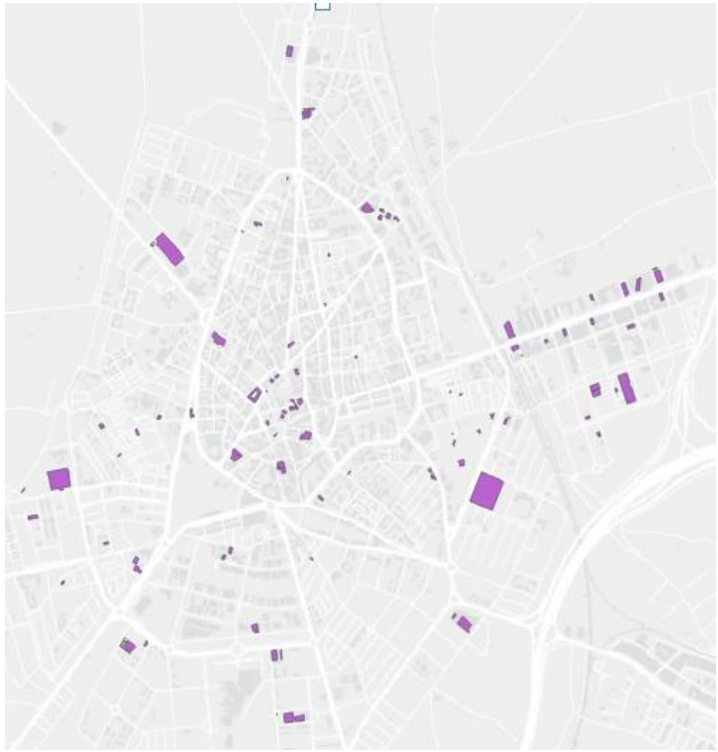


Ilustración 13. Ubicación de los principales espacios comerciales de la ciudad. Fuente: Catastro

En conclusión, la presencia de los equipamientos municipales se ubica en el núcleo urbano, asumiendo por tanto la concentración de servicios para todo el término municipal.

En este sentido, la capacidad atractora de viajes con destino a los equipamientos municipales debe ser tenida en cuenta al valorar los recorridos peatonales, ciclistas y motorizados que recoge, y, asimismo, la capacidad de aparcamiento de vehículos con la cual cuentan las zonas señaladas.

2.1.2.3. Nuevos desarrollos

a) Nueva Ciudad Administrativa

Tras el traslado del hospital general al sur de la ciudad se ha planteado reutilizar el antiguo edificio frente a la Puerta de Santa María, otorgándole un nuevo uso administrativo.

El nuevo edificio dispondrá de más de 24.000 metros cuadrados de superficie construida de uso administrativo, que alojará a 1.129 empleados de las ocho direcciones provinciales de la Junta en Ciudad Real, y que por sus instalaciones pasarán 1.200 personas diariamente para realizar sus trámites con la Administración regional.

Recientemente sacado a licitación, con el inicio de las obras previsto a lo largo del año 2022, y con una duración estimada de las mismas de 30 meses según La Junta de Castilla – La Mancha.

En él se ubicarán los servicios de:

- Bienestar Social
- Dirección Provincial de Agricultura, Agua y Desarrollo Rural
- Oficina de Información y Registro (OIR) de la Junta
- Oficina de Atención al Contribuyente

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 42 de 237

- Oficina de Desarrollo Sostenible
- Educación, Cultura y Deportes
- Economía, Empresa y Empleo
- Hacienda y Administraciones Públicas
- Fomento
- Sanidad

Entre otros equipamientos además dispondrá de una cafetería-restaurante, los archivos, almacenes, un salón de actos modular con capacidad para más de 400 asistentes y un aparcamiento.

En relación con las plazas de aparcamiento futuras, se proyectan 38 en el interior y 182 en superficie. Además, se espera que el número de vehículos oficiales sea 80.

En base a la distribución modal de Ciudad Real se ha realizado una estimación del número de viajes y su reparto en función del modo de desplazamiento para poder estimar el impacto que pudieran producir estas instalaciones.

A nivel interno Ciudad Real tiene una alta tasa de desplazamientos realizados con medios no motorizados. Sin embargo, en el flujo de visitantes y trabajadores procedentes de otros municipios la tasa de uso del vehículo privado es mayoritaria.

Dado el importante impacto que puede implicar el gran número de empleados y usuarios de estas nuevas instalaciones, será importante analizar su incidencia en la movilidad toda la zona y la ciudad, para así poder dotar soluciones apropiadas en este ámbito.

Entre las medidas posibles podrían estar la creación de un itinerario peatonal, posiblemente a través de la calle Reyes, o bien la alteración de alguna línea de autobuses para mejorar la accesibilidad desde otros puntos de la ciudad. También se considerará posibles mejoras de la oferta de aparcamiento.

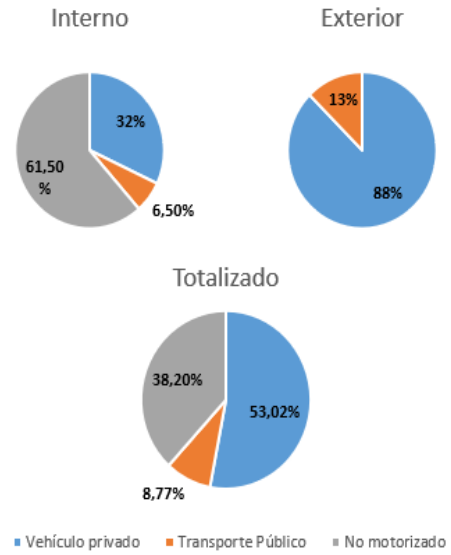


Ilustración 14. Estimación de reparto modal entre los trabajadores y visitantes del complejo. Fuente: elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 43 de 237

b) Parque empresarial Oretania (SEPES)

Se trata de un parque empresarial Oretania situado entre la nacional 430 y la A-43, al este del polígono de la Ctra. de Carrión, y que contará con una superficie de 1.121.887 m² brutos y generará 205 parcelas para actividades industriales, siendo 667.113 m² de suelo neto. La primera etapa, objeto del presente proyecto de urbanización, se desarrollará sobre 131.916 m² de suelo bruto, distribuidos en 11 parcelas de industria aislada y una manzana de equipamiento público polivalente, sobre 95.384 m² de suelo neto.

En definitiva, se trata de una zona que generará un importante número de viajes diarios: 5.000 a corto plazo y más de 30.000 cuando se culmine la realización del polígono.

En este sentido, es fundamental integrarlo en la ciudad con itinerarios peatonales y ciclistas que eviten que toda la movilidad de acceso pivote sobre el uso del coche privado.



Ilustración 15. Nuevo parque empresarial Oretania. Fuente: SEPES

2.1.2.4. Espacios verdes

La cobertura de zonas verdes en la ciudad es de gran importancia para mantener una buena **calidad de vida**. Las plazas, jardines, parques o bosques urbanos tienen un papel fundamental en el medio ambiente y la biodiversidad de la ciudad, además de ser espacios para el paseo, el recreo o el ocio. En la ordenación del territorio forman parte de su estructura y simbolizan un ambiente de ciudad equilibrada, donde la edificación se amortigua con los espacios naturales.

Además, las zonas verdes permiten compensar el sellado y la impermeabilización del suelo, derivado del proceso de urbanización,

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 44 de 237

mediante la reserva de suelo permeable. Así se promueven patrones urbanísticos de bajo impacto con la disposición de suelos que potencien la vida vegetada, regulen el ciclo hidrológico y mejoren las condiciones de confort ambiental.

Los espacios verdes son considerados por la **Organización Mundial de la Salud (OMS)** como espacios "imprescindibles" por los beneficios que reportan en el bienestar físico y emocional de las personas y por contribuir a mitigar el deterioro urbanístico de la ciudad, haciéndola más habitable y saludable.

El aumento de la biodiversidad en un contexto urbano se orienta hacia una ordenación del verde urbano que propicie la atracción de avifauna, que haga la traza urbana más permeable a los elementos naturales y que ofrezca espacios verdes de relación y de recreo a la población residente.

La estructura urbana de la ciudad debería conformar un **mosaico verde** de interconexión entre parques, jardines, espacios intersticiales, interiores de manzana y calles interiores de supermanzana, mediante un entramado de **itinerarios peatonales de enlace**, denominados corredores verdes.

Para determinar la idoneidad de la superficie verde por habitante se contrastará el indicador homónimo presente en el **Sistema De Indicadores Y Condicionantes para las Ciudades Grandes y Medianas** elaborado de forma conjunta por el MITECO y el MITMA.

En base a dicho indicador, se establece una **dotación mínima** de espacio verde por habitante (**10 m²/habitante**) y se articula a través de la red de espacios verdes accesibles de forma cotidiana. El acercamiento de los ciudadanos a una red interconectada de espacios verdes de proximidad supone que se da cobertura a las necesidades de recreo y que garantiza la accesibilidad para aquellos ciudadanos con movilidad reducida.

La superficie verde por habitante se define como la superficie de parques y jardines y otros espacios públicos dotados de cobertura vegetal del ámbito urbano en relación al número de habitantes. No se consideran las superficies verdes ligadas al tráfico (isletas de tráfico).

- Valor mínimo: 10 m^2 de zona verde por habitante
- Valor deseable: 15 m^2 de zona verde por habitante.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 45 de 237



Ilustración 16. Zonas verdes de Ciudad Real.

Las zonas verdes de ciudad real se encuentran repartidas de forma desigual, tal y como puede comprobarse en la referencia. La zona más consolidada del centro apenas dispone de superficie verde, limitándose a algunos jardines y parques de pequeño tamaño, a los cuales habría que sumar el Parque Gasset y el parque del Pilar.

Esto contrasta con las zonas más nuevas, situadas al sur de la ciudad, donde los nuevos desarrollos han considerado unas dotaciones de zonas verdes, especialmente en el entorno del nuevo Hospital General.

Para toda la ciudad, este indicador es de **17,8 m²** por habitante.

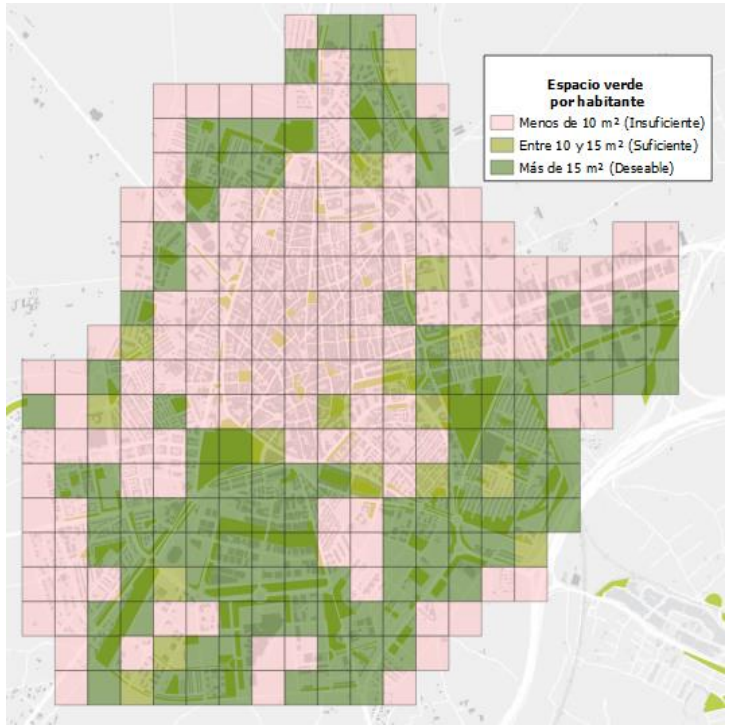


Ilustración 17. Espacio verde por habitante.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 46 de 237

Dicho desequilibrio es más representativo en la *Ilustración 17*, donde se puede visualizar como gran parte de la ciudad no cumple con los requisitos mínimos de dotación.

Este escenario implica la necesidad de establecer **corredores verdes urbanos**, que permitan conectar a la mayor parte de la población con los principales pulmones de la ciudad, a la vez que permite aumentarse la dotación de zona verde en las zonas menos favorecidas por este indicador.

2.2. DISTRIBUCIÓN MODAL Y RELACIONES DE MOVILIDAD

A raíz de la información extraída de los datos de aforos de los distintos modos, tanto de vehículos, como peatones y bicicletas, así como el número de viajeros del transporte público se han actualizado los datos de distribución modal del PMUS para el año 2021.

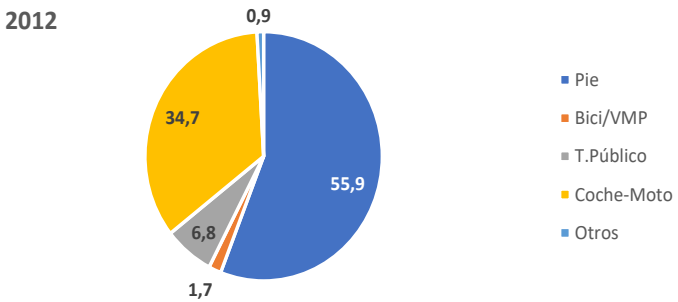


Ilustración 18. Distribución modal del año 2012. Fuente: PMUS.

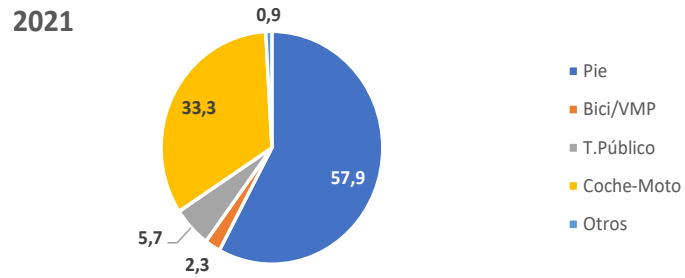


Ilustración 19. Distribución modal actualizada en el año 2021.

Tal y como se puede comprobar, los modos activos han ganado peso en la ciudad. Por un lado, los desplazamientos a pie se han incrementado en un 3,5%, a la par que los realizados en bici/VMP, que lo han hecho un 35%, mucho mayor teniendo en cuenta que partía de una participación modal muy baja. En conjunto suman el 60,2% de los viajes realizados en Ciudad Real, con un 57,9% y 2,3% respectivamente.

Por otro lado el transporte público ha sufrido un retroceso, pasando de un 6,8% a un 5,7%, lo que implica una caída del 17%.

Finalmente los desplazamientos en vehículo privado también han sufrido un decrecimiento, de en torno a un 5%, pasando su peso en los viajes de un 34,7 a un 33,3%. Sin embargo, representa aún un porcentaje notablemente alto considerando el tamaño y potencial de la ciudad para promover los desplazamientos de movilidad activa y sostenibles.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 47 de 237

En la categoría otros se consideran modos de transporte minoritarios que no encajan en la clasificación anterior, tales como "Patinete", "Transporte de empresa", "Vehículo de carsharing", etc., los cuales no muestran porcentajes significativos en comparación con el resto de formas de movilidad.

2.2.1.1. Relaciones de movilidad

En el año 2020 el INE publicó los datos actualizados **Estudio de movilidad de la población a partir de la telefonía móvil**, dentro de la estrategia de mejora del análisis estadístico en relación al censo de población y la movilidad geográfica. Para ello se utilizaron datos de los tres principales operadores de telefonía para obtener los datos de posicionamiento de los terminales con el fin de proporcionar matrices de movilidad entre las distintas zonas.

Para dicho análisis, se realizó una subdivisión en áreas de movilidad a escala nacional en áreas con población mayor a 5.000 residentes. En el caso de la provincia de Ciudad Real, el número de estas asciende a 71, de las cuales 5 se corresponden con subdivisiones del municipio de Ciudad Real.

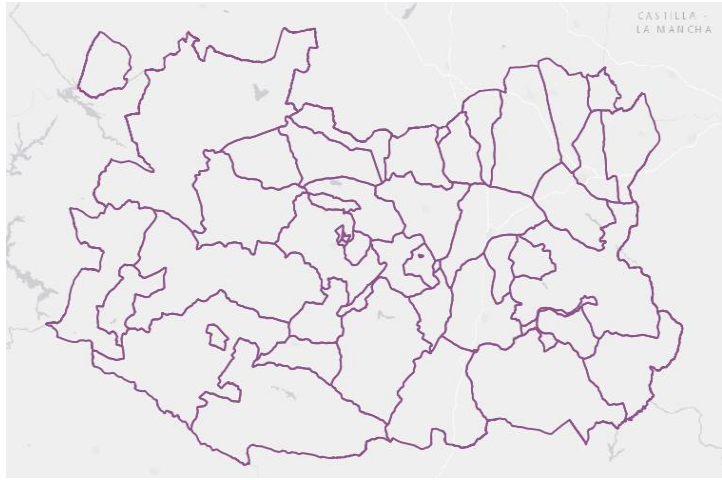


Ilustración 20. Áreas de movilidad de la provincia de Ciudad Real. Fuente: INE.

Tal y como se ha descrito, el municipio de Ciudad Real se subdivide en 5 áreas de movilidad, a las cuales corresponde:

- **Distrito 1**: delimitado por las calles Postas, Alarcos, Parque de Gasset, Ctra. Puertollano, Fernando Alonso de Coca, Autovía A-41, Av. Parque de Cabañeros, Paseo Carlos Eraña, Ronda Granada y calle Ciruela.
- **Distrito 2**: delimitado por Postas, Alarcos, Parque de Gasset, Ctra. Puertollano, Arrayanes, Ronda del Jaleo, Riego del Vicario, Ctra. de Porzuna, Poblado Vicario, Ctra. de Toledo y Calle Toledo.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 48 de 237

- **Distrito 3**: delimitado por calle Calatrava, López Bustos, Camilo José Cela, Avda. de los Descubrimientos, Camino de los Moledores, Ctra. Atalaya, Avda. de los Descubrimientos, calle Toledo.
- **Distrito 4**: delimitado por calle Calatrava, López Bustos, Camilo José Cela, Avda. de los Descubrimientos, Camino de los Mártires, enlace Ctra. Carrión, A-43, Avda. Parque Cabañeros, Paseo de Carlos Eraña, Ronda de Granada, Calle Ciruela.
- **Distrito 5**: resto del municipio, incluyendo parte de municipios como Poblete, Alcolea de Calatrava, Pozuelo de Calatrava y Cañada de Calatrava.

Teniendo en cuenta que los principales problemas de movilidad se desarrollan en la zona más urbana, se considerarán los cuatro primeros distritos como zonas internas del estudio, mientras que el distrito 5 se considerará un área externa de carácter metropolitano o provincial, al mismo nivel que Miguelturra.

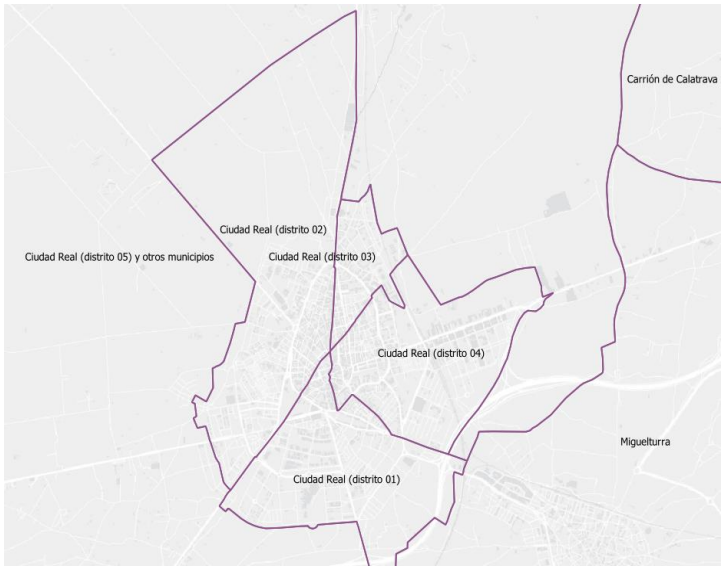


Ilustración 21. Zonas de movilidad en el municipio de Ciudad Real.

Analizando las relaciones de movilidad cotidianas en base a esta fuente de datos, teniendo en cuenta tanto los datos de residentes como no residentes, tienen como destino Ciudad Real 52.017 viajes, de los cuales 6.375 son de fuera del área urbana, es decir, un 87,75 % son viajes internos, y un 12,25% del total tienen origen fuera de la ciudad.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 49 de 237

a) Principales distritos de destino

Si se desglosan los viajes con origen externo atendiendo a su distrito urbano de destino, **destacaría el distrito 4** de forma holgada, acaparando el 43,7% de los viajes. Hay que tener en cuenta que en esta zona se encuentra gran parte de la **zona centro, numerosos centros educativos**, el **polígono industrial de Carrión**, la estación y el Carrefour, así como el eje formado por la calle Calatrava.

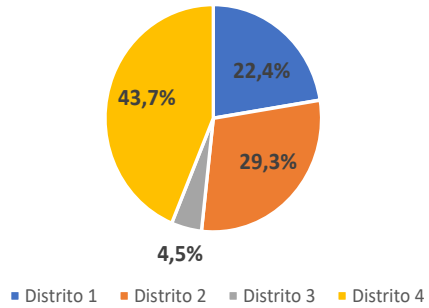


Ilustración 22. Destino de los viajes dentro de Ciudad Real con origen externo.

Seguidamente se encontrarían los **distritos 2** con el 29,3% de los viajes, **y el 1**, con el 22,4 % de los viajes. El 2 abarca la zona oeste de la ciudad, incluyendo parte del centro y el Parque Gasset, el Quirón Salud, el E. Leclerc y otros centros educativos. Mientras que el distrito 1 abarca la zona sur, donde se ubican el Hospital General y el Polígono de Larache.

En último lugar se situaría el distrito 3, que es el de menor extensión y que representa tan solo el 4,5% de los viajes. Esto podría deberse a que se trata de una zona principalmente residencial y donde el principal centro de atracción es la **Universidad.**

b) Origen principal de los viajes procedentes del exterior.

En este epígrafe se desglosan los viajes atendiendo a su zona de origen.

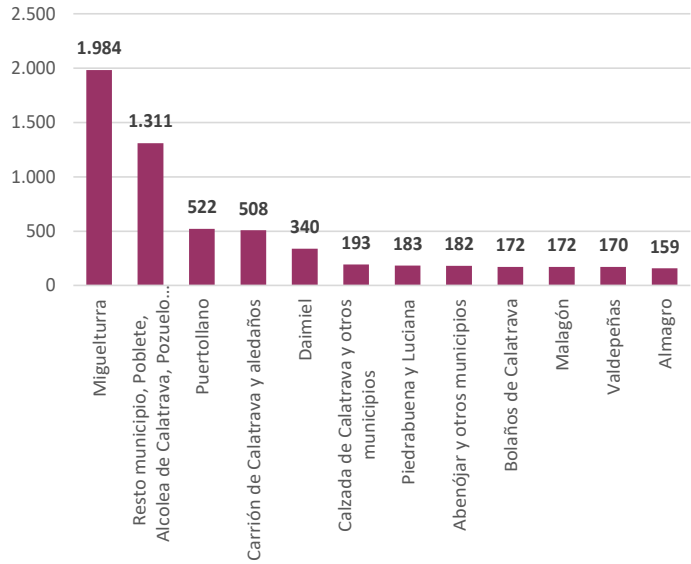


Ilustración 23. Principal origen de los viajes procedentes del exterior.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 50 de 237

Tal y como se puede observar en la Ilustración 23, destaca **Miguelturra** en primera posición, lo cual constata la importante interrelación que existe entre ambos municipios, al representar un 31% de los viajes exteriores en la ciudad.

En segundo lugar se encontraría la **parte no urbana del municipio** de Ciudad Real, donde se integran zonas como Valverde o Las Casas, así como núcleos pertenecientes a otros municipios de Poblete, Alcolea de Calatrava, Pozuelo de Calatrava y Cañada de Calatrava. En suma, representarían en torno al 20% de los viajes externos en la ciudad.

En tercer lugar, y ya a una mayor distancia se encontraría **Puertollano**, con un 8% de los viajes. A pesar de encontrarse a una distancia mayor que otros núcleos importantes de las proximidades de Ciudad Real, dado que se trata de la segunda localidad más importante de la provincia, esto hace que haya una importante interrelación entre ambas localidades.

Aun con porcentajes ya inferiores al 8%, existen numerosos núcleos en las proximidades de Ciudad Real que de forma agregada **representan el 18%** de los viajes, donde se incluyen por orden de importancia **Carrión de Calatrava, Daimiel, Bolaños de Calatrava y Almagro.**

2.3. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD PEATONAL

2.3.1. Oferta peatonal

La oferta viaria determina muy a menudo la oferta específica que se destina finalmente al peatón. En este sentido, y teniendo en cuenta el ancho de acera señalado (1,8 m) para garantizar unas mínimas condiciones de comodidad y seguridad, existen calles donde el ancho o la morfología de la vía impiden la separación entre los itinerarios vehicular y peatonal a distintos niveles, por lo que se debe adoptar una solución de plataforma única de uso mixto. Esto significa que la acera y la calzada están a un mismo nivel, teniendo prioridad el tránsito peatonal, quedando perfectamente diferenciada en el pavimento la zona preferente de peatones, así como la señalización vertical de aviso a los vehículos. Así, en calles de menos de 7 metros entre fachadas deberían ser de prioridad para peatones, sin distinguir la acera de la calzada, y en las de menos de 9 metros no se debería autorizar el aparcamiento.

Ciudad Real dispone de una relativamente amplia zona peatonal o de preferencia peatonal que incluye las calles del centro histórico en torno a la Plaza Mayor y la Plaza del Pilar. En estas calles el acceso de vehículos está muy restringido y la funcionalidad de estos espacios es claramente estancial y de paseo, donde ha proliferado un área comercial importante gracias a la ausencia de vehículos.

Si se tienen en cuenta las peatonalizaciones llevadas durante la vigencia del anterior PMUS, las calles peatonalizadas son:

- **Calle Toledo** (entre C/ Feria y Pl. de la Constitución)
- **Calle Calatrava** (entre C/ Toledo y C/ Paloma)
- **Calle Bernardo Mulleras** (entre C/ Juan II y Pl. de Cervantes)
- **Calle Alfonso X el Sabio** (entre C/ Postas y Pl. de Cervantes)

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 51 de 237

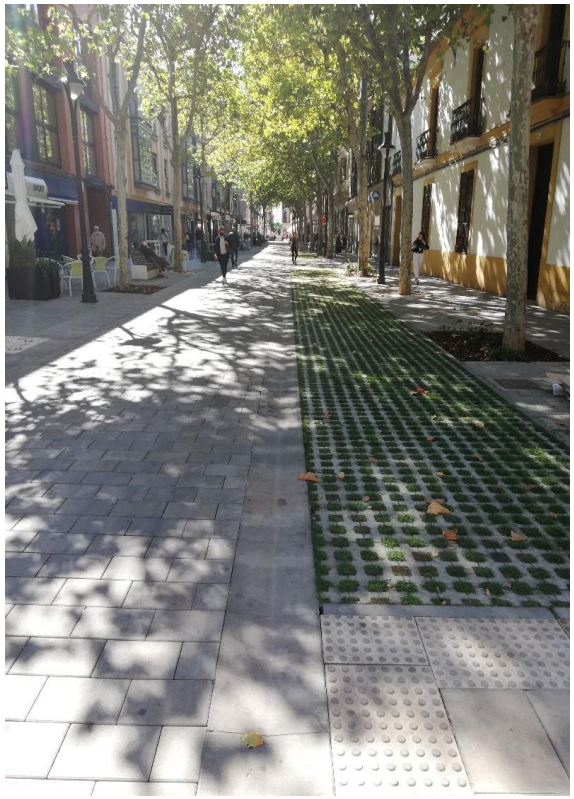


Ilustración 24. Reciente peatonalización de la calle Toledo.

Para definir los itinerarios básicos del modo pie, dentro del esquema de movilidad de la ciudad, en primer lugar, se determinan los principales centros de atracción de viajes a pie. En el apartado de Características socioeconómicas se describen todos los centros de atracción, que se recogen en el plano siguiente, y que vienen siendo muy similares para definir una red peatonal básica.

a) Centros de trabajo

b) Equipamientos y servicios:

- Centros sanitarios
- Centros educativos
- Universidad
- Equipamientos culturales
- Equipamientos deportivos
- Transporte público

c) Zonas comerciales:

- Grandes áreas comerciales
- Centros comerciales
- Ejes terciarios del centro
- Mercados semanales

d) Parques y zonas de ocio:

- Parques y zonas verdes
- Zonas turísticas

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 52 de 237

La conexión de cada uno de estos focos de atracción de viajes con los diferentes barrios que conforman la ciudad define la red básica de movilidad peatonal. En el plano siguiente se muestra gráficamente la red básica peatonal, donde se puede apreciar como la red está compuesta por líneas de deseo que unen los principales focos de atracción de viajes con el centro peatonal, que actúa como núcleo del sistema.

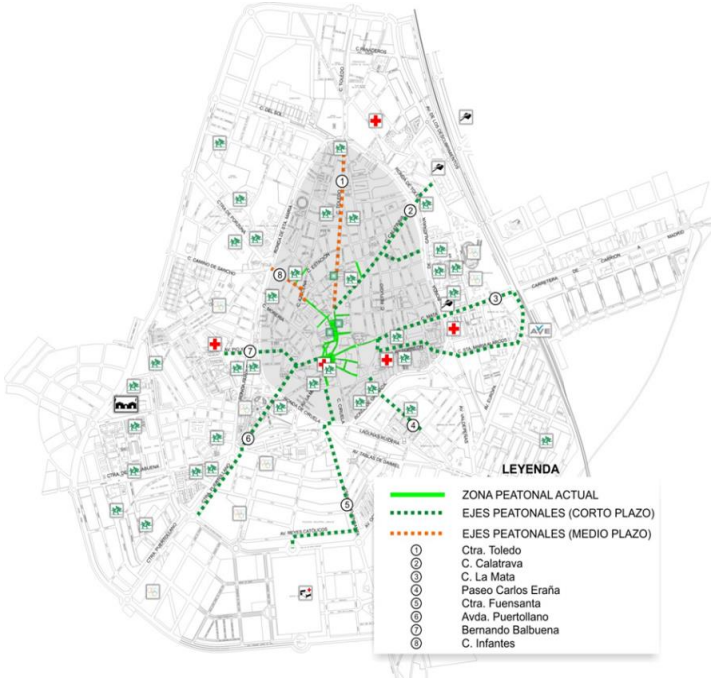


Ilustración 25. Mapa de la red básica peatonal. Fuente: PMUS 2012.

Los itinerarios peatonales principales son los siguientes:

- **Itinerario 1; Toledo:**
  Incluye la Calle Toledo en su totalidad como salida natural hacia el norte.
- **Itinerario 2. Calatrava / Inmaculada Concepción:**
  Incluye toda la Calle Calatrava en dirección a la universidad, aunque sale un ramal por la Plaza de Inmaculada Concepción y la Calle Inmaculada Concepción para dirigirse a la zona sur del campus y a los equipamientos de esa zona.
- **Itinerario 3. Jardines del Alcázar – Parque del Pilar / La Mata - Carrión:**
  Es el itinerario más agradable para el peatón que se dirige a la estación de tren y el polígono ya que transcurre enlazando las zonas verdes de Jardines del Alcázar y el Parque del Pilar, a pesar de que podrían existir recorridos más cortos, pero menos atractivos.
- **Itinerario 4. Granada – Carlos Eraña:**
  Parte de la Plaza de San Francisco e incluye la Calle Granada y el Paseo de Carlos Eraña para dirigirse a la zona de centros educativos de esta zona.
- **Itinerario 5. Pozo Dulce – Fuensanta:**
  Conecta el centro peatonal a través de la Calle Pozo Dulce hacia la estación de autobuses, y continúa por la Ctra. de Fuensanta y Avda. de Reyes Católicos hasta el hospital.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 53 de 237

- **Itinerario 6. Alarcos – Parque de Gasset – Puertollano:**
  Conecta el centro a través de la Calle Alarcos con el Parque Gasset, que una vez atravesado continúa por la Ctra. de Puertollano hasta conectar con la Vía Verde.
- **Itinerario 7. Alarcos – Obispo Estenaga – Bernardo Balbuena:**
  Este itinerario se dirige hacia el hospital de Alarcos y el oeste de la ciudad a través de la Calle Alarcos, la Calle Obispo Estenaga y la Calle Bernardo Balbuena.
- **Itinerario 8. Infantes:**
  Es la salida desde el centro hacia la Puerta de Santa María a través de la Calle Prado y la Calle Infantes.

2.3.2. Demanda peatonal

Para determinar el grado de utilización de cada uno de los principales itinerarios, y, además, su evolución durante los últimos años en base al anterior PMUS, se han realizado contajes en los mismos puntos.

Las horas de realización de los aforos de 5 horas han sido las siguientes: de 10h. a 13h. y de 17h. a 19h. Los resultados se detallan en el Anejo II: Aforos de peatones y el Anejo III: Aforos de bicicletas.

De los puntos analizados, tal y como se puede visualizar en la Tabla 9. Los que tienen una **mayor intensidad peatonal** se encuentran en las inmediaciones del centro, donde destacan con más de 10.000 peatones cruces como el de la calle Postas con la calle Prado, calle Postas con calle Alarcos y la calle Ramón y Cajal con calle Ruiz Morote. Se trata de zonas mixtas, donde se combina comercio, servicios y viviendas, además de una mejor dotación de infraestructura peatonal.

Tabla 9. Peatones contabilizados por zona entre las 10 h y 13 h, y entre las 17 h y las 19 h. Fuente: elaboración propia.

Punto	Ubicación	Peatones contabilizados
P1	Av/ R.R.C.C. – Ctra. Puertollano	1.329
P2	Av/ Reyes Católicos (Hospital General)	1.529
P3	Ctra. Fuensanta – C/ Jesús Garrido	1.820
P4	P. Cabañeros - Paseo Carlos Eraña	1.952
P5	Estación AVE – Av/ Europa	858
P6	Ronda Parque – Ctra. Puertollano	2.100
P7	Rotonda Don Quijote	2.764
P8	Ronda Mata – Av/ Valdepeñas	1.648
P9	Ronda Calatrava – C/ Mata	4.054
P10	C/ Granada – Paseo Carlos Eraña	9.742
P11	Pta. Toledo	5.244
P12	Pta. Santa María	2.743
P13	Ronda Parque – C/ Bernardo Balbuena	1.856
P14	Acceso Parque Gasset (Ronda)	5.110

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 54 de 237

P15	Av. Rey Santo – Pl. Cervantes	6.319
P16	Plaza San Francisco	8.178
P17	Calle Ramón y Cajal – Calle Ruiz Morote	12.100
P18	Calle Prado (acceso Pl. Mayor)	11.313
P19	Calle Juan II - Morería	2.902
P20	Calle Alarcos – Calle Postas	11.364

Otros puntos con un importante tránsito peatonal son los cruces de la Plaza San Francisco, la primera ronda con Paseo de Carlos Eraña, las inmediaciones de Plaza Cervantes o la entrada al Parque Gasset.

En el lado contrario se sitúan zonas como la Avda. de los Reyes Católicos o la estación del AVE, donde se han contabilizado en torno a 1.000-2.000 peatones.

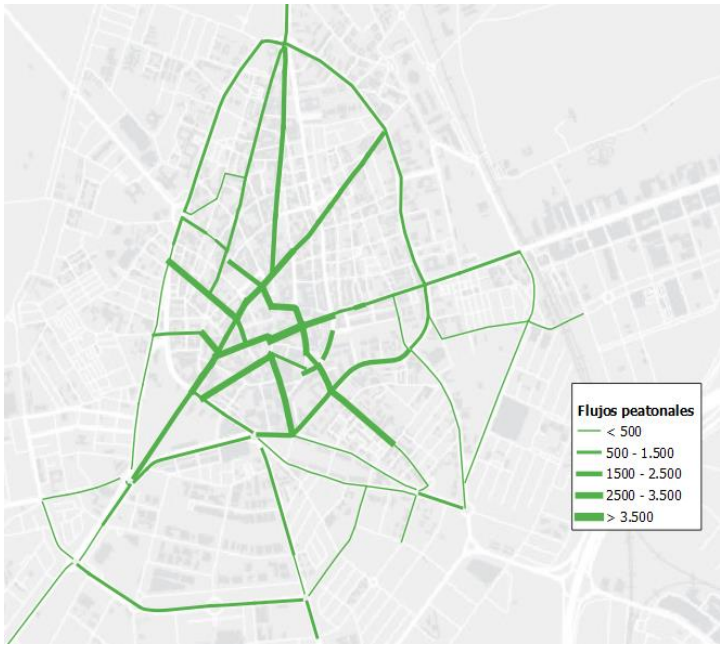


Ilustración 26. Araña de flujo de peatones entre las 10 h y 13 h, y entre las 17 h y 19 h. Fuente: elaboración propia.

En cuanto a la **distribución horaria** de los flujos peatonales, la suma total de los valores contabilizados muestra que la hora punta se da en torno a las 11:30 horas de la mañana.

Se produce un mínimo en el tránsito diurno a la hora de la comida, y volverá a ascender ya en la segunda mitad de la tarde, hora a la cual se produce la

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 55 de 237

salida del puesto de trabajo y se desarrollan actividades de ocio o extraescolares.

La zona con mayor intensidad peatonal, así como distribución horaria más homogénea son los puntos ubicados en el centro de la ciudad.

Los puntos ubicados en las rondas tienen un pico de la intensidad marcado a las 11:30 h de la mañana y tras las 18 h.

En los puntos ubicados a ambos lados del parque Gasset el mayor flujo peatonal también se da por la mañana, siendo más importante después de las 11 h.

Al contrario que los puntos anteriores, los flujos peatonales en las zonas más periféricas (Av. R.R.C.C y Est. AVE) se dan a primera hora de la mañana y la más tardía de la tarde.

Por otro lado, en relación a la **distribución por género**, la proporción de mujeres es más elevada que la masculina en todas las zonas analizadas. Existiendo una mayor diferencia entre ambos géneros en los puntos ubicados fuera de las rondas, con una relación 60-40. En cambio, los puntos más céntricos tienen una distribución más equilibrada, con un 54 – 46 % respectivamente.

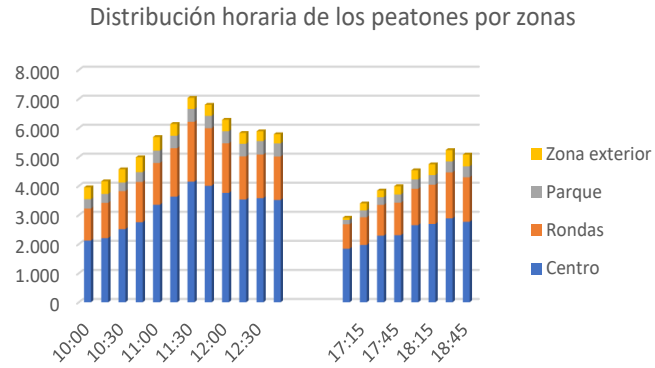


Ilustración 27. Distribución horaria de los peatones acumulada. Fuente: elaboración propia.

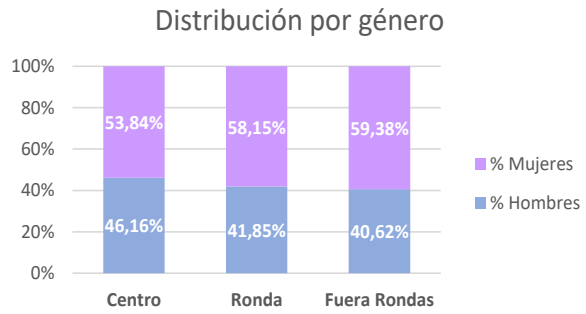


Ilustración 28. Distribución peatonal por género y zona. Fuente: elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 56 de 237

Finalmente, **respecto a los datos obtenidos en 2012**, se ha producido un ligero incremento de la demanda peatonal, con **un crecimiento del 4,63%** de forma generalizada. No obstante, esta variación no se ha producido de forma homogénea en todos los puntos estudiados.

En las zonas más céntricas destacan los incrementos en la C/ Ramón y Cajal, Pl. San Francisco y Avda. del Rey Santo.

En las rondas se producen también incrementos a excepción de la Ronda de Alarcos y Ronda del Parque donde se ha contabilizado un menor flujo de peatones.

En las zonas más periféricas, los aumentos más notables se han producido en la calle Jesús Garrido y la glorieta del conservatorio.

2.3.3. Nivel de servicio peatonal

Ya en el PMUS de 2012 se evaluó el nivel de servicio de la trama urbana de Ciudad Real, analizando la relación entre la oferta viaria y la demanda.

Para la comparativa se había comparado la cifra de peatones de los diversos puntos de aforo con la infraestructura peatonal existente en dicho momento. Desde entonces podemos constatar un ligero incremento en el número de peatones, mientras que en la mayoría de los casos no ha habido mejoras a nivel de infraestructura, por lo que se puede estimar que los niveles de servicio actuales o bien se han mantenido, o bien han empeorado.

En este caso, se ha analizado los niveles en base a tres categorías, tal y como procede:

a) **Amplitud de la oferta (acera)**: Para que tenga un buen nivel (A) como mínimo ha de disponer de más de

3 metros de acera útil, mientras por debajo de 1,8-2 m no se cumplirían las condiciones mínimas establecidas en la normativa de accesibilidad. También se ha tenido en cuenta la permeabilidad del viario, bien sea por la disposición del mobiliario urbano, la existencia de pasos de cebra, o la proporción de espacio peatonal frente al vehicular.

b) **Calidad de la oferta**. Se considera que la calidad de la oferta es alta cuando se dispone de elementos de mobiliario urbano como árboles, bancos y el nivel sonoro es reducido (inferior 60 dbA) por haber poco tráfico. Por el contrario, sería bajo cuando no se da ninguno de estos aspectos.

c) **Densidad de demanda**. De forma orientativa, a partir del manual de capacidad, se establecen estándares mínimos de calidad para cada nivel de servicio.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 57 de 237

En base a lo anterior, se han identificado tres niveles de servicio posibles:

Tabla 10. Niveles de servicio peatonales

Niveles de servicio peatonales			
Indicador	**A**	**B**	**C**
Amplitud de aceras	>3 metros	> 2 metros	< 2 metros
Calidad de oferta	Alta	Media	Baja
Densidad peatonal	<5 peatones/m/min	5-10 peatones/m/min	>10 peatones/m/min
CRITERIO	Cumple los 3	Cumple los 3	Cumple 1

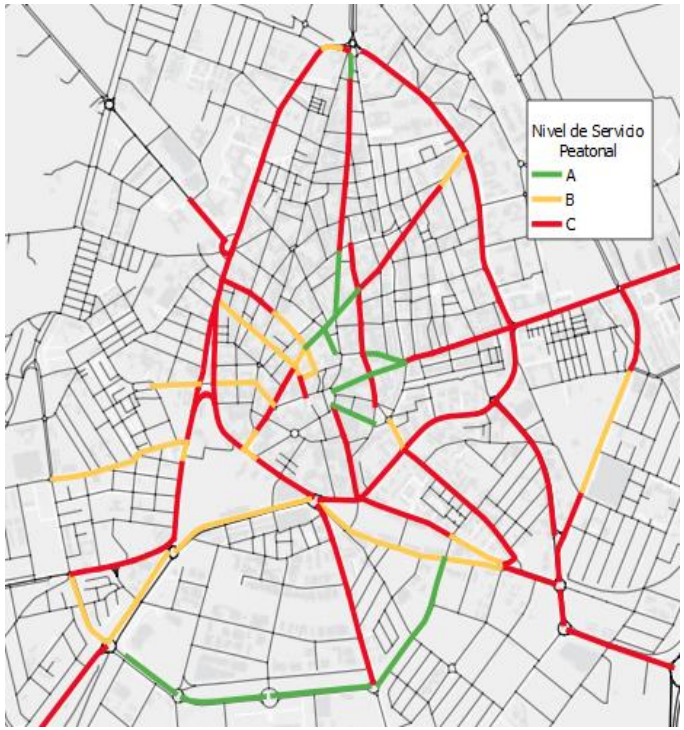


Ilustración 29. Niveles de servicio peatonales. Fuente: DOYMO.

A nivel general, los principales ejes peatonales de la ciudad tienen una muy deficiente calidad de itinerarios. En las zonas más céntricas, y ejes como calle Ciruela, La Mata o Calatrava, la disposición de aparcamiento, en numerosos casos en batería, contribuyen a reducir notablemente la

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 58 de 237

proporción de espacio peatonal frente al del vehículo privado. En otros casos, los retranqueos debido a aparcamientos o ensanchamientos de la calzada contribuyen a hacer más tortuosos los caminos peatonales.

Con el previsible flujo de personas accediendo al futuro edificio de la Junta de Comunidades, otros viales como Morería o Reyes tampoco disponen de la calidad más alta.

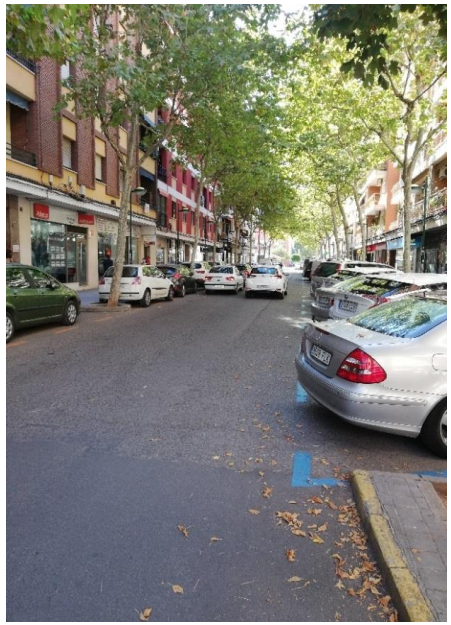


Ilustración 30. Excesivo espacio destinado a la calzada en calle Toledo. Fuente: DOYMO

Por otro lado, en las principales avenidas se ha primado la fluidez del tráfico sin apenas tener en cuenta la movilidad de los peatones y ciclistas, con lo que en muchos casos estos viales actúan como barreras entre barrios, lo cual perjudica, más aún, a personas mayores o con problemas de movilidad reducida.



Ilustración 31. Falta de continuidad en las aceras en la Av. de Valdepeñas. Fuente: Google Maps.

También se ha de destacar la existencia de obstáculos a la movilidad a pie como la existencia de mobiliario urbano en aceras estrechas y la falta de iluminación apropiada en diferentes calles de la ciudad, lo que afecta a la

seguridad de los viandantes. En relación a la accesibilidad, no todos los cruces disponen de suficiente permeabilidad o rebajes adecuados en la acera.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 59 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 60 de 237

2.4. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN BICICLETA Y VMP

En este apartado se tendrá en consideración el Plan Director de Movilidad Ciclista De Ciudad Real (PMDC) cuyo marco temporal era 2015-2020. Pasado dicho periodo, se podrá hacer una comprobación sobre el grado de cumplimiento actual de dicho plan respecto a las propuestas realizadas en su momento.

2.4.1. Definición de la red ciclista básica.

En el PDMC mencionado anteriormente se diseñó una red ciclista, la cual estaría constituida por unos ejes principales a través de los cuales se vertebraría la movilidad ciclista en la ciudad.

Para considerar dichos ejes se tuvo en cuenta la red básica de vehículos, ya que es la más apropiada para conectar las distintas zonas de la ciudad, y además, dado el intenso volumen de tráfico que discurre por los viales que la forman, se aconseja que el ciclista disponga de algún tipo de protección. Con esto, la red quedaría definida por la siguiente clasificación:

- **Radiales.**
- **Ronda interna.**
- **Ronda exterior.** (Pendiente de urbanizar en la mayoría de los tramos)

En el resto de las vías que no integran la red básica, se limitaría la velocidad de circulación a 30 km/hora, de modo que se permita la coexistencia de bicicletas y resto de vehículos facilitando la permeabilidad de la red ciclista básica propuesta.

En la siguiente ilustración, pueden observarse los distintos tipos de viales que constituyen la red ciclista básica.

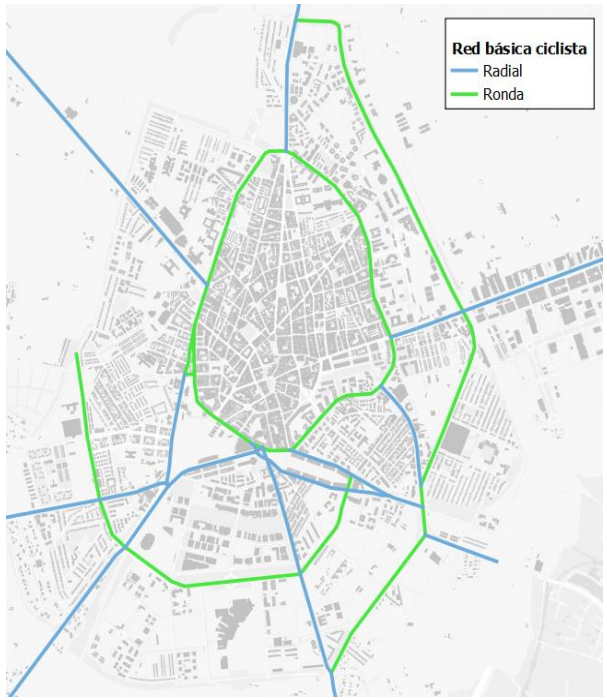


Ilustración 32. Mapa de la red básica ciclista propuesta en 2015.

2.4.2. Oferta Ciclista

a) Tipologías de vías

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 61 de 237

- **Coexistencia con vehículos motorizados (ciclocarriles).** Vía o carril de circulación limitado a una velocidad máxima de 30 km/h (o inferior si así estuviera específicamente señalizado), en la que las bicicletas tienen preferencia sobre los demás vehículos. Un ciclocarril se reconoce por las marcas viales que se señalizan en la calzada: señal de límite de 30 km/h, una bicicleta y dos chevrones de ángulo abierto, denominados "sharrows". Opcionalmente podrán señalizarse marcas longitudinales indicando que las bicicletas pueden circular por el centro del carril.



Ilustración 33. Ciclocarriles. Fuente: Google Maps.

- **Coexistencia peatonal**. En las zonas de coexistencia bicicleta y peatón, la prioridad es peatonal y los ciclistas deben circular a velocidad reducida.

- **Senda ciclable**. Vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado que discurre por espacios abiertos: parques, jardines, sendas verdes, etc. Puede existir algún tipo de señalización que separe el espacio de los ciclistas del de los peatones.



Ilustración 34. Coexistencia peatón-bici (imagen izquierda) y senda ciclable (imagen derecha). Fuente: Google Maps.

- **Acera-bici**. Vía ciclista señalizada sobre la acera, separada del tráfico motorizado pero integrada en la acera o espacio peatonal y presentando algún tipo de señalización y/o elemento físico o visual que la segrega del espacio propiamente peatonal.
- **Carril bici**. Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, señalizada al efecto, en un solo sentido o en doble sentido. Se consideran protegidos cuando están separados del resto de la calzada mediante bordillos o bolardos.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 62 de 237



Ilustración 35. Acera-bici (imagen izquierda). Carril bici segregado (imagen derecha). Fuente: Google Maps.

b) Análisis de pendientes

A partir de los datos del Modelo Digital del Terreno disponible del área de Ciudad Real, se han podido calcular las pendientes máximas correspondientes a la red básica ciclista, considerando las recomendaciones de pendientes más usuales para este tipo de vías.

Como se puede observar en la Ilustración 36, la pendiente es inferior al 2% en casi la totalidad de los tramos, y en ningún caso superior al 5%. Con lo cual, esto posibilita que Ciudad Real sea una ciudad idónea para promover el uso de la bicicleta para usos cotidianos.

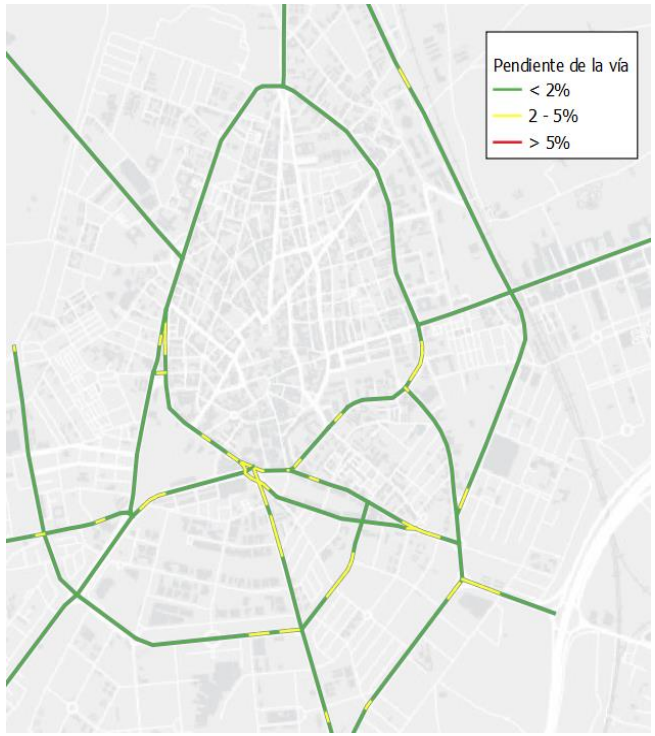


Ilustración 36. Pendientes máximas de la red básica ciclista. Fuente: IGN

c) Infraestructura actual

La infraestructura ciclista hoy se centra en tramos de la red básica, además de otros viales complementarios, formando una red de **28.38 km de longitud.**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 63 de 237

Se trata de una red pequeña e incompleta, desarrollándose principalmente fuera del ámbito de la primera ronda y sin apenas segregación con otros modos:

- La mayor parte está **compartida con usos motorizados** mediante un sistema de ciclocarriles distinguidos por señalización vertical y horizontal (marcas de velocidad y "sharrows"). Este tipo de viales está complementado por la zona 30 en el interior de las rondas, donde no existe segregación.
- La red de **acera-bici** sería la siguiente en número de kilómetros en zona urbana, comprendiendo infraestructura diferenciada mediante pintura o bien capa bituminosa, pero sin segregación del espacio de la acera. Algunos de los viales incluidos en esta categoría son Avda. de los Reyes Católicos, Avda. de los Descubrimientos o la calle Jesús Garrido.
- Los **carriles bici segregados** se encuentran en nuevos desarrollos, como la zona más recientemente urbanizada de la Av. De los Descubrimientos, además de las recientes reurbanizaciones de los viales Avda. de Europa y Calle Santa María de Alarcos, en las proximidades de la estación de ferrocarril.

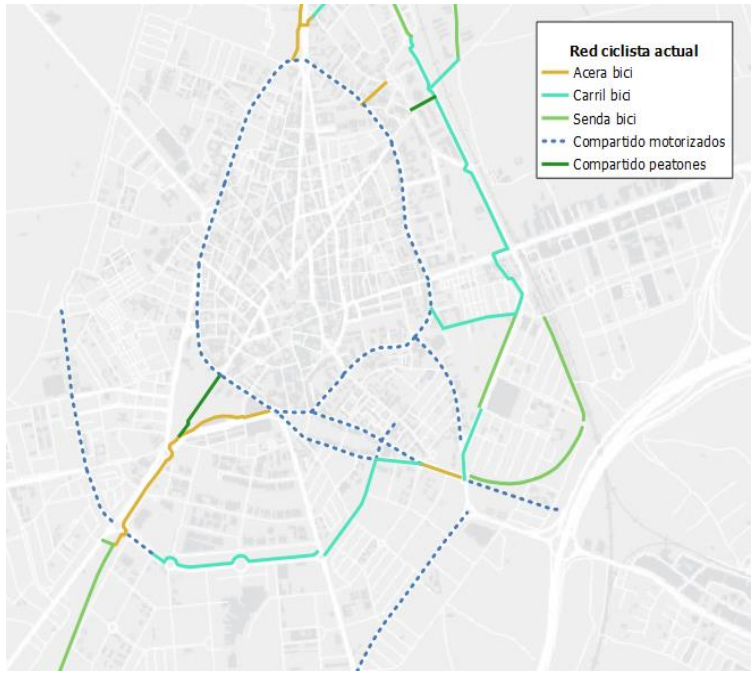


Ilustración 37. Infraestructura ciclista actual.

Adicionalmente está proyectado un **nuevo itinerario** a través de las calles Toledo, Calatrava, Alarcos atravesando el casco histórico.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 64 de 237

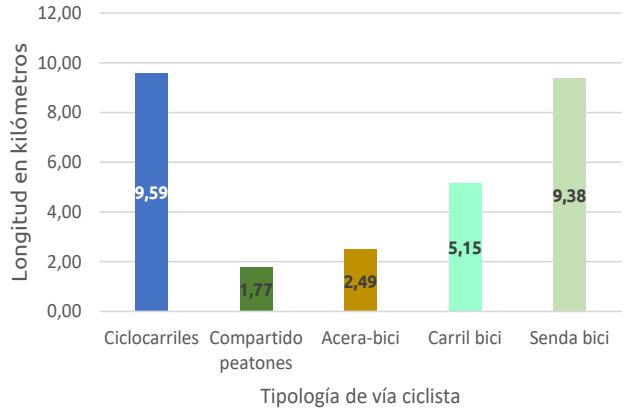


Ilustración 38. Número de kilómetros de la red ciclista actual. Fuente: Doymo

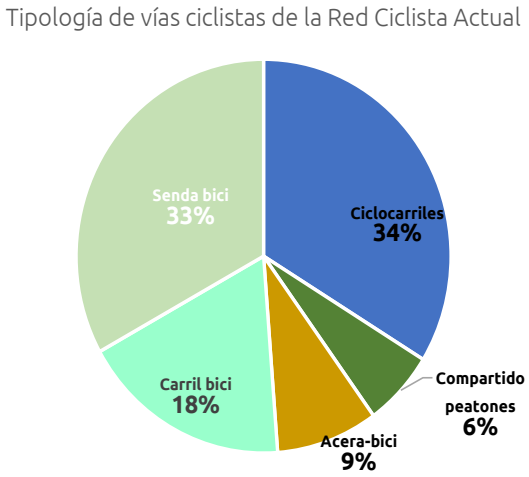


Ilustración 39. Proporción de la tipología de las vías ciclistas de la red ciclista actual. Fuente: Doymo.

d) Aparcabicis

En 2015 el número de aparcabicis era de 50, con capacidad para estacionar 370 bicicletas. En la actualidad ha aumentado el número hasta 67 con una capacidad total para 536 bicicletas, lo que significa un aumento de casi un 35% y 45% respectivamente.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 65 de 237

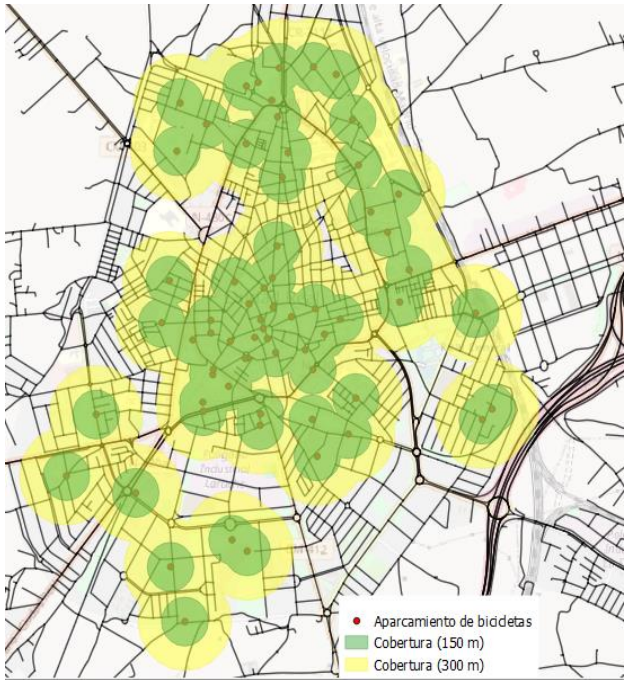


Ilustración 40. Ubicación de los aparcabicis y cobertura. Fuente: Ayto. de Ciudad Real.

La mayoría de estos se ubican en la zona centro del casco urbano, donde prácticamente todo el ámbito tiene un aparcabicis a una distancia máxima de 150 m. Otra zona que destaca con buena cobertura es la zona de la universidad.

Otros puntos con un grado de cobertura destacable es la zona de Pta. De Toledo y Ronda del Carmen, la zona próxima al conservatorio y el hospital.

e) Comparativa frente al PMUS de 2012 y PDMC de 2015.

Una vez acabada la vigencia los planes anteriores, tanto el PMUS como el Plan Director de Movilidad Ciclista, permite generar una comparativa sobre las medidas propuestas y lo que se ha llevado finalmente a cabo.

Tras la elaboración del PMUS en 2012, se realizó una ampliación la cual añadió gran parte de la infraestructura segregada actualmente (en su mayor parte en forma de acera-bici). Entre los viales afectados se encuentran los siguientes:

- Avda. del Ferrocarril
- Avda. de Puertollano
- Avda. Reyes Católicos
- Avda. Tablas de Daimiel
- Avda. de los Descubrimientos
- Senda entre Avda. Parque de Cabañeros y Estación de FC
- Calle Rosalía de Castro

En este marco de ampliaciones también se encontraba la Avda. de Europa en su tramo entre la estación y Ctra. de Valdepeñas, aunque no fue ejecutado hasta el presente año en forma de carril bici.

La mayoría de las vías ciclistas realizadas son aceras-bici, lo cual implica conflictos con los peatones, al no estar plenamente segregadas, incluso si el pavimento es de capa bituminosa.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 66 de 237

En la página siguiente puede observarse en la Tabla 11 pueden observarse las propuestas realizadas posteriormente, ya dentro del marco del PDMC de 2015.

Tal y como se puede observar, la ciudad apenas ha avanzado desde la realización del plan de ampliaciones de la primera mitad de la década pasada. Tan solo se ha ejecutado un ciclocarril en la Avda. de las Tablas de Daimiel, el cual apenas cuenta con señalización.

Se trata de actuaciones básicas que buscan completar la red y falta de continuidad, permitiendo a ciclistas atravesar la ciudad de manera rápida y segura. Por tanto, la serie de propuestas dentro de este nuevo plan tendrán relación con las ya propuestas anteriormente.

Actualmente se prevén algunas medidas para promover el uso de la bici, principalmente permeabilización de avenidas.

Ampliación de la red ciclista propuesta en el PDMC (2015)		
Vía	Implementación	Realizado
Ctra. de Carrión	Carril bici lateral	No
Av. de Valdepeñas	Carril bici	No
Avda. Tablas de Daimiel	Ciclocarril	Sí
Ctra. Fuensanta (tramo inicial)	Ciclocarril	No
Ctra. Fuensanta (Rda. Quijote)	Carril bici	No
Calle de las Magnolias	Carril bici	No
Ctra. Piedrabuena (tramo inicial)	Ciclocarril	No
Ctra. Piedrabuena (antes de P. Gasset)	Carril bici	No
Ctra. Porzuna	Carril bici	No
Conexión con Miguelturra	Pasarela	No

Tabla 11. Propuestas de implantación del PDMC de 2015. Fuente: Doymo.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 67 de 237

f) Servicio público de alquiler de bicicletas

En la actualidad no existe un sistema de bicicleta pública. Anteriormente, entre el año 2007 y 2012 la ciudad sí contaba con un sistema de este tipo. No obstante, dada la falta de uso (6 usos al año por cada mil habitantes) y el elevado coste que suponía para el consistorio, fue clausurado.

Para poblaciones inferiores a los 150.000 habitantes es complicado que triunfe un sistema de este tipo. Los trayectos son de corta distancia, y si el grado de cobertura de las estaciones es además bajo, y por tanto la distancia entre la estación y el punto de origen/destino largo, es más competitivo realizar trayectos completos a pie.

No obstante, la aparición de nuevos sistemas de bicicleta pública "free-floating" más flexibles, al no disponer de base fija supone una alternativa a los sistemas tradicionales en una ciudad como Ciudad Real.

Por otro lado, en el PDMC de Ciudad Real se observó que los aparcabicis situados en la estación de ferrocarril estaban saturados, por lo que resultaría interesante adaptar la infraestructura en consecuencia para aprovechar la intermodalidad tren-bici.

2.4.3. Demanda ciclista y de VMP

El uso de la bicicleta en el casco urbano del municipio se reparte de una manera más homogénea si se compara con los datos del análisis realizado en el año 2012.

Entre los puntos con mayor demanda ciclista vuelve a repetirse el **Parque Gasset** en el lado de la Ctra. de Puertollano, con una cifra de 288 ciclistas a lo largo del intervalo horario analizado. Además, también destacan otros puntos como el **Hospital General** (267), la glorieta frente al **conservatorio** (263), **Puerta de Toledo** (248) o **Plaza San Francisco** (221).

Las intensidades horarias máximas varían entre un punto y otro y según la hora. Para los puntos mencionados, se caracteriza la demanda en la siguiente tabla.

Tabla 12. Intensidades máximas horarias de ciclistas en los principales puntos registrados. Fuente: elaboración propia.

Ampliación de la red ciclista propuesta en el PDMC (2015)		
Punto	$IMH_{máx}$	Intervalo
Hospital General (P2)	44	10:30-11:30
Conservatorio (P4)	58	18:00-19:00
Parque Gasset S(P6)	100	18:00-19:00
Pta. De Toledo (P11)	68	18:00-19:00
Parque Gasset N (P14)	71	18:00-19:00
Pl. San Francisco (P16)	62	18:00-19:00

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 68 de 237

En la mayoría de los puntos los intervalos máximos se dan por la tarde, concretamente entre las 18 h y las 19h. Sólo un punto tiene un mayor uso por ciclistas por la mañana, el situado en la Avda. de los Reyes Católicos frente al Hospital General.



Ilustración 41. Principales flujos ciclistas de la ciudad de 10 a 13:30 h y de 17 a 19 h. Fuente: elaboración propia.

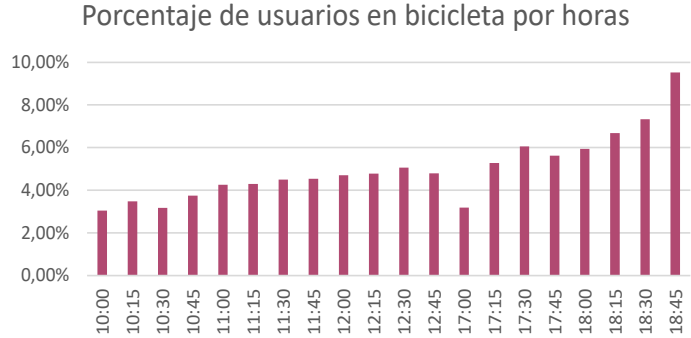


Ilustración 42. Reparto de ciclistas por horas en Ciudad Real. Fuente: elaboración propia.

Tomando en consideración todos los puntos de aforo analizados, como ya se mencionaba anteriormente el mayor porcentaje de uso ciclista se da a última hora de la tarde. Sin embargo, a diferencia del año 2012, parece haberse producido un ligero incremento de los usuarios en las franjas horarias de la mañana. Esto indica un **creciente uso de la bicicleta para usos cotidianos**.

El punto con mayor desequilibrio es el situado al sur del Parque Gasset (Ctra. de Puertollano), donde la demanda vespertina es notablemente superior a la matutina. En el resto de los puntos, aunque con mayor demanda en la franja vespertina, tienen una demanda a lo largo del día más equilibrada.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 69 de 237

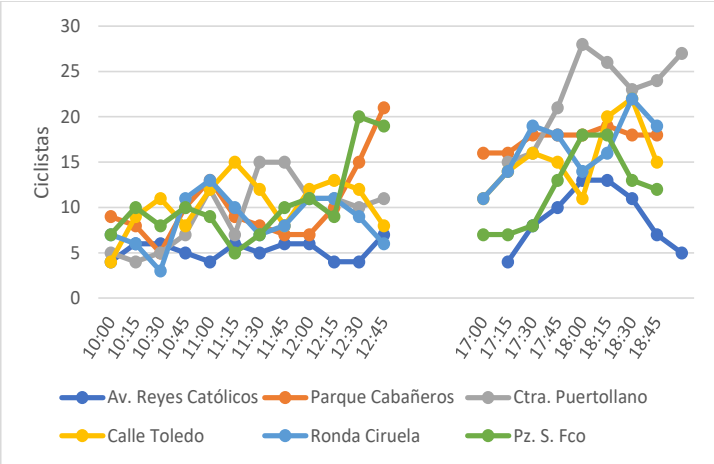


Ilustración 43. Reparto de ciclistas por puntos de aforo

A nivel global, si se compara con los datos obtenidos en los conteos de 2012, el número de usuarios **se ha incrementado un 36%,** aunque si se descuentan los VMP, este porcentaje se reduce a un 9%.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 70 de 237

2.5. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

2.5.1. Autobús urbano

2.5.1.1. Oferta de transporte público urbano

a) Cobertura territorial

Actualmente Ciudad Real cuenta con cinco líneas de autobús, de las cuales dos son circulares (líneas 1 y 5) y otras tres radiales (líneas 2, 3 y 4), circulando todas ellas pasan por el centro. Cabe destacar que la situación actual se trata de una reforma propuesta del anterior PMUS en 2012. Entonces la red contaba con 7 líneas las cuales no funcionaban por frecuencia, sino por horario, lo que no era cómodo ni intuitivo para los usuarios.

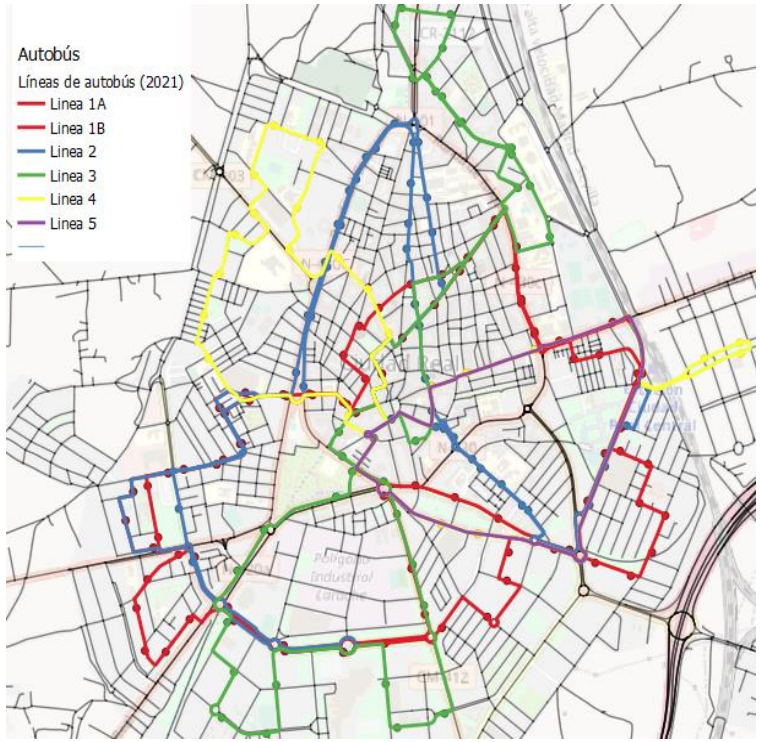


Ilustración 44. Líneas de autobús urbano de Ciudad Real. Fuente: Ayto.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 71 de 237

A continuación, se desglosa con mayor detalle las características de todas ellas:

- **Línea 1. Hospital General – Hospital General (Circular):**
  Parte del Hospital General siguiendo dos itinerarios, uno en sentido horario (con 41 paradas) y otro en antihorario (con 47 paradas), sin coincidir totalmente en todo su recorrido.

  Atiende a los barrios de Nuevo Hospital, Larache, Los Ángeles, El Pilar, Nuevo Parque, El Perchel, La Morería, Plaza Mayor, El Torreón, Puerta de Santa María, Ciudad Jardín y Los Rosales. De esta forma se permite una conexión rápida entre el centro, el Hospital General y la estación de ferrocarril.

  Circula todos los días entre las 7:00 y las 22:10 o las 22:50 h, y su frecuencia en laborable es de 15 minutos, y de 20 minutos en fin de semana y festivos.

- **Línea 2. Hospital General - Estación Ave.**
  Parte del Hospital y cuenta con 77 paradas a lo largo del recorrido. Atiende a los barrios de Nuevo Parque, Nuevo Parque, el Pilar, El Torreón, Plaza Mayor, El Perchel, Plaza de Toros, Puerta de Santa María, Ciudad Jardín y Los Rosales y Nuevo Hospital.

  Circula todos los días entre las 7:00 y las 22:50 h, y su frecuencia es de 16 minutos en laborable, y de 25 minutos en fin de semana y festivos.

- **Línea 3. Hospital General – Neptuno:**
  Parte del Hospital y cuenta con 57 paradas a lo largo del recorrido. Atiende a los barrios de Nuevo Hospital, Larache, Ciudad Jardín, Los Ángeles, Plaza Mayor, El Perchel y Puerta de Toledo.

  Circula de lunes a viernes entre las 7:00 y las 22:30 h, y de 7:00 a 12:00 h los sábados. Su frecuencia es de 20 minutos en laborable, y de 30 minutos los sábados.

- **Línea 4. Estación AVE – Camino de Guija:**
  Surge a raíz de una unificación y reorganización de los itinerarios de las antiguas líneas 4, 5 y 7. Parte de la Estación de ferrocarril y cuenta con 44 paradas a lo largo del recorrido.

  Atiende a los barrios de Nuevo Parque, El Perchel, El Pilar, El Torreón, Plaza Mayor, Plaza de Toros, La Guija, Puerta de Santa María, La Morería, Los Ángeles y Larache.

  Circula solo de lunes a viernes desde las 6:50 y las 22:20 h, y su frecuencia es de 20 minutos.

- **Línea 5. Estación AVE – Plaza del Pilar:**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 72 de 237

Se trata de una línea circular de un único sentido (antihorario). Parte de la estación de ferrocarril y dispone de 19 paradas a lo largo de todo su recorrido. Atiende a los barrios de Nuevo Parque, El Pilar, El Perchel, El Torreón, Plaza Mayor, Los Ángeles y Larache. Circula solo los domingos y festivos entre las 17:10 y las 23:10 h, y su frecuencia es de 20 minutos.

En la siguiente tabla se presenta una tabla resumen de las principales características de las líneas:

Tabla 13. Resumen características de la red de autobuses urbanos

Resumen de características de las líneas de autobús urbano					
Línea	Recorrido	Pasajeros por año 2019	Longitud [km]	Días que circula	Frecuencia [min]
1	Hosp. General (circular)	759.647	10,4	Todos	15/20
2	Hosp. General Estación AVE	681.730	18.2	Todos	16/25
3	Hosp. General Neptuno	383.818	13	Lunes a sábados	20/30
4	Estación AVE C. Guija	152.895	10,2	Lunes a viernes	20
5	Estación AVE Plaza del Pilar	3.307	4,6	Domingos y festivos	20

b) Velocidad comercial

Tabla 14. Velocidad comercial de las líneas de autobús urbano. Fuente: Ayto de Ciudad Real.

Velocidad comercial		
Línea	Vel. Media (Mañanas)	Vel. Media (Tardes)
L1A	15,42	15,42
L1B	14,81	14,81
L2	14,18	14,18
L3	12,99	12,99
L4	15,07	15,07
Media: 14,49 km/h		

La velocidad comercial de las líneas urbanas de Ciudad Real es de 14,49 km/hora de media. Respecto a los datos de 2012 la velocidad se ha reducido sensiblemente de los 14,60 km/h que había entonces. No obstante, se trata de una velocidad normal para el tamaño poblacional de Ciudad Real.

En lo que respecta a la diferencia entre líneas, la L1A y L4 superan la media, mientras que la L3 tiene una diferencia de un punto y medio menor.

En comparación con los datos de 2012 las dos principales líneas han mejorado esta variable. Concretamente la línea 1 ha mejorado notablemente, pues esta se encontraba muy por debajo de la media (12,3

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 73 de 237

km/h). La línea 2 también ha mejorado, pasando de 13,44 a los 14,18 actuales, más próximo a la media. En el lado opuesto se sitúa la línea 3, que ha empeorado bajando de los 13,18 a los 12,99 km/h actuales.

Las paradas actuales permiten cubrir el 100% del núcleo urbano.

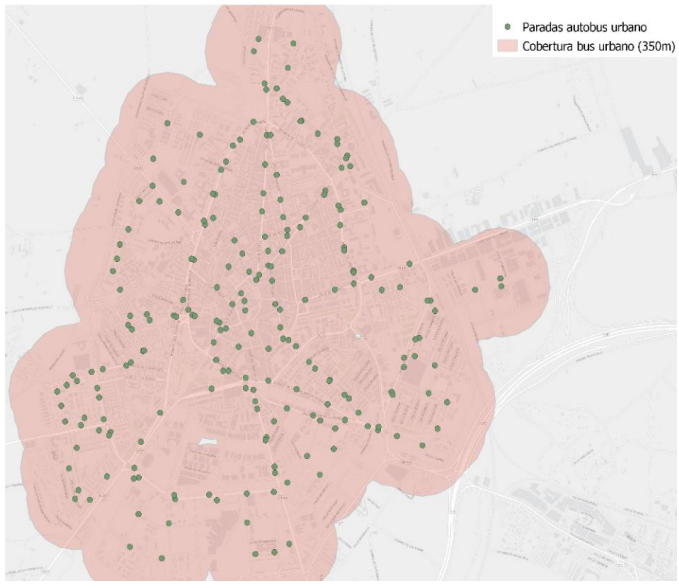


Ilustración 45. Cobertura transporte público urbano

Tabla 15. Tiempos de recorrido entre principales centros de atracción

Tiempo de recorrido entre O/D (minutos)						
	Pta de Toledo	**Edificio Junta**	**Centro (Plaza Mayor)**	**Estación AVE**	**R. Quijote**	**Hospital**
P. Toledo		4	7	20	21	17
E. Junta	4		-	13	6	16
Centro	6	-		10	5	11
Est. AVE	21	13	10		7	11
R. Quijote	30	6	6	8		5
Hospital	20	16	12	12	5	

c) Kilómetros de servicio

El servicio de transporte público comporta la realización de 981.958 km al año de forma aproximada, lo que supone una ratio de **13,01 km año/habitante**. Comparando al año 2012 esto supone una reducción del 21,79%.

Tabla 16. Kilómetros anuales realizados por la flota de autobuses de Ciudad Real. Fuente: Ayto. de Ciudad Real.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 74 de 237

Kilómetros anuales realizados por la flota de autobuses urbanos								
2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1.048.303	964.212	937.020	937.751	948.991	953.304	983.803	981.958	899.903

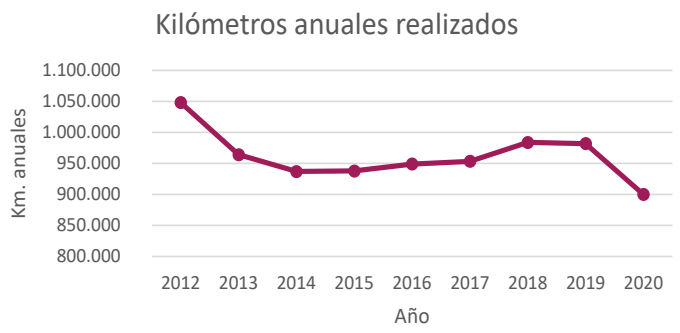


Ilustración 46. Kilómetros anuales recorridos por la flota de autobuses urbanos. Fuente: Ayto. de Ciudad Real.

2.5.1.2. Infraestructura de transporte público

En el año 2021 se encargó por parte del Área de Movilidad un estudio sobre la accesibilidad e idoneidad de ubicación de las paradas del transporte público urbano en Ciudad Real.

En dicho estudio se analizaron diversos aspectos del estado del servicio hasta el año 2021, tales como:

- Caracterizaciones generales.
- Caracterizaciones de las paradas.
- Caracterizaciones de las marquesinas.
- Características del entorno inmediato.
- Características de accesibilidad.

En cuanto a las **características generales** el estudio destacaba que por el 70% de las paradas solo pasa una línea, siendo la 2 y la 1 la que más paradas tienen.

Además, atendiendo a la distancia mínima entre paradas, se comprobó que el 56,94 % de las mismas tenía una distancia menor a 200 metros, lo cual implica una sobreoferta de paradas afectando al rendimiento y a la frecuencia del servicio.

En el apartado de **caracterización de las paradas**, se destacaba que el 37% de las mismas disponen de marquesina y el 63% sólo de poste informativo.

En la **caracterización de las marquesinas** 13 paradas disponen de paneles digitales de información, y ninguna dispone de avisos acústicos. El 39% de las marquesinas y el 10 % de los postes se encontraban a fecha de realización del estudio en mal estado.

En relación a la **accesibilidad** e **información al usuario**, ésta última se considera apropiada, disponiendo el 100% de las paradas de un esquema de la red.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 75 de 237

En cuanto a accesibilidad, a fecha del estudio ninguna parada cumplía con los criterios de accesibilidad previstos en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero y en el RD 1544/2007, de 23 de noviembre.

En cuanto a **prácticas indebidas**, en 40 paradas se observaron vehículos obstaculizando el acceso del bus a la parada. Y en 62 paradas se observaron obstáculos o mobiliario ocultando la presencia de la parada. Esto repercute negativamente en la velocidad, regularidad horaria y accesibilidad de los autobuses.

2.5.1.3. Demanda de transporte público urbano

El servicio urbano de transporte público fue utilizado el año 2019 por un total de **1.989.421 de viajeros**, lo que supone una ratio de 26,35 viajeros/habitante y año. Si se tienen en cuenta los datos del año 2021, el número de usuarios disminuyó hasta 1.231.684. Esto significa que ha habido una **reducción del 38,09%** respecto al año 2019.

Si se tiene en cuenta la incidencia de la pandemia de la COVID-19, ésta implicó una reducción aún más drástica, donde la cifra de usuarios se situó en 1.026.879 para el año 2020. Un 48,38 % menos que en el año 2019.

Los últimos datos disponibles son los del año 2021, donde se registraron 1.231.684 viajeros, un 45% más que en el año anterior. No obstante, hay que considerar que este volumen de viajeros solo representa el 60% de los que se registraron en 2019.

Si relacionamos el número de viajeros con el número de kilómetros realizados obtenemos una ratio de **2,03 viajeros/km** en 2019. Si se compara con los datos del análisis realizado en 2012, este indicador se ha mantenido. Sin embargo, si se compara con los últimos años, se observa una cierta mejora, ya que no se había superado la cifra de 2 viajeros/km

Por lo general este indicador ha de ser superior a 2,5 para garantizar un servicio eficiente.

Tabla 17. Demanda de viajeros anuales en autobús urbano. Fuente: Ayto. de Ciudad Real.

Demanda de viajeros anuales en autobús urbano						
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
2.376.475	2.284.442	1.958.088	1.792.736	1.749.840	1.737.710	1.770.364
2017	2018	2019	2020	2021		
1.882.929	1.923.229	1.989.421	1.026.879	1.231.684		

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 76 de 237

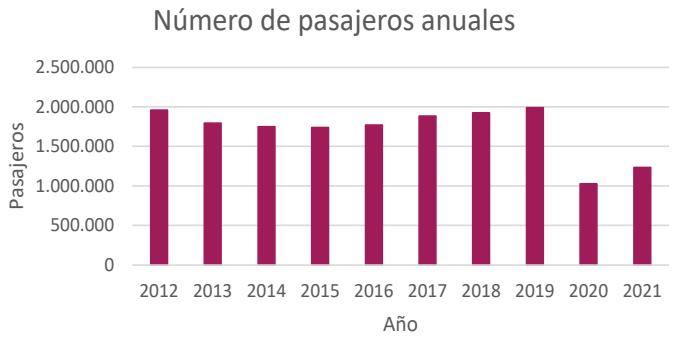


Ilustración 47. Evolución del número de pasajeros anuales del autobús urbano. Fuente: Ayto. de Ciudad Real.



Ilustración 48. Eficiencia del servicio medida en viajeros/km.

Si se desglosan los viajeros y kilómetros **por línea**, se puede analizar la eficiencia para toda la red de manera desglosada.

Tal y como se observa en la Tabla 18, la línea que tuvo mayor eficiencia fue la 3, con una ratio de 2,64 viajeros por km. Seguidamente se encuentran las líneas 1-B y 2 con ratios ligeramente superiores a 2, y la 1-A, sensiblemente inferior a 2 viajeros/km. Finalmente, las líneas con menor eficiencia son la 4 y la 5, con 1,44 y 0,58 viajeros/km respectivamente.

Comparando con los datos de 2012, las líneas con mayor pérdida han sido la 5, con una caída del 78%, y la L-1 en sus dos sentidos, con hasta un 33% de pérdida. La única que mejoraron su eficiencia fueron la 4 y la 3, con un incremento del 100 y 33% respectivamente.

En el periodo comprendido entre 2015 y 2019 la eficiencia aumentó de manera generalizada en todas las líneas, justificada principalmente por el aumento de viajeros producido entre esos años. Así las líneas que más se incrementaron fueron la 1-B y la 2 con incrementos del 13% y 10%, respectivamente. Por el contrario, la línea 5 siguió disminuyendo su eficiencia en un 28%, hasta una ratio de 0,58 viajeros/km, lo cual implica que sea un servicio muy deficitario.

A la hora de contrastar los datos, hay que tener en cuenta que la línea 4 actualmente es una fusión de tres líneas (4, 5 y 7) las cuales discurrían en 2012 y fueron unificadas en tras la realización del PMUS dicho año.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 77 de 237

La línea 5 sigue conectando la estación con el centro y la estación de autobuses, sin embargo, ha pasado de circular todos los días a solo hacerlo los festivos.

Tabla 18. Tasa de eficiencia por líneas. Fuente: Ayto. de Ciudad Real

	Eficiencia de las líneas por año (viajeros/km)				
	2012	2015	**2019**	Variación 12-19	Variación 15-19
LINEA 1-A	2,64	1,90	**1,99**	-33%	5%
LINEA 1-B	2,64	1,91	**2,17**	-22%	13%
LINEA 2	2,32	1,95	**2,15**	-8%	10%
LINEA 3	2	2,51	**2,64**	32%	5%
LINEA 4	0,72	1,32	**1,44**	100%	9%
LINEA 5	2,61	0,80	**0,58**	-78%	-28%

Estableciendo una relación entre el número de viajes y habitantes se obtiene un valor de **26,35 viajeros/hab**, que, aunque implica una tasa elevada de utilización del transporte público para un tamaño poblacional similar, supone un descenso de 6 puntos respecto a los valores de 2012.

Finalmente se muestran los datos de viajeros por día de la semana. Por lo general la demanda de viajeros se mantiene de forma constante entre semana, reduciéndose a un tercio los sábados, y descendiendo los domingos a menos de una sexta parte de los usuarios habituales en laborable.



Ilustración 49. Demanda diaria de las líneas de transporte urbano.

Fuente: Iberconsa.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 78 de 237

2.5.1.4. Valoración de los usuarios

Para valorar la satisfacción de los usuarios del autobús urbano de Ciudad Real, cada año la empresa DYM realiza un estudio sobre la valoración de los usuarios. En el de 2021 se realizaron un total de 133 entrevistas.

Entre los aspectos consultados figuran servicio ofertado, atención al cliente, seguridad, confort, información, accesibilidad e impacto ambiental.

A nivel global, **la valoración del servicio ofrecido es de un 8,89 sobre 10** (satisfactorio). Cabe destacar el elevado número de encuestados que valora el servicio como excelente (nota entre 9 y 10), siendo estos el 66,4%, seguido de un 27,6% que lo considera satisfactorio (notas entre 7 y 9), y un 6% que lo considera mejorable (notas entre 5 y 7).

En el histórico, en los últimos 4 años ha habido una disminución de encuestados que consideran el servicio satisfactorio, pasando de un 41 a un 27%. Mientras que por otro lado **ha habido un aumento en la calificación de excelente**, pasando de un 51% al 66,4% actual.

Por otro lado, se clasifica a los usuarios en referencia a su grado de lealtad:

- Leales actuales: podrían haber utilizado otro medio y usan el autobús (49,3%).
- Leales potenciales: No disponen de otro medio, pero si lo tuvieran, seguirían usando el autobús (11%).
- Indecisos: no disponen de otro medio, y de tenerlo, no saben cuál utilizaría (4,7%).
- Cautivos desleales: dejarían de utilizar el autobús de tener otro medio alternativo (33,4%).

Respecto a otros años es notable el aumento del grupo "cautivos desleales", el cual ha podido ser consecuencia de la pandemia causada por el COVID-19 y el miedo al uso del transporte público.

Únicamente el 5,8% de los encuestados ha puesto una sugerencia, de las cuales el principal motivo ha sido reclamar mejoras en la frecuencia de paso, con un 44%.

En referencia a los aspectos consultados, el mejor valorado es la seguridad, con una nota de 9,02, siendo el peor la información (de servicios, incidencias, paradas), con una nota de 8,19. Respecto a otros años, todos los indicadores suben, destacando el de impacto ambiental e información, con un incremento de 1 punto desde 2018.

A nivel específico, las mejores valoraciones son referidas al trato y atención del personal, la seguridad y confort de la conducción y la limpieza. Mientras que, al contrario, el estado de conservación de las paradas, la información sobre incidencias y el servicio de atención telefónica son los menos valorados.

Entre las **mejoras prioritarias figuran la puntualidad y la climatización** de los autobuses. De forma secundaria son consideradas la contaminación, conservación de paradas, itinerarios de líneas, página web, información de servicios e incidencias, tanto en vehículos como paradas, y el servicio de atención al cliente.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 79 de 237

2.5.2. Autobús interurbano

La oferta de autobuses interurbanos se concentra en la estación que está ubicada en el sur de la ciudad, en la Carretera Fuensanta s/n. La empresa que presta el servicio de transporte de pasajeros por carretera son A.I.S.A, SAMAR e Interbus.

A continuación, se clasifican los servicios con origen o destino Ciudad Real en base a su ámbito:

e) Líneas de ámbito metropolitano:

- **Línea Ciudad Real – Miguelturra:**

  Se trata de la principal línea de ámbito interurbano de la ciudad, a su vez dividida en 3 itinerarios. No dispone de horarios cadenciados o frecuencia fija, siendo el número de servicios en día laborable y por sentido de 41 expediciones, en sábados 28 y en domingos o festivos, 2. En laborable las expediciones por hora varían entre dos y tres servicios a la hora por sentido como máximo.

  Todos los servicios parten de la Plaza San Francisco, siguiendo la mayoría por Avda. de Valdepeñas y la Ctra. de Valdepeñas. Adicionalmente, algunos servicios realizan varias paradas en la estación del AVE, Ctra. de Carrión y el Hospital General.

- **Línea Ciudad Real – Valverde/Las Casas:**

  Con 10 servicios por sentido, une las localidades de Valverde y Las Casas con Ciudad Real. El horario no es fijo, aunque de forma aproximada hay un servicio con frecuencias entre horaria y bihoraria.

  Las paradas que realiza este servicio en el núcleo urbano son Avda. Reyes Católicos, Hospital General, Estación de Autobuses, Ronda de Alarcos y Ctra. de Porzuna.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 80 de 237

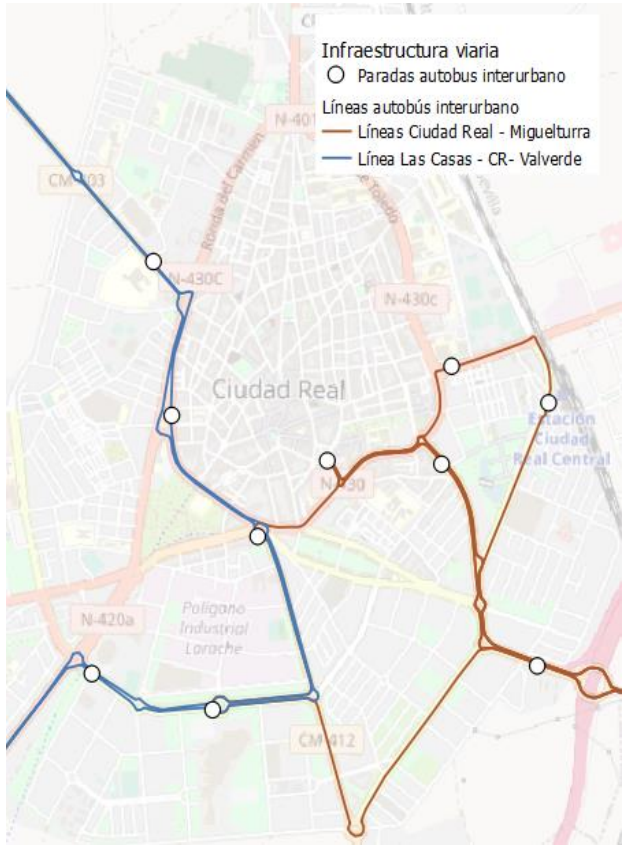


Ilustración 50. Itinerario y paradas de los autobuses interurbanos. Fuente: Moovit

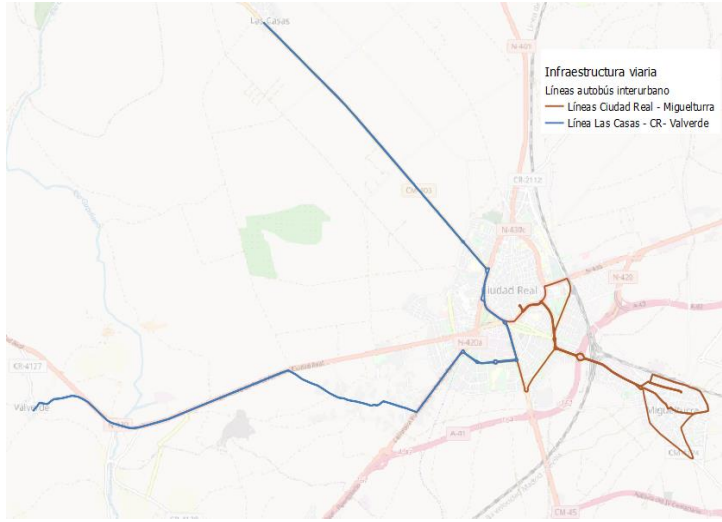


Ilustración 51. Itinerario de los autobuses interurbanos. Fuente: Moovit.

f) Líneas de ámbito provincial:

- **Línea Ciudad Real – Puertollano**

  Se ofrecen 6 servicios por sentido y día en laborable, reduciéndose a solo un servicio en fin de semana.
- **Línea Ciudad Real - Pozuelo**

  Circula de lunes a viernes, con 7 servicios por sentido y día.
- **Línea Ciudad Real – Calzada de Calatrava**

  Circula de lunes a viernes, con 4 servicios por sentido y día.
- **Línea Ciudad Real – Bolaños – Tomelloso – Socuéllamos**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 81 de 237

Circula de lunes a viernes, con 2 servicios por día y sentido para la línea completa, y con 2 servicios extra hasta Bolaños.

- **Línea Ciudad Real – Almadén**

  Circula de lunes a viernes con un servicio diario.

g) Líneas de largo recorrido

Ciudad Real dispone además de un servicio de largo recorrido que la une con Barcelona, Madrid, Valencia y Toledo.

2.5.3. Ferrocarril

La estación de ferrocarril se encuentra ubicada al este de la ciudad, en la Avenida de Europa. Los servicios de ferrocarril con los que cuenta Ciudad Real tanto servicios convencionales (Ciudad Real – Manzanares y Ciudad Real – Badajoz) como de alta velocidad (eje Madrid – Andalucía), siendo estos últimos los que tienen un mayor número de servicios al día.

A continuación, se desglosan los servicios diarios por tipo línea acorde a la clasificación mencionada.

Servicios ferroviarios de Larga distancia		
Tipo de servicio	Línea	Servicios diarios
Media Distancia	Ciudad Real – Madrid	1
Media Distancia	Ciudad Real – Alicante	1
Regional Exprés	Ciudad Real - Valencia	1
Avant	Madrid – Puertollano	4
Media distancia	Alcázar de San Juan - Badajoz	1

Tabla 19. Servicios de regionales desde Ciudad Real. Fuente: Renfe

Servicios ferroviarios de Larga distancia		
Tipo de servicio	Línea	Servicios diarios
AVE	Madrid – Sevilla	9
AVE	Madrid – Málaga	5
AVE	Barcelona – Sevilla	1
AVE	Barcelona – Málaga	1
AVE	Valencia - Sevilla	1
AVE	Madrid – Granada	3
Alvia	Madrid – Cádiz	1
Intercity	Madrid - Algeciras	1

Tabla 20. Servicios de largo recorrido desde Ciudad Real. Fuente: Renfe

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 82 de 237

En cuanto a la accesibilidad, por la estación pasan cuatro de las cinco líneas de autobús que tiene la ciudad (todas excepto la 3), siendo las líneas 1 y 2 las que prestan mayor número de servicios por hora. Es decir, prácticamente la totalidad de la ciudad tiene un acceso aceptable con la estación, destacando la conexión con el centro, el Hospital General y el Campus.

La accesibilidad a pie y en bicicleta se ha mejorado con las últimas reformas realizadas en la Avda. de Europa, así como en C/ Sta. María de Alarcos. No obstante, aún existen varios puntos conflictivos como las rondas, donde la permeabilidad es mejorable.

2.5.4. Taxis

Existen ocho paradas de taxi repartidas por toda la ciudad y que atienden a los principales equipamientos, como son el Hospital General, la estación de AVE, la universidad, la estación de autobuses, la futura sede de la Junta y otras más repartidas por el centro.

Localización y nº plazas de las paradas de taxi	
Parada	Nº plazas
Estación AVE	12
Plaza del Pilar	15
Hospital General (Consultas)	5
Hospital General (Z. Hospitalización)	5
Puerta Sta. María	3
Estación de autobuses	5
Severo Ochoa (UCLM)	3
C/ Mata	8

Tabla 21. Paradas de taxi. Fuente: Ayto. de Ciudad Real.

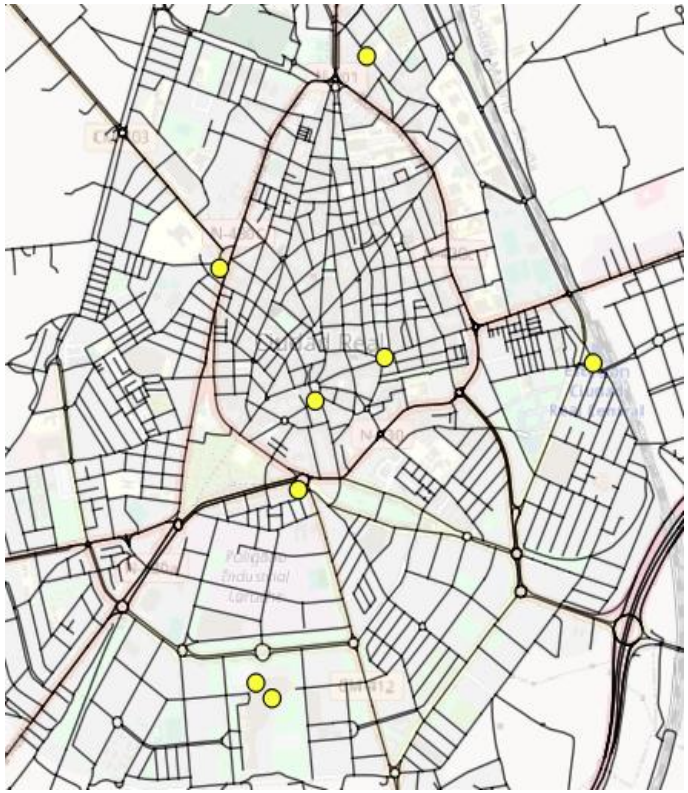


Ilustración 52. Paradas de taxi. Fuente: Ayto. de Ciudad Real

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 83 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 84 de 237

2.6. ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA

2.6.1. Análisis de la red viaria urbana

La red viaria básica de la ciudad de Ciudad Real se caracteriza por una morfología radioconcéntrica formado por vías radiales y circunvalaciones.

La red principal formado por los antiguos caminos de conexión con las poblaciones vecinas y las vías que circunvalan la ciudad (una primera ronda completa, una segunda ronda que está pendiente de ser completada por diversos arcos en el norte, oeste y sur, y una semicircunvalación en el sur). Muchas de estas vías siguen siendo de titularidad del Ministerio de Fomento a pesar de estar completamente contenidas en zona urbana, lo que genera diversos problemas (circulación de vehículos pesados, alto grado de desgaste del pavimento, ruido a los vecinos, etc.). Estas vías constituyen la red básica del municipio y donde la velocidad de circulación se establecería en 50 km/h. No obstante, tal y como se ha indicado cuando se ha analizado la movilidad ciclista, en la mayoría de estas vías, se limita la velocidad a 30 km/hora en uno de los dos carriles de circulación.

El resto de las vías de la ciudad tienen un carácter marcadamente local y son utilizadas de forma mayoritaria para el tráfico de destino. En estas vías, se podría establecer, sin grandes problemas una limitación a 30 km/hora. En estas vías, prácticamente todas con un único carril de circulación por sentido, la máxima velocidad de circulación se establece en 30 km/hora, de acuerdo con la reciente modificación del Reglamento General de Circulación de la DGT.

La jerarquización viaria se plantea en detalle como parte de la línea de actuación de control y regulación del tráfico. A continuación, se analiza la situación actual de la red viaria básica.

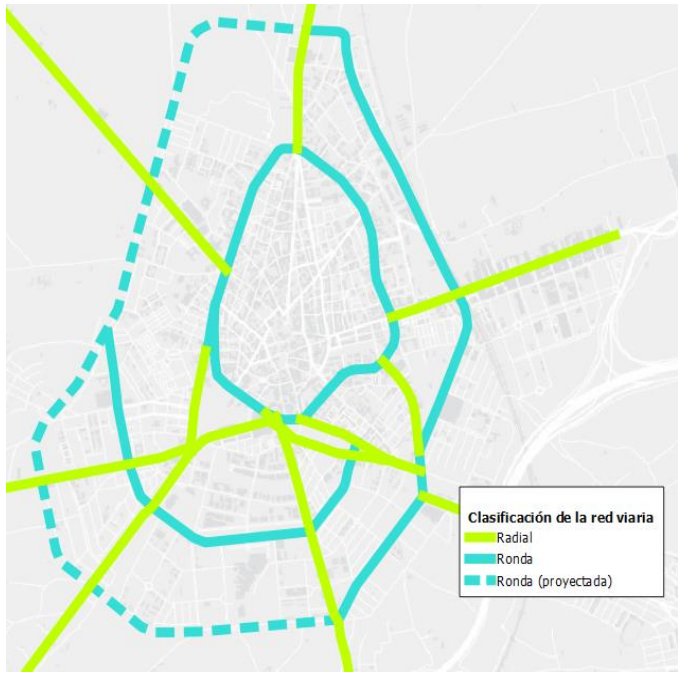


Ilustración 53. Clasificación de la red viaria.

a) Primera ronda

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 85 de 237

Se trata de un vial cuyo trazado es anular, rodeando al centro de la ciudad. Se trata de una vía que cuenta con dos carriles por sentido y sus intersecciones son semaforizadas, y con giros permitidos a la izquierda.

Dicha vía está dividida en los siguientes tramos:

- **Ronda del Carmen**
- **Ronda de Toledo**
- **Ronda de Calatrava**
- **Ronda de la Mata**
- **Ronda de la Ciruela**
- **Ronda de Granada**
- **Ronda de Alarcos.**

Es uno de los principales ejes de la ciudad, que llega a soportar más de 10.000 vehículos al día y sentido en los tramos de Ronda de Ciruela, Ronda de Alarcos, Ronda de Santa María, Ronda de Toledo y de Calatrava, siendo este último el de mayor intensidad, con una IMD en laborable media de 22.442 vehículos en ambos sentidos.

Por el contrario, la Ronda de la Mata, tanto en el tramo entre las calles Granada y Baleares, como entre las Avenida de Valdepeñas y calle Montiel, donde se registra una menor intensidad, de algo más de 12.000 vehículos al día.

Con estos datos de intensidad, y dadas las dimensiones de los viales previamente mencionadas, estos permiten absorber dicho volumen de tráfico ocasionar problemas de congestión.

A continuación, se desglosan las intensidades de todos los viales:

Tabla 22. Intensidades medias de tráfico en la Primera Ronda en sept. 2021. Fuente: DOYMO

Flujos de tráfico en la Primera Ronda			
Vial	Tramo	IMD Laborable	Máx. IMH
Ronda de la Mata	C/ Granada - Baleares	13.444	594
Ronda de la Mata	Avda. Valdepeñas - Montiel	12.998	762
Ronda de Ciruela	Avda. Tablas de Daimiel - La Mancha	19.991	808
Ronda de Alarcos	C/ Bullaque - Cigüela	19.389	865
Ronda de Sta. María	C/ Carmen - Cristóbal	20.804	920
Ronda de Toledo	C/ Rosalía de Castro - Concepción	20.930	1.374
Ronda de Calatrava	C/ Echegaray - Quevedo	22.422	969

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 86 de 237

En definitiva, las rondas juegan un papel muy importante en la movilidad general de la ciudad, ya que permiten canalizar el flujo de vehículos entorno al centro, que es el principal polo de generación y atracción de viajes de la ciudad.

b) Vías interiores de la primera ronda

Debido a que el casco histórico de la ciudad se caracteriza por disponer de calles y zonas estanciales peatonales, no hay apenas viales que permitan atravesar esta zona en vehículo particular. De esta manera el volumen de tráfico generado tiene como origen o destino los barrios del interior de la primera ronda, y no transversales, por lo que los flujos son notablemente inferiores a los del vial de circunvalación.

Dentro de esta zona, cabría destacar las siguientes vías:

- **Calle de los Infantes** (un carril de sentido único)
- **Calle de Alarcos** (un carril por sentido)
- **Calle de Granada** (dos carriles por sentido)
- **Calle de Toledo** (un carril de sentido único)
- **Calle de Calatrava** (un carril de sentido único)
- **Calle de la Mata** (un carril de sentido único)
- **Calle Bernardo Balbuena** (dos carriles sentido oeste, uno en sentido este)

Las vías con mayor intensidad serían por orden de tráfico C/La Mata y Calle Granada, que son las únicas que superan los 5.000 vehículos diarios. Por debajo de esta cifra ya se situarían las calles de Infantes, Alarcos y Toledo, con una intensidad media de entre 3.000 y 4.000 vehículos a la hora. Finalmente, la calle Calatrava tendría una IMD de en torno a 2.000 vehículos al día en laborable.

Flujos de tráfico en vías interiores			
Vial	Tramo	IMD Laborable	Máx. IMH
Calle Infantes	C/ Ciprés - C/ Real	3.615	293
Calle Alarcos	C/ Olivo - Ronda Ciruela	3.444	303
Calle Granada	Ple. Ciudad Real - Plza. S. Francisco	6.205	536
Calle Toledo	Ronda del Carmen - C/ Alfonso XI	3.114	278
Calle Calatrava	Ronda Calatrava - C/ Estrella	2.120	184
Calle Mata	Pasada la Intersecćon Pozo Concejo	7.278	818
Calle Mata	Antes la Intersecćon Pozo Concejo	6.639	562

Tabla 7. Intensidades medias de tráfico en viales interiores en sept. 2021. Fuente: DOYMO

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 87 de 237

Dada la sección de las calles y su intensidad, no existen problemas de capacidad. La calle de La Mata la que mayor flujo tiene para sus características, siendo las intensidades máximas horarias para este vial de entorno a los 500 vehículos/hora, siendo el dato de 818 un valor puntual de un día concreto.

c) Vías radiales

Respecto a la red viaria externa, gracias a su forma radial, Ciudad Real disfruta de una muy buena conexión con los municipios de su entorno ya que dispone de hasta sietes carreteras que acceden hasta la ronda interior y una autovía que la bordea y conecta con 4 de estas carreteras. Las principales vías de conexión son:

- **Autovía A-41/A-43**
- **Nacional N-430 (Ctra. De Carrión y ctra. De Piedrabuena)**
- **N-401 (Ctra. de Toledo)**
- **N-420 (Ctra. de Puertollano)**
- **CM-412 (Ctra. de Fuensanta y Ctra. de Porzuna)**
- **CM-4127 (Ctra. de Ciudad Real a Valdepeñas)**

Por lo que refiere a las autovías A-41 y A-43 son las principales vías de comunicación con Puertollano, el resto de la Comunidad de Castilla-La Mancha, así como Madrid y la Comunidad Valenciana. El acceso desde estas hacia la ciudad se realiza por las carreteras de Carrión (tráfico procedente de Madrid y este de la Comunidad con destino a zona este), a través de la Ctra. de Valdepeñas y Fuensanta (accesos al centro) y Ctra. de Puertollano al sur (tráfico procedente de Puertollano).

Respecto a las carreteras nacionales, las principales son la N-401 con dirección Toledo (Ctra. de Toledo), la N-430 hacia Extremadura (Ctra. de Piedrabuena) y hacia Valencia (Ctra. de Carrión) y la N-420 hacia Puertollano (Ctra. Puertollano).

Finalmente, de los ejes autonómicos, los más relevantes son la CM-412 (Ctra. Fuensanta y Porzuna) y la CM-4127 (Ctra. de Valdepeñas), siendo esta última el principal acceso a la vecina localidad de Miguelturra.

A continuación, se desglosa el flujo de vehículos medidos para dichos viales:

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 88 de 237

Flujos de tráfico en vías radiales			
Vial	Tramo	IMD Laborable	Máx. IMH
Ctra. Piedrabuena	Avda. Descubrimientos de A. - C/ Mejorana	12.134	594
Ctra. Carrión	C/ Hermanos Lumiere - C/ Edison	13.446	674
Ctra. Toledo	C/ Saturno - C/ Panaderos	8.494	450
Avda. Ferrocarril	C/ Valle de Alcudia y Ctra. Fuensanta	11.118	457
Ctra. Puertollano	Avda. Reyes Católicos - C/ Adelfa	12.508	618
Ctra. Fuensanta	Avda. Calvo Sotelo - C/ Virgen de África	14.726	764
Ctra. Porzuna	Las Casas - C/ Ciudad Real	4.946	319
Ctra. Valdepeñas	Avda. Calvo Sotelo - C/ Membrilla	24.442	1.150

Tabla 23. Intensidades medias de tráfico en viales interiores en sept. 2021. Fuente: DOYMO

Como se puede observar en la Tabla 23, la Ctra. de Valdepeñas destaca por volumen de tráfico, con más de 24.000 vehículos en día laborable. Esto implica la importancia de este vial como principal vía de acceso a la ciudad de las principales vías interurbanas (especialmente la A-41 y A-43), así como la principal entrada desde Miguelturra (15.000 habitantes).

A continuación, se encontraría la carretera de Fuensanta, por el sur, donde proviene un importante flujo desde Puertollano y la Comarca del Campo de Calatrava. También da acceso al Polígono Industrial de Larache y el Hospital General.

Tras esta se encontraría la Ctra. de Carrión, acceso al polígono industrial y a la autovía.

Ya por debajo de los 10.000 veh/día se encuentran la Ctra. de Toledo y la de Porzuna.

2.6.2. Evolución del tráfico de las vías urbanas

2.6.2.1. Evolución en el periodo 2012-2020

A través de los datos obtenidos del anterior PMUS se ha establecido una comparativa entre los aforos tomados entonces, y los más recientes, de septiembre de 2021:

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 89 de 237

Tabla 24. Variación del tráfico dentro de las rondas.

Variación del tráfico entre 2012 y 2021 (Interior Ronda)			
Vial	IMD 2021	IMD 2012	Variación
Calle Infantes	3.615	4.400	-18%
Calle Alarcos	3.444	4.923	-30%
Calle Granada	6.205	4.634	34%
Calle Toledo	3.114	5.945	-48%
Calle Calatrava	2.120	2.500	-15%
Calle La Mata	7.278	5.000	46%
SUBTOTAL	25.775	27.402	-6%

En el interior de la primera ronda la tendencia general ha sido de una reducción del tránsito rodado, donde el promedio del descenso ha sido del 6% para todas las vías analizadas. Destacan positivamente los descensos en calle Toledo y Alarcos, mientras que aumentan drásticamente las calles de La Mata y Granada.

Respecto al volumen de tráfico en las rondas, también ha experimentado una reducción respecto al tráfico de hace una década, este ha sido del 4%, repartido de forma desigual según el tramo.

Donde más se ha incrementado es en la Ronda de La Mata, entre C/ Granada y Valdepeñas, y en la Ronda de Toledo, con un 12% más. Por el contrario, los descensos más acusados se han producido en el tramo de la Ronda de Alarcos, con un 23% menos.

Tabla 25. Variación del tráfico de la primera ronda

Variación del tráfico entre 2012 y 2021 (Rondas)			
Vial	IMD Laborable 2021	2012	Variación
Ronda de la Mata	13.444	12.008	12%
Ronda de la Mata	12.998	14.131	-8%
Ronda de Ciruela	19.991	22.941	-13%
Ronda de Alarcos	19.389	25.248	-23%
Ronda de Sta. María	20.804	21.987	-5%
Ronda de Toledo	20.930	18.671	12%
Ronda de Calatrava	22.422	20.935	7%
SUBTOTAL	129.979	135.921	-4%

Finalmente, en el análisis de los viales radiales a nivel global se puede decir que la evolución está estancada, con un 1% de descenso. Pese a esto, nuevamente se producen notables diferencias dependiendo del vial.

Destacan como cambio negativo la carretera de Piedrabuena, con un 33% más de tráfico, seguida de la Ctra. de Toledo, con un 12% más. Por el contrario, en la Avenida del Ferrocarril se ha producido un descenso del 24%, seguido de la carretera de Carrión, con un 15% menos.

Variación del tráfico entre 2012 y 2021 (Radiales)

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 90 de 237

Vial	IMD Laborable	IMD 2012	Variación
Ctra. Piedrabuena	12.134	9.104	33%
Ctra. Carrión	13.446	15.756	-15%
Ctra. Toledo	8.494	7.614	12%
Avda. Ferrocarril	11.118	14.656	-24%
Ctra. Puertollano	12.508	13.216	-5%
Ctra. Fuensanta	14.726	15.284	-4%
Ctra. Porzuna	4.946	4.878	1%
Ctra. Valdepeñas	24.442	22.612	8%
SUBTOTAL	101.814	103.120	-1%

Tabla 26. Variación de tráfico en las radiales

Por lo general, teniendo en cuenta todos los datos, la zona que peor se ha comportado ha sido ubicada al este y sureste del centro urbano, comprendiendo los viales interiores con calles como La Mata y Granada, las rondas de La Mata, Calatrava y Toledo. Por otro lado, las radiales han sufrido incrementos más repartidos por la ciudad, siendo el suroeste (Ctra. de Piedrabuena), el norte (Ctra. de Toledo) y sureste (Ctra. de Valdepeñas) los más notables.

2.6.2.2. Distribución horaria

A continuación, se analizará la curva característica correspondientes a las fluctuaciones del tráfico en los distintos puntos de aforo de la ciudad.

c) Viales dentro de la ronda

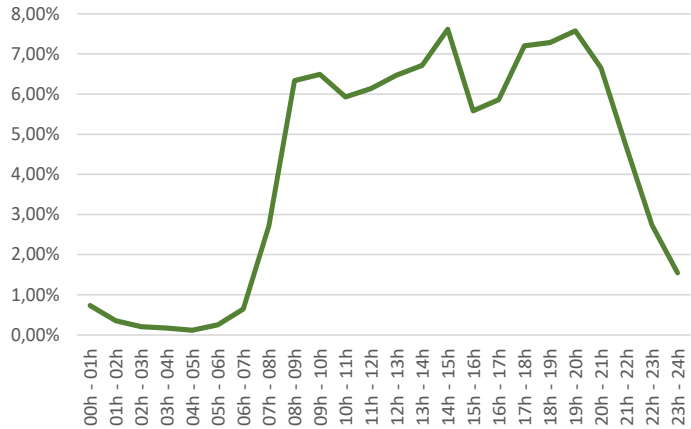


Ilustración 54. Distribución horaria media del tráfico dentro de la ronda.

Para los viales situados en el centro del casco urbano, dentro de la primera ronda, la curva dibujada es la correspondiente a un entorno urbano consolidado, compacto, y con mixticidad de usos. La variedad de actividades y usos favorece que el tránsito se mantenga de una manera relativamente constante a lo largo de la jornada, oscilando entorno al 6-7%, sin picos excesivos que comprometan la capacidad de la vía, y por tanto, evitando su sobredimensionamiento.

En cualquier caso, se observa una variación de las puntas respecto al período prepandemia, siendo estas entre las 14 y 15h y por la tarde entre

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 91 de 237

las 19h y 20h. La primera coincide con la finalización de las actividades escolares y administrativas mientras la segunda está más relacionada con actividades de compra y ocio. En cualquier caso, se observa una disminución de tráfico en el período punta de mañana (8h a 9h).

Si se analizan las curvas por calles, en general la tendencia es muy similar, sin grandes contrastes respecto a la media. Por establecer una diferenciación, la intensidad circulatoria en la C/ Alarcos es mayor en periodo matutino, mientras que en periodo vespertino destacan la C/Mata después de Pozo Concejo, y c/ Granada.

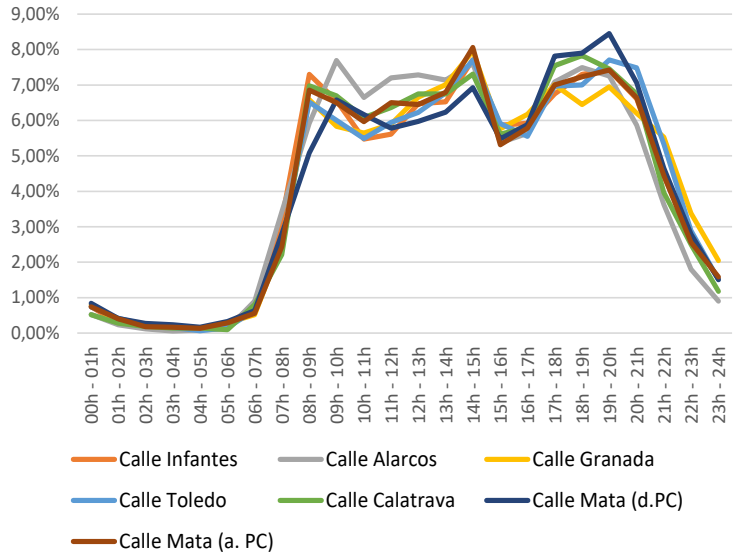


Ilustración 55. Distribución horaria desagregada del tráfico dentro la ronda.

d) Viales de la ronda

En los viales correspondientes al primer anillo, la curva característica no difiere especialmente de los viales situados en el centro, siendo sus oscilaciones más marcadas, y distinguiéndose mejor los picos y los valles.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 92 de 237

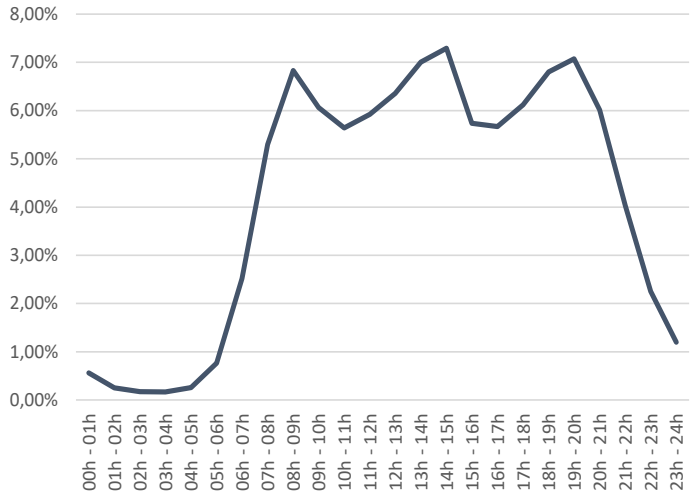


Ilustración 56. Distribución horaria media del tráfico en la ronda.

Si se desagregan los datos, las diferencias entre viales ya son más marcadas que en el caso de la zona más céntrica.

En periodo matutino destacan los picos de Ronda de la Mata en sentido este (Dir. Universidad, estación AVE y polígono), ronda de Santa María, y Alarcos.

A mediodía, los picos más intensos, de hasta un 9%, se producen en la Ronda de la Mata (sentido oeste), Ronda de Toledo y Ronda de Calatrava.

Finalmente, en periodo vespertino, el vial que más intensidad tiene con diferencia es la Ronda de Toledo.

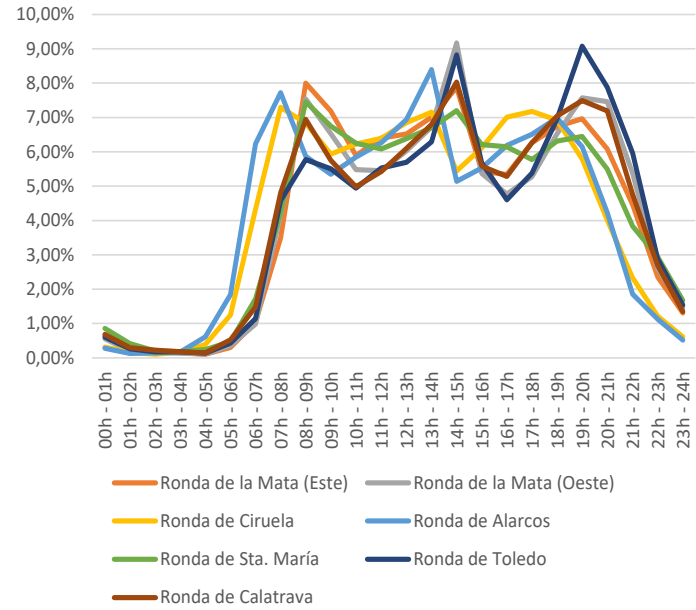


Ilustración 57. Distribución horaria desagregada del tráfico en la ronda.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 93 de 237

e) Viales radiales

Los viales radiales, que funcionan como las principales arterias de entrada y salida de la ciudad, se aproximan más a las curvas características de un modelo urbanístico más funcional o de usos segregados, con picos más acentuados en las horas punta de entrada y salida del trabajo.

Hay que tener en cuenta que todos los aforos toman datos de los viales en sentido al centro, salvo el caso de la Avda. de Valdepeñas, que lo hace en sentido a Miguelturra*. Con lo cual la información mostrada solo corresponde al flujo parcial en esas direcciones.

*Al tomar datos en sentido contrario, la gráfica de la media se aplana.

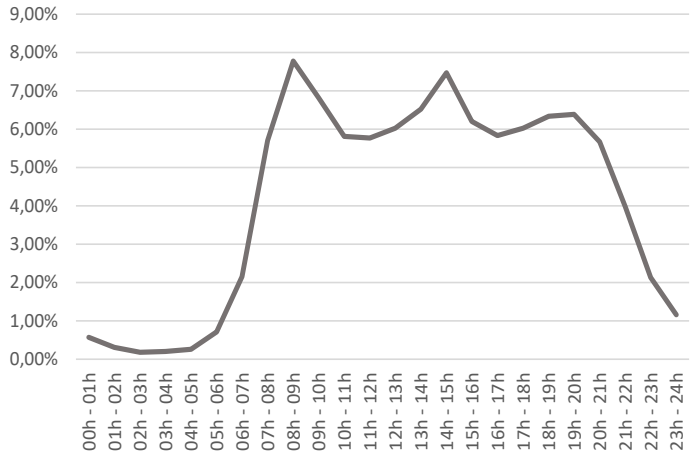


Ilustración 58. Distribución horaria media del tráfico en las radiales.

Atendiendo a los datos por calles, los picos más importantes en periodo matutino se producen en la Ctra. de Fuensanta, Ctra. de Puertollano, Ctra. de Porzuna, y Ctra. de Carrión, con picos de hasta un 10%.

A mediodía destaca especialmente la Ctra. de Valdepeñas y en menor medida la Ctra. de Puertollano.

Finalmente, los picos producidos en la tarde son más atenuados, destacando ligeramente Ctra. de Carrión (Polígono) y Avda. de Valdepeñas (Miguelturra).

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 94 de 237

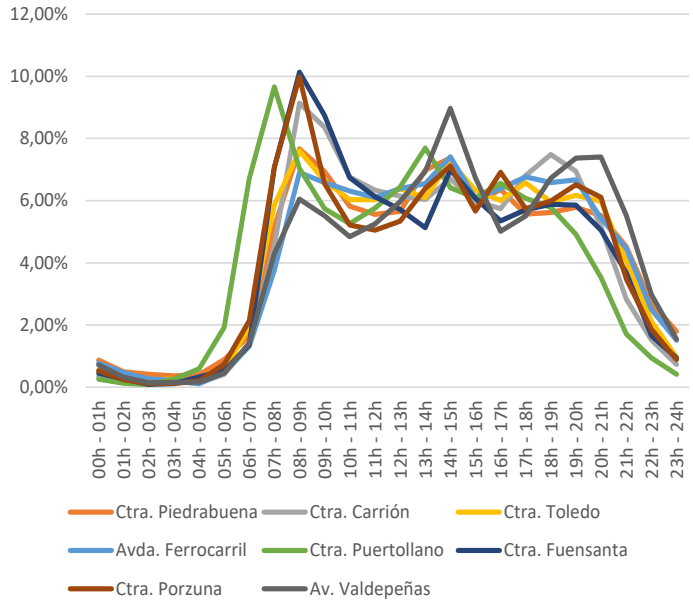


Ilustración 59. Distribución horaria desagregada del tráfico en las radiales.

2.6.3. Demanda de tráfico de vías interurbanas

En este epígrafe se detallan los datos correspondientes a las vías interurbanas que funcionan como accesos principales al núcleo urbano. Los datos han sido tomados del Mapa de Tráfico de la **Dirección General de Carreteras del Estado** correspondiente al año 2019, para las vías con titularidad estatal, y de **la Dirección General de Carreteras de Castilla La Mancha** para las vías autonómicas.

Según los datos la Autovía A-43 (dirección a Madrid) registra unas intensidades entorno a los 15.000 veh/día a su paso por Ciudad Real. Por otro lado, la A-41 (dirección a Puertollano) tiene una intensidad de en torno a 11.000 veh/día. En enlace de esta vía con la Ctra. de Carrión supera ligeramente los 10.000 veh/día.

De las carreteras nacionales, la Ctra. de Carrión (N-420) es la de mayor intensidad, con 14.654 a la altura del polígono homónimo. En segundo lugar, se encontraría la Ctra. de Toledo (N-401), con en torno a 8.000 veh/día.

En relación a las vías autonómicas, destacan la CM-412 con alrededor de 8.000 veh/día.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 95 de 237

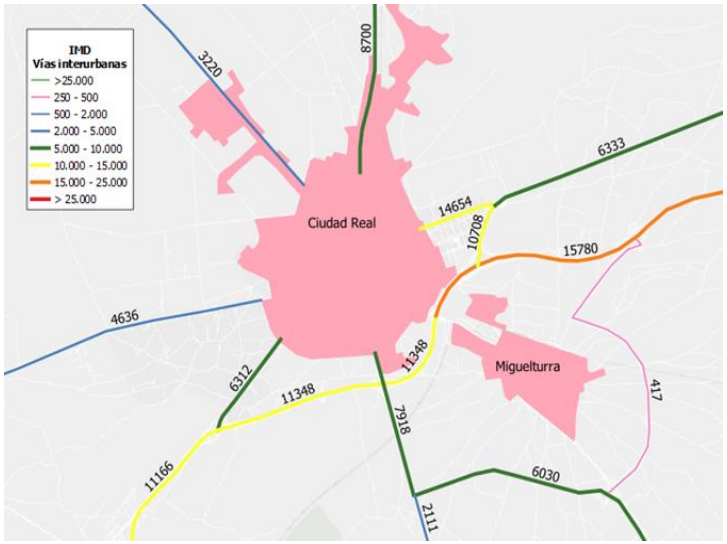


Ilustración 60. Intensidad media diaria de las vías interurbanas en Ciudad Real.

2.6.4. Nivel de servicio del tráfico motorizado

A partir de los datos de los nuevos aforos, se ha hecho una recalibración del modelo TransCAD para ver su incidencia en la relación entre la oferta viaria y la demanda actual, y así determinar el nivel de servicio de la red.

La evaluación de los niveles de servicio (NS) es necesaria para conocer el estado real de la red, y así poder plantear alternativas y valorar sus afecciones. Estas condiciones se describen en términos de factores como la velocidad y el tiempo de recorrido, la libertad de maniobra, las interrupciones a la circulación, la comodidad, las conveniencias y la seguridad vial.

Para cada tipo de infraestructura se definen 6 niveles de servicio y se les otorga una letra desde la A hasta la F siendo el nivel de servicio A el que representa las mejores condiciones operativas, y el F, las peores.

Tabla 27. Descripción de los niveles de servicio. Fuente: HCM.

Niveles de Servicio		
Nivel	Capacidad utilizada	Descripción de la circulación
A	< 60%	Circulación fluida sin restricciones.
B		Circulación fluida con alguna interferencia esporádica
C	60-70%	El conductor empieza a percibir la incidencia del tráfico y mayor número de interferencias, pero la red funciona con fluidez
D	70-85%	Densidad media-alta, con descenso ligero de velocidad
E	85-100%	Alta densidad de circulación, descenso significativo de la velocidad y libertad de maniobra notablemente limitada.
F	> 100%	La demanda supera a la capacidad de la vía

Tal y como se podía prever con los datos de los aforos, dado que el tráfico ha disminuido ligeramente, las condiciones son similares a las de 2012.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 96 de 237

Para casi la totalidad de la red se mantiene el nivel de servicio A, tal y como se puede observar en la Ilustración 61.

Los puntos con niveles inferiores de servicio se dan principalmente en intersecciones, como es habitual en zonas urbanas, debido a las esperas en semáforos o para ceder el paso. Para la mayoría de los casos en esta situación se dan niveles de servicio B, destacando la zona de la glorieta del Depósito de agua y Puerta de Toledo.

Tan solo se observan niveles superiores, llegando al C, en la rotonda del Quijote procedentes de la Ronda de Granada, al confluir en el mismo sentido los vehículos que circulan en dirección oeste por la ronda y los procedentes de Av/ Lagunas de Ruidera. Además, también obtiene este nivel la c/de la Mata, al tratarse de uno de los principales accesos al centro y por el elevado número de intersecciones.

Por lo general la red viaria de Ciudad Real funciona con fluidez, sin haber tramos especialmente conflictivos.

Escenario tendencial

Se ha realizado una modelización teniendo en cuenta la ejecución de los proyectos singulares planeados dentro del periodo de vigencia del nuevo PMUS, tanto la Junta como el nuevo Parque Empresarial.

De no actuar, se prevé un empeoramiento generalizado de los niveles de servicio, en especial causado por el tamaño del nuevo polígono industrial y su distancia respecto a la ciudad, que incrementará notablemente los desplazamientos en vehículo privado.

Esto afectaría especialmente a la **primera ronda y a la Ctra. de Carrión,** al generarse un cuello de botella por la variabilidad de secciones transversales en dicho eje. La capacidad utilizada se acercaría al 70%, **con nivel C.**

Por el contrario, la peatonalización planteada en el anterior PMUS y que viene recogida de nuevo en el presente Plan apenas tendría impacto en los niveles de servicio ya sea del viario del centro de la ciudad o de las rondas exteriores.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 97 de 237

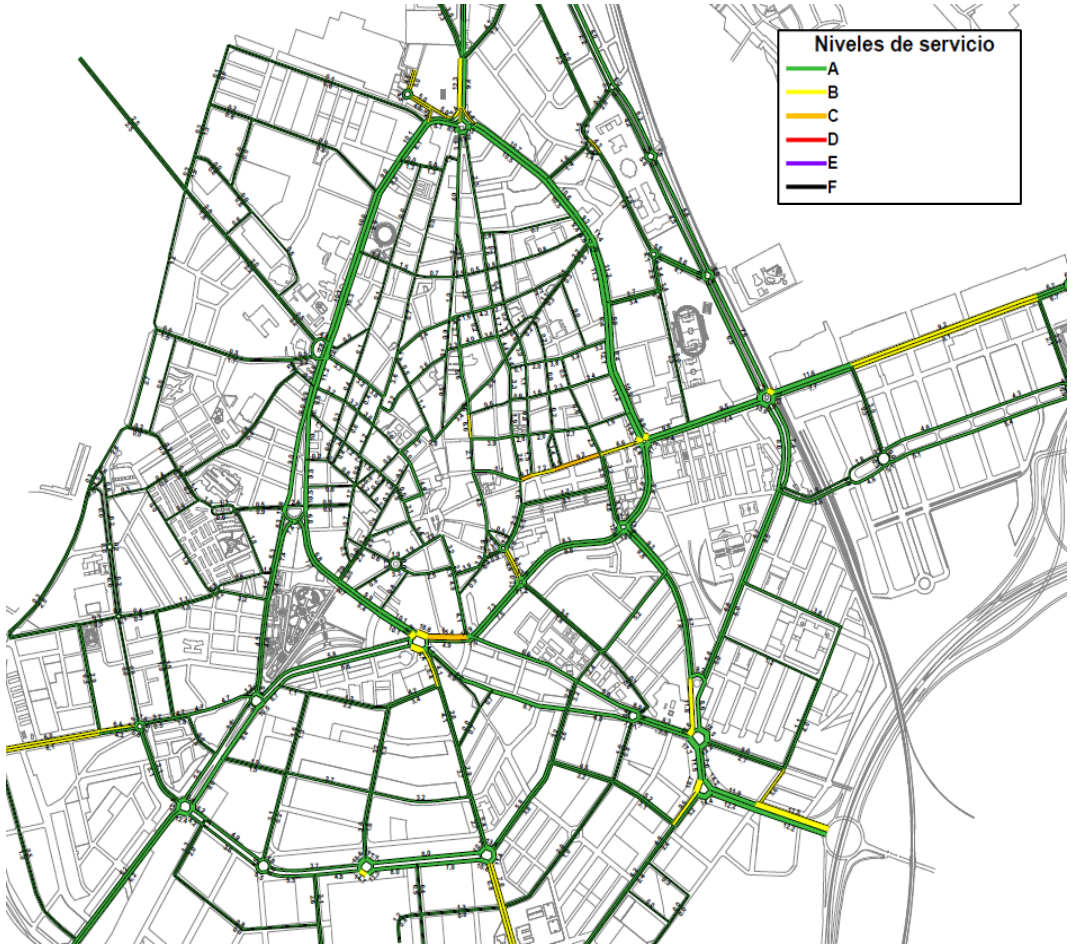


Ilustración 61. Niveles de servicio actuales en la red viaria de Ciudad Real.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 98 de 237

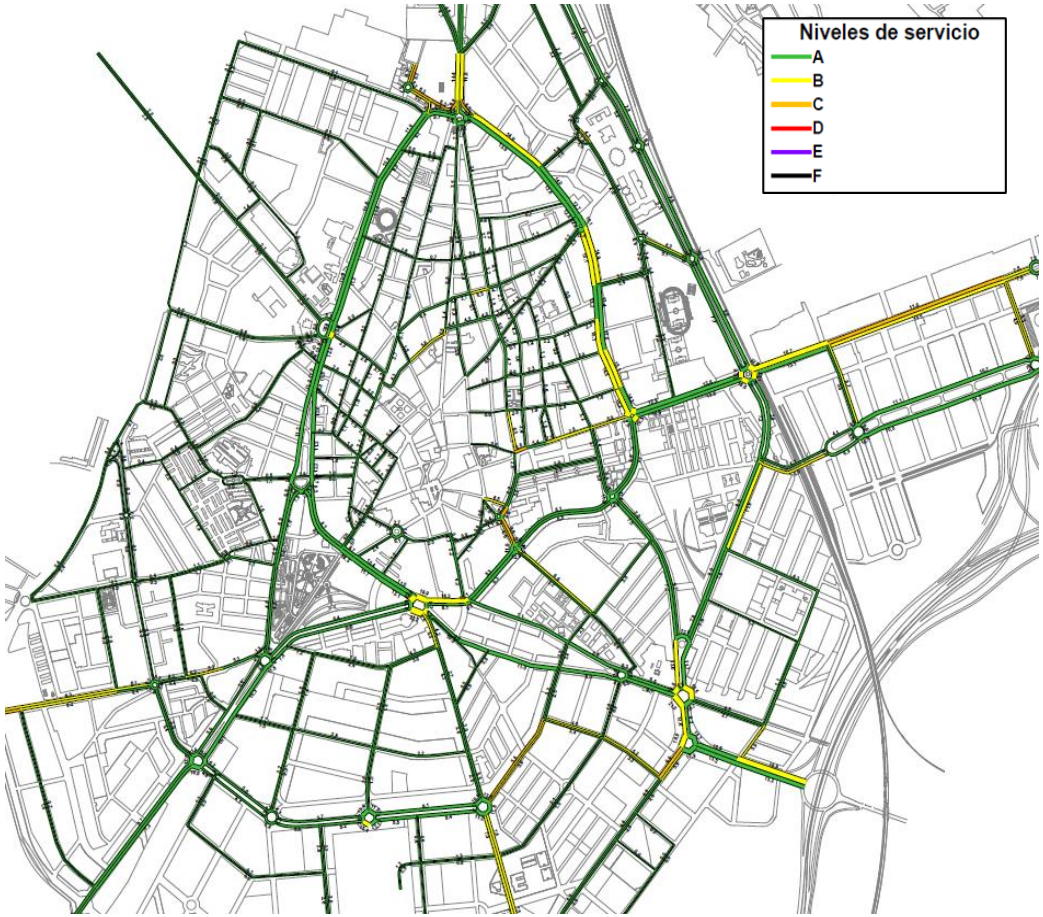


Ilustración 62. Niveles de servicio futuro en previsión de los nuevos desarrollos.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 99 de 237

2.7. DISTRIBUCIÓN URBANA DE MERCANCÍAS (DUM)

2.7.1. Oferta de plazas

En Ciudad Real de localizan 97 zonas de carga y descarga, que en suma disponen de 327 plazas. La mayoría de estas se ubican dentro de la ronda, donde se da la mayor concentración comercial y residencial del núcleo urbano.

Teniendo en cuenta una rotación de 10 vehículos plaza, la capacidad teórica es de 3.270 operaciones diarias.

En relación con el PMUS de 2012 se puede apreciar un notable **incremento del número de plazas**, así como su posición geográfica, donde una importante parte de estas ya se ubica externa a la primera ronda. Sin embargo, tal y como se puede apreciar en la Ilustración 63, solo parte de la zona más céntrica dispone de una cobertura aceptable (se aprecia un vacío en las zonas peatonales, aunque se contempla el estacionamiento para realizar operaciones en el horario establecido). Por otro lado, en zonas más periféricas y con menor actividad comercial la densidad de reservas es más escasa.

Las zonas de carga y descarga no tienen restricción horaria, salvo las ubicadas en las zonas peatonales, que sí tienen una restricción de acceso, siendo posible el tránsito solamente entre las 8 y 11 h de la mañana, y las 16 y 18 h de la tarde.

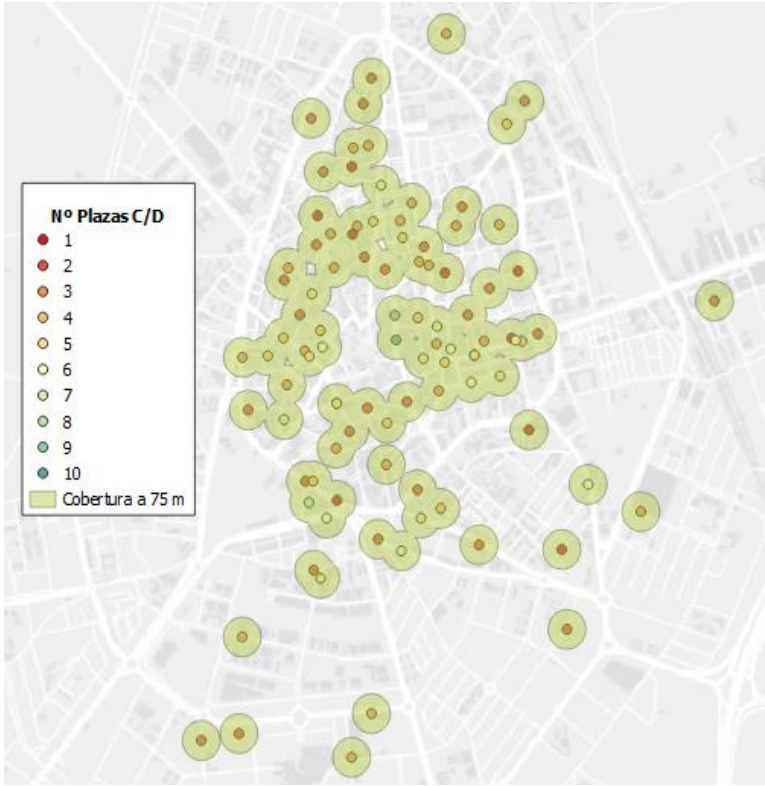


Ilustración 63. Zonas de carga y descarga de mercancías. Fuente: Ayto. Ciudad Real.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 100 de 237

2.7.2. Análisis de la demanda y el déficit.

Para poder analizar la adecuación de la oferta a la demanda de distribución de mercancías se ha realizado una estimación a partir de los datos obtenidos en el *Estudi Metodològic i desenvolupament de projectes sobre propostes de millora de la distribució urbana i de les operacions de càrrega i descàrrega per a distribució de mercaderies a Barcelona* desarrollado por PROINTEC, y que establece un número de operaciones según la tipología de empresa o comercio.

Para obtener el número de operaciones de cada zonas se han utilizado los datos del catastro, los cuales permiten identificar las actividades que se desarrollan en cada parcela. Adicionalmente se ha realizado una ponderación de los viajes en base otros estudios realizados por DOYMO, dando como resultado que en Ciudad Real se realizan 6130 operaciones de este tipo cada día.

En la Ilustración 64. Operaciones de carga y descarga por superficie. puede visualizarse el número de operaciones por hectárea para cada área de movilidad, destacando el centro de la ciudad, donde se ubica el corazón comercial y donde se produce la mayor concentración de oficinas.

En menor proporción se encuentran zonas aledañas al centro, donde hay una elevada densidad comercial.

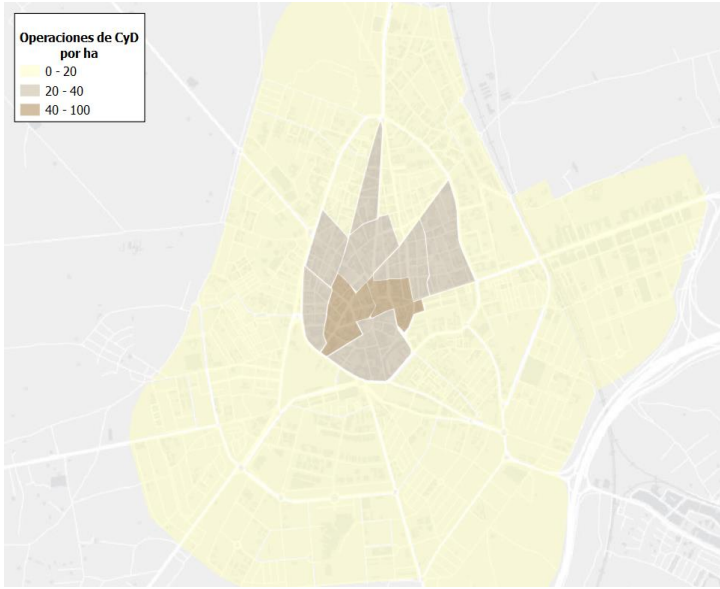


Ilustración 64. Operaciones de carga y descarga por superficie.

A partir de estos datos se han calculado el déficit de operaciones en base a la estimación de demanda y los datos de oferta disponibles según el número de plazas, dando como resultado un **superávit generalizado** en la zona interior de la almendra.

Esto es debido a la buena cobertura de zonas de carga de descarga, a la que se suma la posibilidad de realizar operaciones de carga y descarga en

las zonas peatonales durante 4 horas diarias. A pesar de esta situación, se ha de optimizar el sistema para evitar la elevada demanda de operaciones que genera el e-commerce, y que podría potenciar un incremento en la intensidad circulatoria.

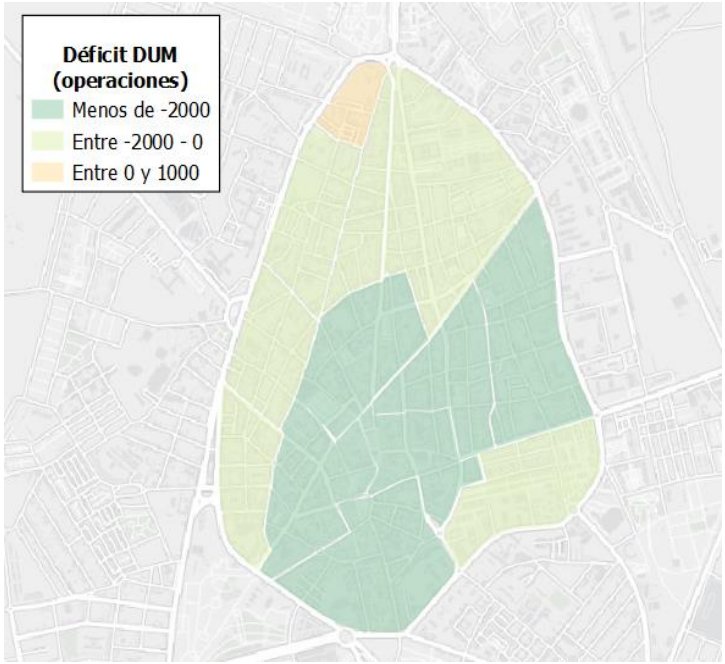


Ilustración 65. Déficit de operaciones de carga y descarga.

2.8. APARCAMIENTO

2.8.1. Definición metodológica

El análisis para actualizar la base de datos de aparcamientos empleará en esta ocasión los datos facilitados por el Catastro, permitiendo contabilizar el número de plazas acorde a la información de superficie proporcionada de cada parcela y su uso. Para ello se ha utilizado la aplicación del software Goolzom Catastro Pro que permite descargar de forma automatizada y georreferenciada la información de las edificaciones. Esta información también permite cuantificar y posicionar la información comercial y de oficinas, datos que orientará sobre la localización de las plazas ORA a rotación.

El inventario ha seguido la siguiente clasificación:

- **Plazas libres**: estacionamiento no regulado
- **Plazas reservadas a Personas con Movilidad Reducida** (PMR)
- **Plazas ORA**: estacionamiento regulado en zona azul
- Plazas reservadas para motos
- Plazas reservadas para taxi
- Resto de plazas reservadas: paradas de autobús, vehículos oficiales, servicios educativos o sanitarios, etc.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 101 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 102 de 237

- **Parkings:** aparcamientos públicos/privados fuera de calzada, ya sea en superficie o subterráneos

Bajo esta clasificación se han recogido los datos para 13 zonas de transporte, aquellas que conforman el centro del casco urbano del municipio, es decir, dentro de la primera ronda (véase Ilustración 67). Estas han sido seleccionadas ya que se tratan las que tienen mayor densidad de población, y que, además, son origen y destino de los principales desplazamientos internos de la ciudad.

Para algunos de los apartados se han tenido en cuenta también los datos del PMUS de 2012, cuyos datos están referenciados a las mismas zonas.

Para el análisis del aparcamiento de turismos se consideran dos escenarios:

a) Nocturno-residencial.

En el horario nocturno se concentra la práctica totalidad de la demanda de aparcamiento **residencial**. Se trata de una demanda que no se puede desviar hacia otros modos de transporte pues los vehículos censados han de disponer de un espacio para estacionar. Por ello mismo, es la que más condiciona cualquier actuación de recuperación del espacio público en aquellas zonas con déficit infraestructural. Únicamente una disminución de la motorización haría disminuir las necesidades de aparcamiento residencial.

b) Diurno o foráneo.

El análisis del aparcamiento en horario diurno permite analizar las necesidades de estacionamiento de los desplazamientos que realiza tanto la población residente como población de otros municipios con destino Ciudad Real. En este caso, sí se puede **fomentar la utilización de modos de transporte alternativos** para disminuir estas necesidades de estacionamiento.

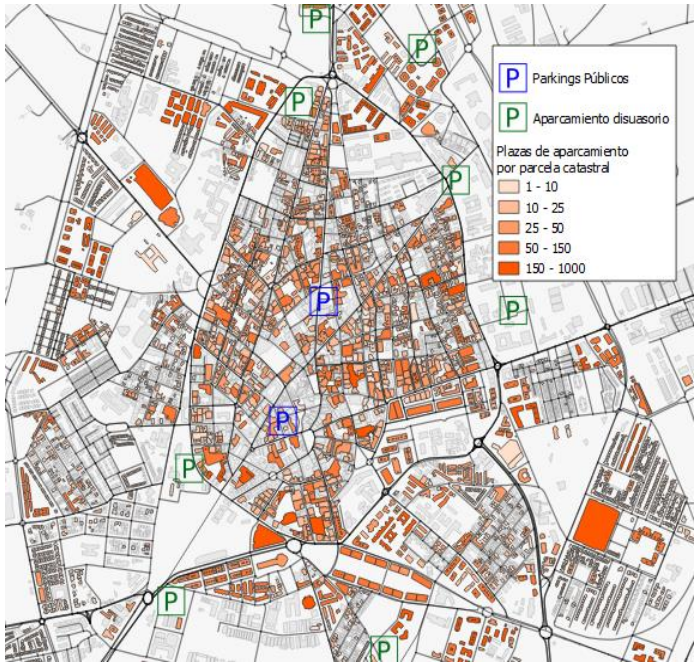


Ilustración 66. Plazas de aparcamiento fuera de calzada

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 103 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 104 de 237

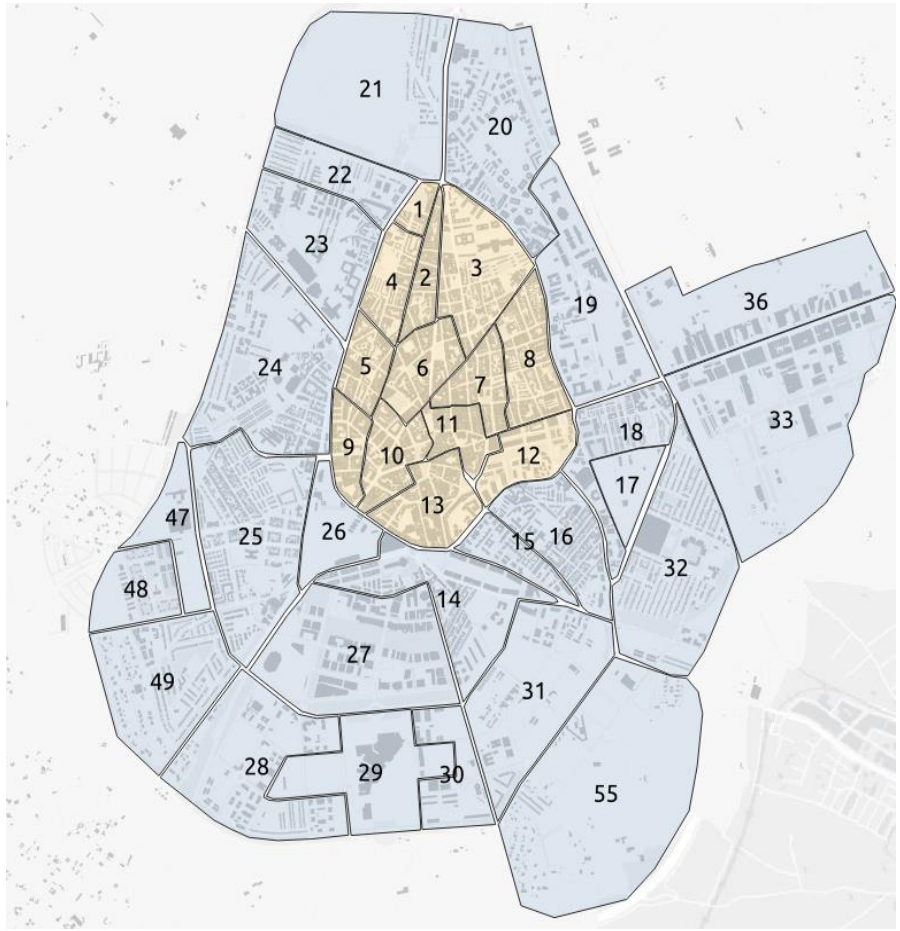


Ilustración 67. Zonas de movilidad pertenecientes al casco urbano.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 105 de 237

2.8.2. Oferta de aparcamiento turismos/furgonetas

2.8.2.1. Características generales

La oferta de aparcamiento se estructura en función de su localización y condiciones de uso:

a) Localización:

aa) Calzada: es el estacionamiento que se localiza en el viario público.

ab) En solar: aquellas zonas de aparcamiento en superficie

ac) Fuera de calzada: aquellos espacios de aparcamiento subterráneos

b) Uso:

ba) Público no regulado: de libre acceso

bb) Público regulado: de libre utilización mediante el pago de una tarifa y/o una limitación del tiempo de estacionamiento.

bc) Privado/Reservado: únicamente lo pueden utilizar determinados usuarios, limitados con barreras o con cierre nocturno. En el caso de los aparcamientos fuera de calzada, se distinguen entre los de residentes y los correspondientes a otros usos.

2.8.2.2. Oferta aparcamiento residencial turismos/furgonetas

La oferta destinada a cubrir las necesidades de aparcamiento de la demanda residencial toma en consideración el total la oferta existente en la zona estudiada a excepción de las plazas reservadas las 24 horas del día y los aparcamientos subterráneos y en superficie destinados a otros usos (comerciales, hoteleros o industriales).

El dato de la oferta resultante es de más de 26.000 plazas, de las cuales un 73% se localizan fuera de calzada, ya sea en superficie o subterráneo.

2.8.2.3. Oferta foránea de aparcamiento de turismos

Durante el período diurno, la población no residente o foránea, puede utilizar la siguiente oferta de estacionamiento:

b) Plazas no reguladas en calle

Existen aproximadamente 3.500 plazas de aparcamiento no reguladas en calzada que la población foránea comparte con la residente, a las que habría que añadir las 410 plazas en solares.

Tomando como referencia una rotación de 2,5 veh/plaza y día, la capacidad de estas plazas es de 9.775 vehículos por día.

c) Plazas reguladas (ORA)

La oferta de plazas reguladas (ORA) en Ciudad Real se ubica siempre en calle y se concentra en el casco antiguo. Su normativa afecta a 6 zonas de

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 106 de 237

residentes, que en total suman 1.188 plazas. Sus características funcionales son las siguientes:

- Horario de Invierno (del 1 de Octubre al 31 de Mayo)
  De lunes a viernes: de 10:00 a 14:00 horas y de 17:00 a 20:00 horas
  Sábados: de 10:00 a 14:00.
- Horario de Verano (del 1 de Junio al 30 de Septiembre)
  De lunes a viernes: de 10:00 a 14:00 horas y de 17:30 a 20:30 horas
  Sábados: de 10:00 a 14:00.

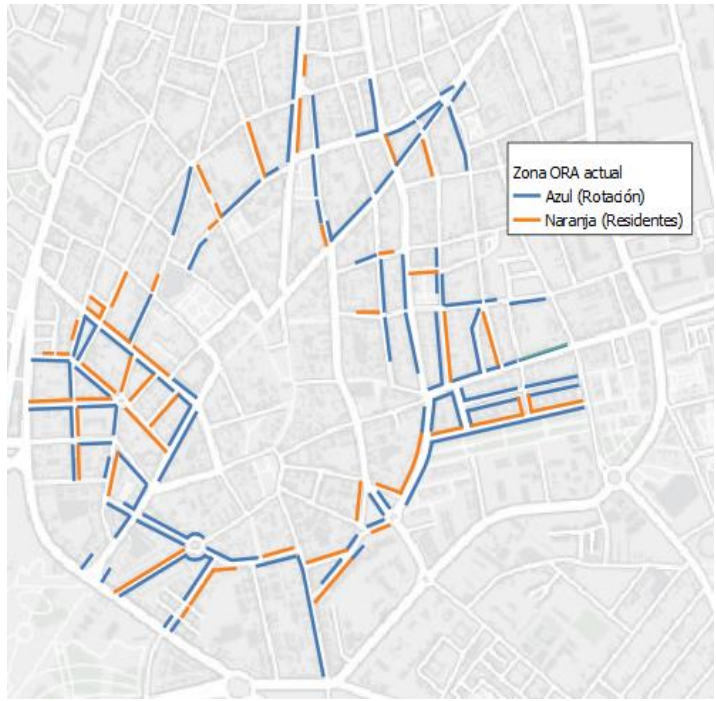


Ilustración 68. Zonas de aparcamiento regulado (ORA). Fuente: elaboración propia.

Además de las plazas de la zona azul, existen otras de zona naranja. Estas son de uso exclusivo para los residentes con distintivo de la zona de su residencia, cuyo coste es de 20€.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 107 de 237

Por otro lado, existen otras tarifas especiales, como las de autónomos y comerciantes, con bonificaciones de hasta el 50%.

En los últimos años ha habido una disminución en el número total de las plazas. Esto es debido al aumento de la zona peatonal, que no se ha visto compensado con nuevas plazas en otros viales.

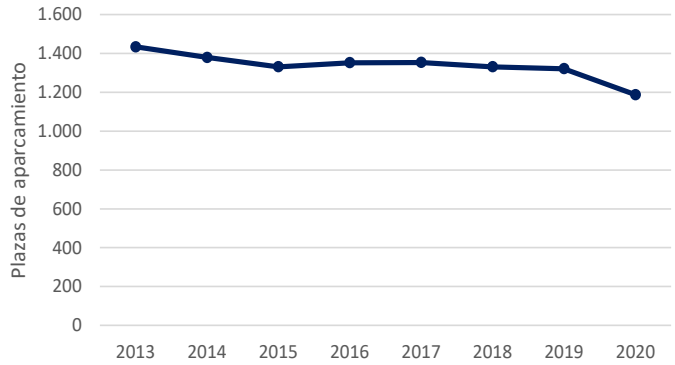


Ilustración 69. Número de plazas reguladas por la ORA. Fuente: Ayto. de Ciudad Real.

Tomando como referencia un índice de rotación de 6 veh/día, la capacidad de la zona azul sería de 7.128 veh/día.

d) Plazas reguladas para personas con movilidad reducida (PMR)

La reserva de plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida permite garantizar el acceso a los principales equipamientos y centros de actividad de la ciudad. Actualmente, en el interior de la ronda existen un total de 132 plazas de este tipo, y 352 en todo el municipio.

Acorde a la Orden VIV/561/2010, se estipula que, para garantizar la accesibilidad universal, como mínimo una de cada cuarenta plazas o fracción, independientemente de las plazas destinadas a residencia o lugares de trabajo, será destinada a usuarios PMR.

A nivel global, **la zona interior de la ronda no cumpliría este criterio**, ya que existe una plaza PMR por 45 totales aproximadamente. Sin embargo, esta circunstancia no es análoga para todas las zonas, ya que en las zonas 1, 2, 5, 9, 10, 11 y 12 esta ratio se supera, siendo la 11 incluso superior a 1 por cada 20. La zona con peores ratios son la 3 y 13, con en torno a una plaza PMR por cada 80 totales.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 108 de 237

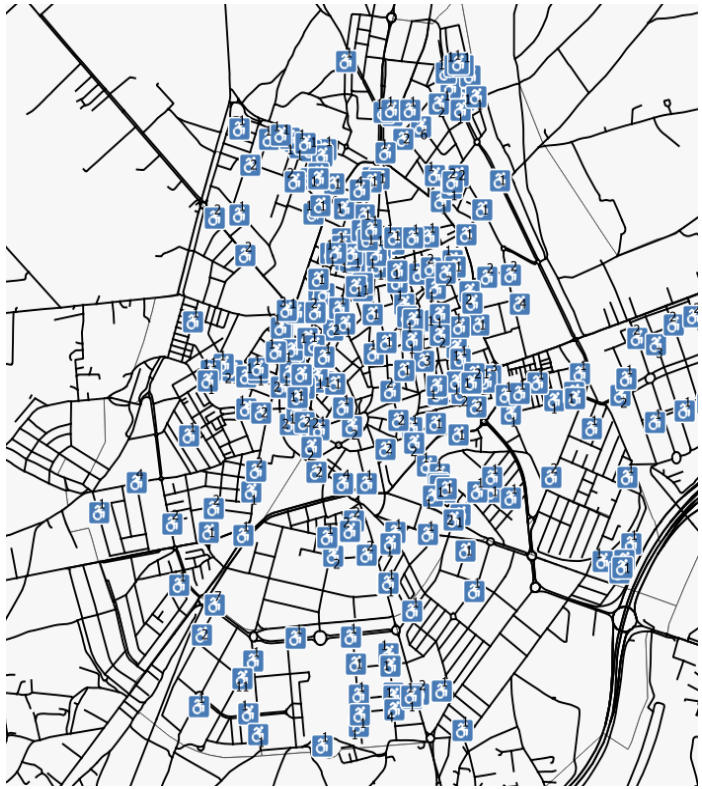


Ilustración 70. Plazas PMR

e) Aparcamientos no regulados en solar

Ciudad Real dispone de un total de 1.457 plazas de libre acceso y gratuitas en superficie, fuera de calzada, que facilitan el estacionamiento en varias zonas de la ciudad, concretamente en la zona delimitada por la ronda.

Los aparcamientos públicos acondicionados adecuadamente para estacionar vehículos en plazas libres y gratuitas no reguladas son:

- Aparcamiento Puerta de Toledo (80 plazas)
- Aparcamiento Severo Ochoa (67 plazas)
- Aparcamiento Julio Melgar (330 plazas)
- Aparcamiento Carlos L. Bustos (200 plazas)
- Aparcamiento Antiguo Hosp. General (109 plazas)
- Aparcamiento Echegaray (223 plazas)
- Aparcamiento Calle Lirio (80 plazas)
- Aparcamiento Museo Quijote (160 plazas)
- Aparcamiento Campo de Criptana (129 plazas)
- Aparcamiento Calle Barcelona y Tetuán (79 plazas)

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 109 de 237

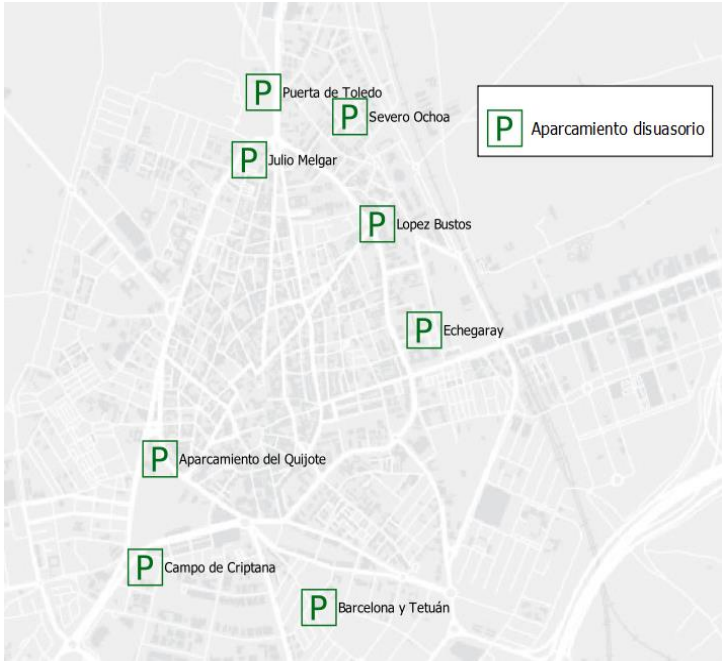


Ilustración 71. Ubicación de los aparcamientos disuasorios en solar.

Estas plazas libres pueden cumplir con la función de aparcamientos de disuasión para liberar otras zonas del municipio con menor oferta de aparcamiento. Además, la función de aparcamientos disuasorios puede también facilitar el uso de otros modos de transporte y más concretamente podría fomentar el uso del transporte público.

f) Aparcamientos públicos subterráneos

En el ámbito de estudio existen 2 parkings de uso público localizados en el centro, con una capacidad total superior a las 450 plazas.

Tomando como referencia una rotación de 3,5 veh/día, la capacidad de estos aparcamientos sería de 1.638 vehículos/día.

En la Ilustración 72 se muestra la localización de estos aparcamientos.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 110 de 237

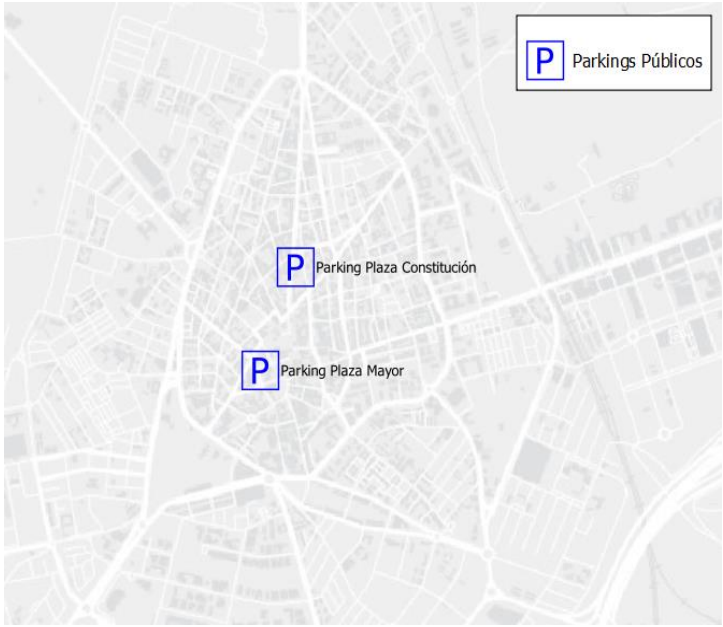


Ilustración 72. Aparcamientos públicos subterráneos. Fuente: Ayuntamiento de Ciudad Real.

g) Aparcamientos privados subterráneos

Se trata de los aparcamientos privados no residenciales, cuyos usos están vinculados a actividades laborales, comerciales u hoteleras. Se han estimado las siguientes plazas:

- Mercadona (Calle Real) 73 plazas.
- Parking Centro: 334 plazas
- Aparcamiento Impala (70 plazas)
- Parking San Pedro (224 plazas)
- Mercadona Felipe II (170 plazas)
- Mercadona Diego de Almagro (147 plazas)

h) Puntos de recarga de vehículos eléctricos.

Actualmente no existen puntos de recarga para vehículos eléctricos ofertados por el Ayto. Sin embargo, sí que existen algunos puntos de recarga pertenecientes a la Universidad o en el Parking de la Plaza de la Constitución.

A estos se suman otros ubicados en instalaciones privadas, como gasolineras, supermercados, gimnasios, restaurantes o concesionarios.

Los categorizados con color verde estarían operativos, mientras que los de color rojo no.

Por parte del Ayuntamiento se está redactando los pliegos para concesión demanial para instalar puntos de recarga en las ubicaciones siguientes:

- Aparcamiento Museo del Quijote
- Aparcamiento Julio Melgar.
- Vía de servicio de Ctra. De Toledo.
- Calle Antonio Blazquez.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 111 de 237

- Plaza Infante de la Cerda.
- Aparcamiento Plaza del Trillo
- Calle Mata con calle Conde de la Cañada.
- Aparcamiento Severo Ochoa
- Aparcamiento Echegaray
- Aparcamiento Carlos López Bustos
- Calle Toledo con calle Rosa
- Calle Calatrava con calle Norte
- Puerta de Santa María.
- Calle Granada

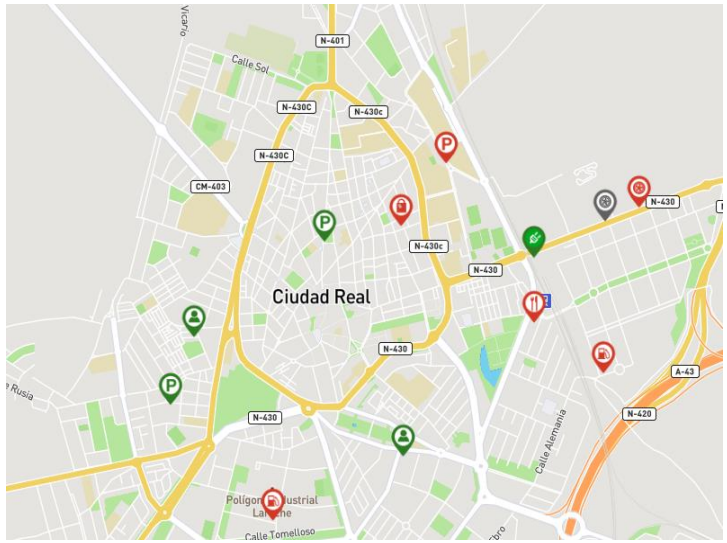


Ilustración 73. Puntos de recarga existentes para vehículos eléctricos.

Fuente: Electromaps.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 112 de 237

Tabla 28. Oferta de aparcamiento en el centro de Ciudad Real (interior de la ronda)

En Calzada								Fuera de calzada				
ZONA	Zona No regulada	Rotación (Zona azul)	Residentes (Zona naranja)	C/D	PMR	Otras reservas	**TOTAL**	Solares	Parkings públicos	Garajes vecinos	Garajes privados	**TOTAL**
1	177	0	0	0	6	0	183	330	0	356	0	686
2	317	20	0	14	10	19	389	0	0	1.129	0	1.129
3	835	62	18	15	13	20	963	0	0	1.549	73	1.622
4	500	0	0	5	11	0	516	0	0	751	0	751
5	198	29	42	14	9	0	292	0	0	1.780	0	1.780
6	80	117	50	19	5	8	279	0	252	1.615	0	1.867
7	125	161	56	39	9	0	390	0	0	1.717	0	1.717
8	654	56	63	28	19	10	830	80	0	2.506	170	2.756
9	122	150	64	13	13	2	364	0	0	1.218	147	1.365
10	0	146	121	33	11	7	318	0	0	1.191	0	1.191
11	0	59	37	18	6	0	120	0	216	1.273	294	1.783
12	264	210	33	19	14	3	543	0	0	938	0	938
13	271	178	97	23	7	27	603	0	0	2.983	334	3.317
TOTAL	**3.552**	**1.188**	**581**	**240**	**132**	**96**	**5.790**	**410**	**468**	**20.024**	**1.018**	**20.902**

Tabla 29. Oferta de aparcamiento en el centro de Ciudad Real (exterior de la ronda)

En Calzada						Fuera de calzada				
ZONA	Zona No regulada	C/D	PMR	Otras reservas	**TOTAL**	Solares	Parkings públicos	Garajes vecinos	Garajes privados	**TOTAL**
14	789	25	11	5	830	79	130	3.658	34	3.901
15	342	6	8	0	356	0	231	856	0	1.087
16	642	2	5	0	649	0	0	1.277	0	1.277
17	198	0	2	0	200	0	0	20	0	20
18	452	0	9	0	461	0	0	1.560	13	1.573
19	423	0	17	0	440	423	0	0	0	423
20	1.259	9	32	0	1.300	67	0	3.004	345	3.416
21	182	0	3	0	185	80	0	453	0	533
22	937	0	12	0	949	0	0	1.411	0	1.411
23	847	0	11	0	858	109	0	953	618	1.680
24	2.069	0	18	3	2.091	0	0	2.674	148	2.822
25	1.691	0	12	0	1.703	0	0	1.206	0	1.206
26	73	0	2	0	75	160	0	0	9	169
27	861	8	15	0	884	129	0	0	287	416
28	779	4	6	0	789	0	0	2.893	0	2.893
29	475	0	9	10	494	1470	0	0	5	1.475
30	180	3	11	0	194	0	0	1.186	149	1.335
31	1.086	2	2	0	1.090	0	0	1.686	60	1.686
32	1.343	3	7	12	1.365	0	0	1.753	912	2.665
33	1.660	2	19	0	1.681	0	280	0	598	878
35	0	0	0	0	0	0	0	0	39	39
47	356	0	4	0	360	0	0	0	0	0
48	586	0	1	0	587	0	0	70	0	70
49	908	0	2	0	910	0	0	1103	0	1.103
55	224	0	1	0	225	0	0	223	67	290
TOTAL	**18.363**	**64**	**219**	**30**	**18.676**	**2.517**	**641**	**25.986**	**3.284**	**32.428**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 113 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 114 de 237

2.8.3. Demanda de aparcamiento

2.8.3.1. Demanda y déficit residencial de aparcamiento

La demanda residencial de aparcamiento se ha estimado a partir de los datos del Padrón del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica del año 2021. En base a ello se puede establecer una comparación frente a los datos de 2012, tal y como se muestra en la tabla:

Tabla 30. Evolución de la motorización en Ciudad Real

Motorización en Ciudad Real		
Variable	**2012**	**2021**
Nº de vehículos Dentro de la Ronda	18.017	19.820
Nº de vehículos Fuera de la Ronda	15.897	20.094
Nº de vehículos Total Ciudad	33.915	39.602
Tasa de motorización (turismos/1.000 habitantes)	430	528

Como se puede visualizar, pese a que la población apenas ha aumentado de 74.798 habitantes hasta los 75.504 actuales, el número de vehículos ha experimentado un notable aumento del 17%.

Si se comparan tan solo la evolución del número de vehículos, se puede apreciar un mayor aumento en el exterior de la Ronda, con un aumento de 4.197 vehículos, lo cual significa un aumento del 26%. En cambio en la zona interior el aumento ha sido menos significativo, con un aumento de 1.803 vehículos, un 10%.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 115 de 237

Sin embargo, hay que tener en cuenta la evolución demográfica de ambos ámbitos. Mientras que la zona exterior ha crecido en 4.844 habitantes, el centro ha decrecido en 4.138. Esto se traduce en que el incremento de la tasa de motorización ha sido especialmente acusado dentro del cinturón, ya que ha pasado de 429 vehículos por cada 1.000 habitantes a 524, mientras que en el exterior el incremento ha sido de 478 a 532 vehículos por cada 1.000 habitantes.

Analizando el déficit, se ha comparado la demanda correspondiente a los vehículos censados con la oferta de aparcamiento disponible. Los resultados pueden observarse en la Tabla 31. Relación entre demanda y oferta en el interior de la Ronda y la Tabla 32. Relación entre demanda y oferta en el exterior de la Ronda

Por lo general se observa que tanto en el interior de la Ronda como en el exterior, la oferta de plazas es superior si se tiene en cuenta tanto el aparcamiento en calzada como el que se encuentra fuera de ésta **(déficit total).** Corroborando esto, se observa que en la zona centro hay un superávit de más de 4.000 plazas y en la zona exterior este alcanza las 27.000 plazas.

Si se analiza la relación entre la demanda y la oferta de aparcamiento que está fuera de calzada **(déficit infraestructural)**, el déficit es prácticamente generalizado para todo el interior de la Ronda, con un balance total de 813 plazas necesarias para satisfacer la demanda. En el lado opuesto, la zona externa tiene un superávit de plazas de aparcamiento, que pese a ser significativamente menor que el superávit total, supera las 6.000 plazas.

Tabla 31. Relación entre demanda y oferta en el interior de la Ronda

Relación entre demanda y oferta en el interior de la Ronda					
ZONA	Oferta	Demanda	Déficit total	Déficit Infraestructural	Índice de presión en calzada
1	863	408	-455	52	0.10
2	1475	1730	255	601	1.74
3	2464	2254	-210	705	0.77
4	1251	1184	-67	433	0.87

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 116 de 237

5	2051	1460	-591	-320	-1.18
6	1863	1125	-738	-490	-1.98
7	2059	1972	-87	255	0.75
8	3360	1990	-1370	-516	-0.60
9	1555	1746	191	528	1.57
10	1458	1400	-58	209	0.78
11	1369	1234	-135	-39	-0.41
12	1445	1196	-249	258	0.51
13	3529	2120	-1409	-863	-1.58
TOTAL	**24.742**	**19.819**	**-4.923**	**813**	**0.14**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 117 de 237

Tabla 32. Relación entre demanda y oferta en el exterior de la Ronda

Relación entre demanda y oferta en el exterior de la Ronda					
ZONA	Oferta	Demanda	Déficit total	Déficit Infraestructural	Índice de presión en calzada
14	4.530	3095	-1435	-563	-0.65
15	1.199	1356	157	500	1.46
16	1.919	1142	-777	-135	-0.21
17	220	0	-220	-20	-0.10
18	2.013	1164	-849	-396	-0.87
19	853	0	-853	0	0.00
20	4.332	1763	-2569	-1241	-0.93
21	717	449	-268	-4	-0.02
22	2.348	1046	-1302	-365	-0.39
23	1.909	553	-1356	-400	-0.42
24	4.745	2446	-2299	-228	-0.11
25	2.899	2103	-796	897	0.53
26	233	0	-233	0	0.00
27	990	0	-990	0	0.00
28	3.673	307	-3366	-2586	-3.32
29	1.948	0	-1948	0	0.00
30	1.366	451	-915	-735	-4.08
31	2.769	0	-2769	-1686	-1.56
32	3.098	1559	-1539	-194	-0.14
33	1.661	0	-1661	0	0.00
35	0	0	0	0	0.00
47	356	0	-356	0	0.00
48	656	1045	389	975	1.66
49	2.012	1056	-956	-47	-0.05
55	447	251	-196	28	0.13
TOTAL	**46.893**	**19.786**	**-27.107**	**-6200**	**-0.29**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 118 de 237

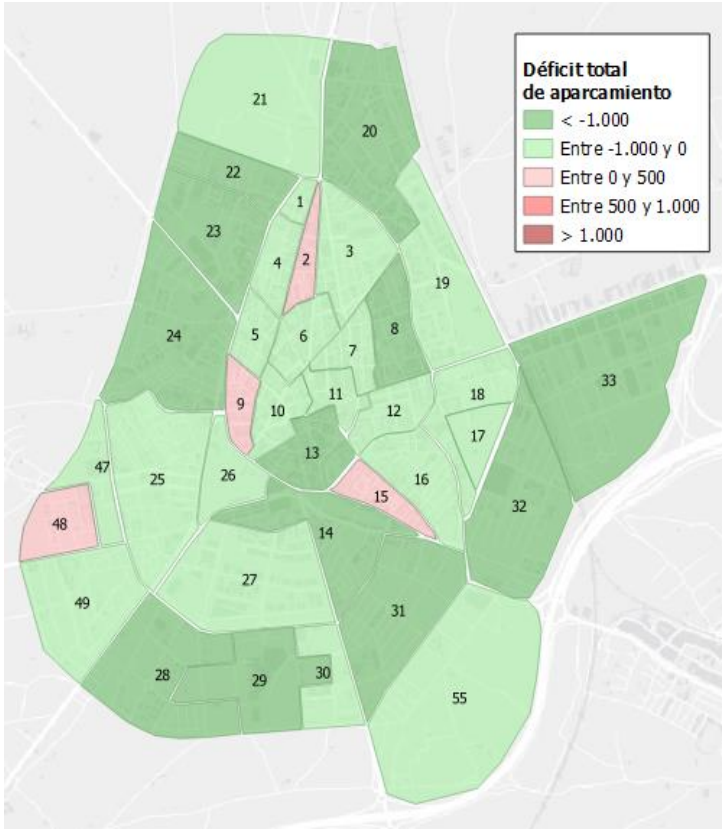


Ilustración 74. Déficit total de aparcamiento

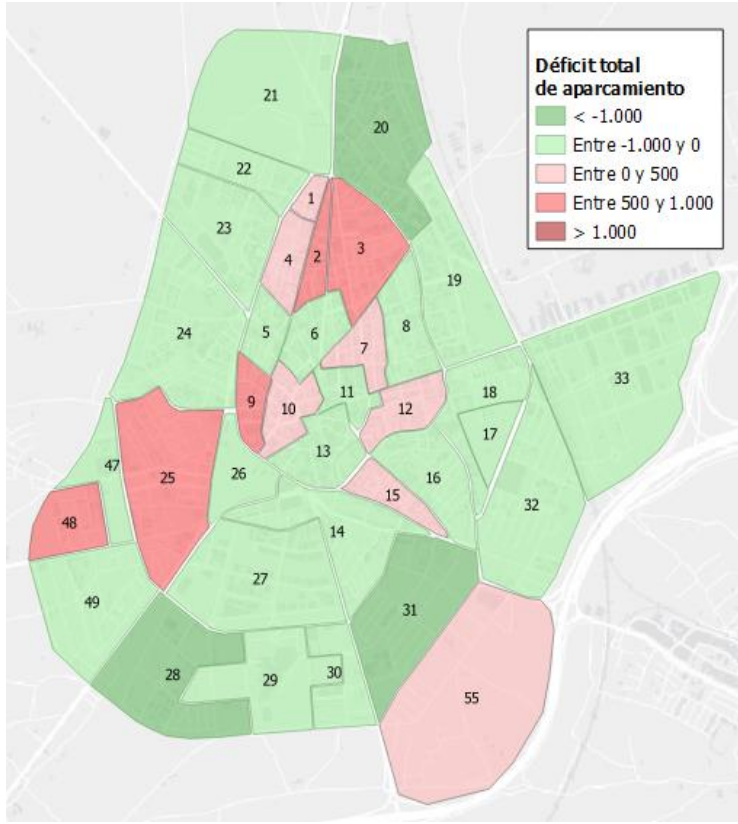


Ilustración 75. Déficit infraestructural por zonas de movilidad. Fuente: elaboración propia.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 119 de 237

2.8.3.2. Utilización de la oferta de aparcamiento

a) Utilización de la zona regulada

Desde su ampliación en 2013, la zona regulada ha mantenido unos niveles de ocupación pagada constante, en torno al 60%, hasta el año 2018 que se situó en el 50%. En el 2020, con motivo de la pandemia este porcentaje se redujo al 35%.

En cualquier caso, los niveles de ocupación pre-covid 19 evidencian el buen funcionamiento del sistema ya que actúa como elemento de disuasión de viajes con destino al Centro, hecho constatado por la reducción del tráfico en un 6%, además de fomentar la actividad terciaria del centro de la ciudad al facilitar plaza libre a aquellos usuarios que vienen al Centro por motivo compras-gestiones.

Tabla 33. Porcentaje de ocupación pagada de las plazas reguladas por la ORA. Fuente: Ayto. de Ciudad Real.

Porcentaje de ocupación de las plazas de la ORA							
2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
59,59%	57,34%	60,16%	58,65%	59,62%	50,32%	49,92%	36,32%

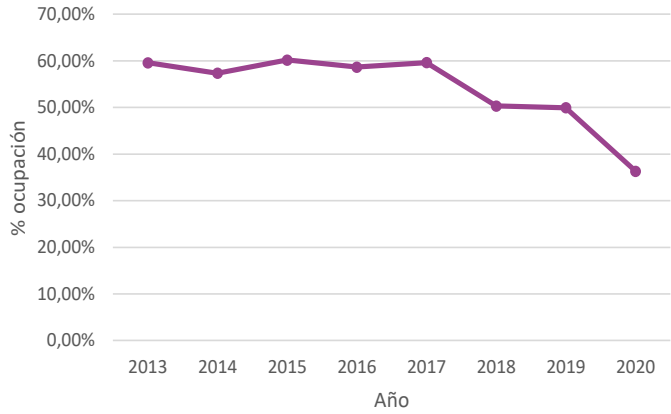


Ilustración 76. Evolución del porcentaje de ocupación anual. Fuente: Ayto. de Ciudad Real.

b) Utilización de los parkings públicos

En este epígrafe se analizarán los datos proporcionados de los dos parkings públicos situados en el centro de la Ciudad.

En primer lugar, del aparcamiento situado en la **Plaza Mayor** no se conocen datos de ocupación por horas, aunque sí de su **variación horaria acorde a las entradas o salidas de vehículos**.

Tal y como se puede comprobar en la Ilustración 77. Variación acumulada de vehículos en el aparcamiento de Plaza Mayor. se producen dos

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 120 de 237

intervalos pico donde la ocupación tiende a crecer, al producirse más entradas que salidas. Estos tramos horarios serían entre las 8 y las 11 de la mañana, y entre las 15 y las 18 horas, lo cual constata la zona como un importante atractor de movilidad por trabajo y compras.

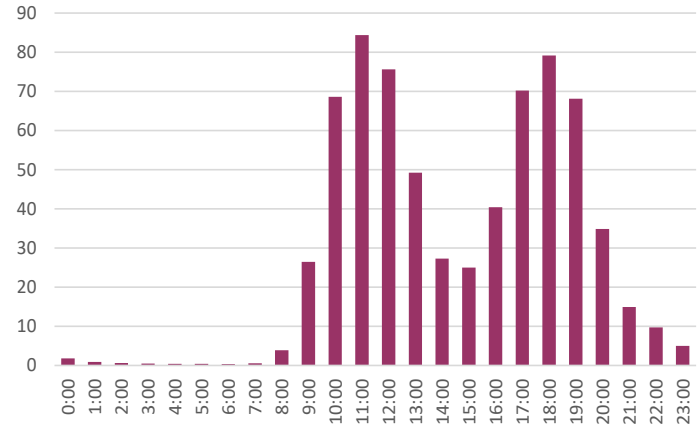


Ilustración 77. Variación acumulada de vehículos en el aparcamiento de Plaza Mayor.

En relación al número de vehículos diario, suele oscilar según la época del año, produciéndose los picos en diciembre, es decir, coincidente con los periodos de compras navideñas.

Respecto a los niveles de 2019 la ocupación ha crecido progresivamente respecto a la caída producida en 2020 a consecuencia de la pandemia del COVID-19, habiéndose alcanzado prácticamente la senda de dicho año. En diciembre de 2019 los picos indicaban una rotación de **2,4 veh/plaza.día**, mientras que los datos más actuales son de septiembre de 2021, cuando esta rotación era de 2 veh/día.plaza.

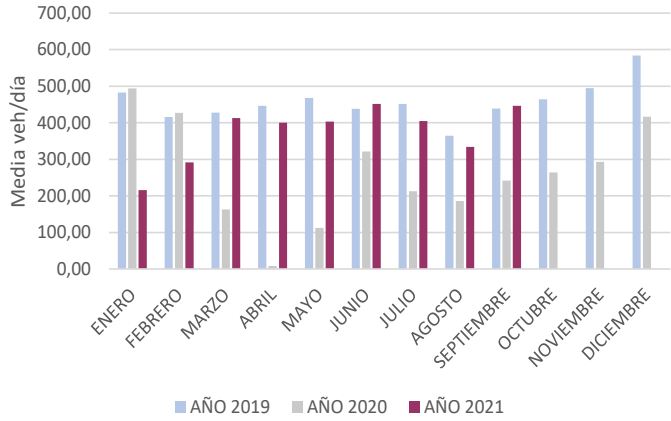


Ilustración 78. Número de vehículos medio por día en el parking público de la Plaza Mayor.

En lo que se refiere a los datos del **parking de Plaza de la Constitución**, este dispone de un total de 252 plazas. La ocupación media también sufrió una caída debido a la pandemia, siendo actualmente ligeramente más baja

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 121 de 237

que en 2019. Para octubre tanto de 2019 como de 2021, los índices de rotación del número de vehículos diarios fueron de **0,73 y 0,58 veh/plaza.día** respectivamente, **muy por debajo de los índices típicos para este tipo de aparcamientos**. El pico en 2019 también se produce en diciembre, con 295 veh/día y una rotación de 1,17 veh/plaza.día.

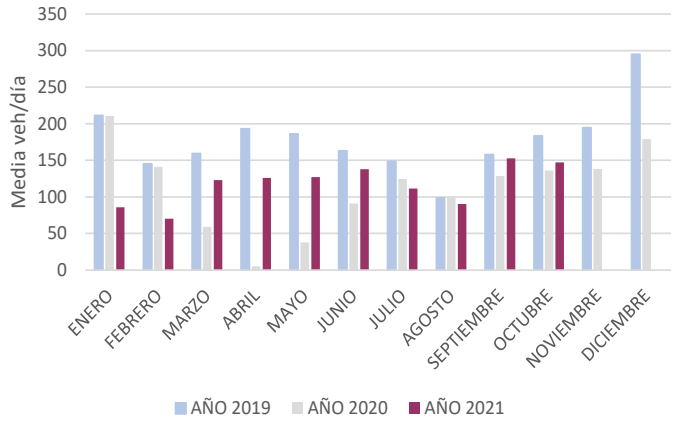


Ilustración 79. Número de vehículos diarios de media en el parking público de Plaza de la Constitución.

c) Utilización de los aparcamientos perimetrales de disuasión

Se ha contabilizado la evolución de la ocupación de los aparcamientos situados en el perímetro de la primera ronda, cuya finalidad busca ser la de disuadir de la entrada y circulación de vehículos por el centro de la ciudad. En total se dispone de datos de los siguientes aparcamientos:

- Aparcamiento disuasorio de Barcelona y Tetuán.
- Aparcamiento disuasorio de Puerta de Toledo
- Aparcamiento disuasorio de Severo Ochoa.
- Aparcamiento disuasorio de Calle Lirio

Atendiendo al de Barcelona y Tetuán, por los datos de ocupación si pudiera considerarse que ejerce parcialmente como aparcamiento de disuasión, al producirse la máxima ocupación en la jornada matutina pero sin alcanzar el 100% de ocupación. Sin embargo, a finales de jornada este tiene una ocupación de en torno al 70%, por lo que tiene un comportamiento relevante como aparcamiento para residentes.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 122 de 237

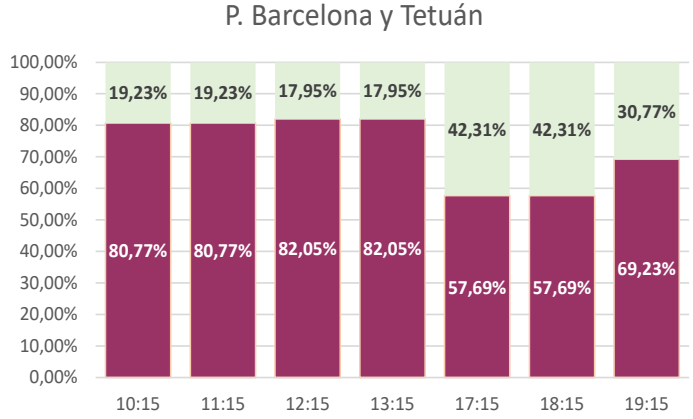


Ilustración 80. Datos ocupación del aparcamiento de Barcelona y Tetuán.

Atendiendo a los datos del aparcamiento de **Puerta de Toledo,** al norte de la ciudad, este tiene una ocupación prácticamente próxima al 100%, con lo que su función principal es la de actuar como aparcamiento **para residentes**.

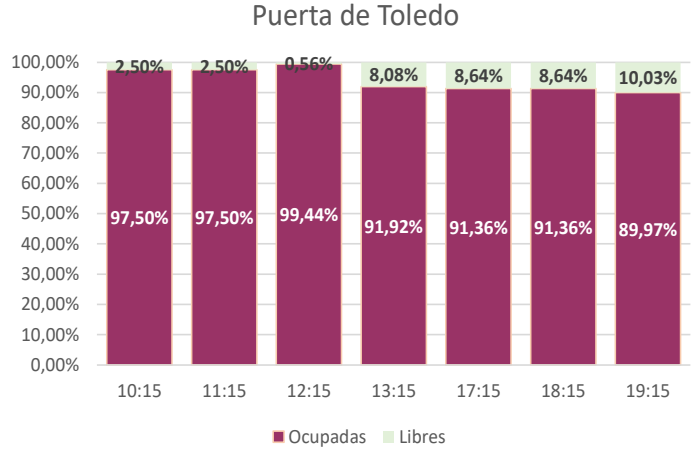


Ilustración 81. Datos ocupación aparcamiento de Puerta de Toledo.

El aparcamiento de **Severo Ochoa** es el que tiene un comportamiento más asimilable a un aparcamiento de disuasión atendiendo a la ocupación. Sin embargo, debido a su lejanía respecto al centro y su proximidad al centro de salud 3, su uso se enfocaría en atender a dicho equipamiento**.** En cualquier caso, en ningún caso se supera el 80% de ocupación.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 123 de 237

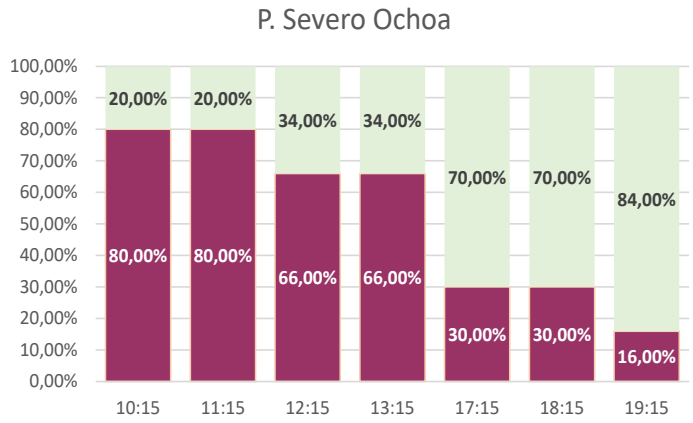


Ilustración 82. Datos de ocupación P. Severo Ochoa.

Finalmente, los datos del aparcamiento de la **calle Lirio**, situado dentro de la primera ronda, y que, los datos de ocupación obtenidos, responde más como **aparcamiento residencial**, dada su ocupación constante a lo largo del día por encima del 95%.

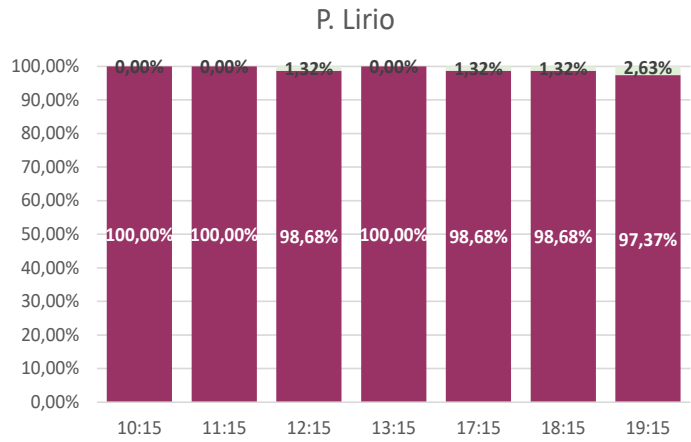


Ilustración 83. Datos de ocupación del aparcamiento de la calle Lirio.

Adicionalmente, a partir de los datos del aparcamiento situado en el solar del futuro edificio de la **Junta**, se puede constatar que este funciona como **aparcamiento disuasorio**, ya que el 53% de los vehículos solo están estacionados durante un periodo corto del día. Porcentaje que alcanza el 62 % si se analizan los vehículos que permanecen la mayor parte del día.

El restante **38% se puede considerar de uso residencial**, ya que estos vehículos no se mueven a lo largo de toda la jornada.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 124 de 237



Ilustración 84. Aparcamiento en solar en el antiguo hospital de Ciudad Real.

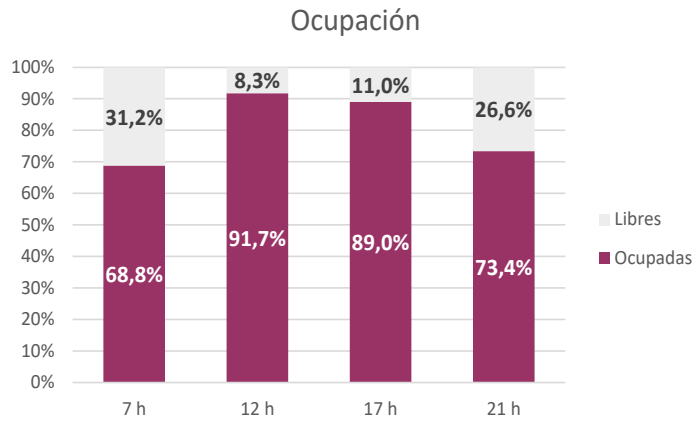


Ilustración 85. Evolución de la ocupación en el solar del antiguo hospital.
Fuente: elaboración propia.

2.9. EXTERNALIDADES

2.9.1. Ocupación del espacio público

El casco urbano de Ciudad Real, la zona más céntrica adolece de espacios específicos para los peatones. La proporción de la calzada es superior a lo recomendado, especialmente en ejes peatonales integrados de la red básica, como son las calles Calatrava, Toledo, La Mata o Alarcos. En otros viales, las dimensiones de las aceras ni tan solo cumplen con el mínimo exigido de 1,8 m para garantizar la accesibilidad (Ilustración 87).

En otros casos, además, existen barreras infraestructurales que dificultan la permeabilidad de los desplazamientos a pie (como pasos de peatones).



Ilustración 86. Barreras infraestructurales en favor del tráfico en C/ Calatrava.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 125 de 237



Ilustración 87. Excesiva proporción de la calzada que no permite cumplir los mínimos de accesibilidad.

2.9.2.Seguridad vial

A partir de los datos aportados por el Ayto. se ha podido realizar un análisis de las características de los accidentes y conflictos viarios con especial atención a la accidentabilidad de los peatones.

A nivel global, el número de accidentes con víctimas en Ciudad Real había sido de 138 para el año 2019. En 2020 este número se redujo a 55, y en 2021 (hasta octubre) había sido de 52 víctimas.

Hay que tener en cuenta que la afección de la pandemia ha afectado notablemente a la movilidad los dos últimos años, especialmente en 2020 con el confinamiento y la reducción drástica de la movilidad. Por lo que la reducción no es achacable a mejoras infraestructurales o de civismo, si no a la menor circulación tanto de vehículos como de personas.

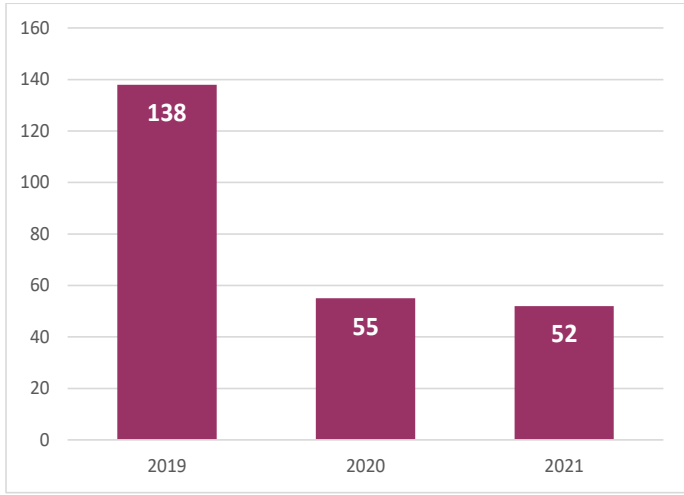


Ilustración 88. Comparativa de accidentabilidad reciente.

*Datos de 2021 hasta octubre.

La mayoría de los accidentes no tienen relación con peatones, es decir, atropellos. A pesar de esto, en los que sí se da esa situación son los que

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 126 de 237

consecuencias más graves pueden acarrear, al ser los viandantes más vulnerables en caso de colisión.

Las zonas **más conflictivas** de atropellos se ubican **dentro de la primera ronda**, como es lógico debido a la mayor intensidad de peatones en esta zona. Sin embargo, no hay que menospreciar los accidentes ocurridos fuera de esta, pues en casi la totalidad de los casos se dan en las **vías de penetración o circunvalación**, donde el propio diseño de los viales incide en la velocidad de los vehículos y los puntos de cruce de los peatones.

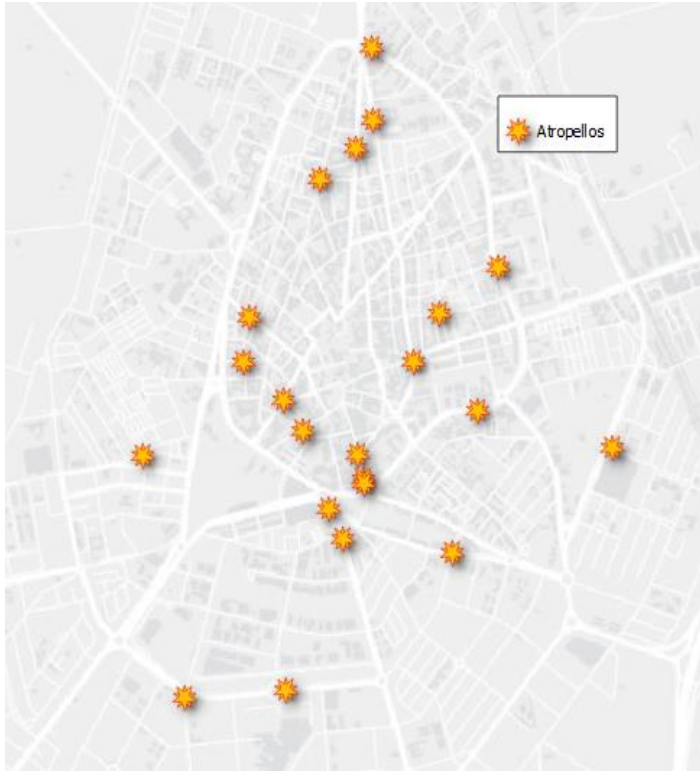


Ilustración 89. Mapa de atropellos (2019 a 2021).

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 127 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 128 de 237

2.9.3. Contaminación acústica

En 2019, el Ayuntamiento de Ciudad Real sometió a proceso de licitación la elaboración del Mapa Estratégico de Ruido de la ciudad y, junto con él, la revisión y, en su caso, modificación de la zona ZAS actualmente declarada, así como de su plan zonal.

En la actualidad, el Ayuntamiento de Ciudad Real se encuentra en proceso de redacción de una nueva ordenanza municipal en materia de ruido de manera que se ajuste a lo establecido en la Ley 37/2003, así como a los Reales Decretos que la desarrollan.

Los Mapas de Ruido representan los niveles de inmisión a 4 m de altura sobre el terreno, habiendo sido realizados siguiendo las exigencias metodológicas establecidas en la normativa Autonómica, Estatal y Europea sobre ruido ambiental.

los mapas estratégicos de ruido para aglomeraciones han hecho hincapié en el ruido procedente de:

- El tráfico rodado
- El tráfico ferroviario
- Lugares de actividad industrial

El foco de ruido que genera una mayor afección acústica es el tráfico rodado. Concretamente las carreteras que generan niveles acústicos más altos son: la A-43, N-401, N-420, N-430 y CM-412.

En cuanto a las calles del municipio, las que suponen una mayor afección acústica son: Ronda del Parque, Avda. de los Reyes Católicos, C/ Parque de Cabañeros, Carretera de Ciudad Real a Valdepeñas y Avda. de Europa.

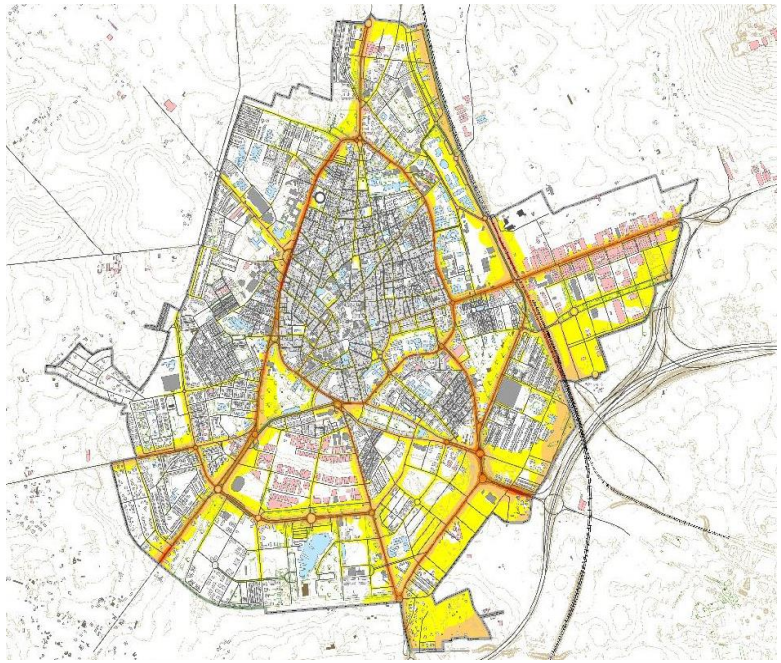


Ilustración 90. Niveles de ruido en el casco urbano de Ciudad Real.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 129 de 237

En el Plan De Acción Contra El Ruido De La Aglomeración De Ciudad Real se indica que la población afectada cuyas viviendas están expuestas a niveles de ruido debido al tráfico rodado superiores a 65 dB(A) en horario diurno está en torno al 0,32% y en horario vespertino es del 0,18%. En cambio, en horario nocturno, la población que soporta niveles de ruido debido al tráfico rodado superiores a 55 dB(A) es del 0,62%.

Población expuesta debido al ruido del tráfico rodado (centenas)							
Indicador	< 50 dB(A)	50 - 55 dB(A)	55 - 60 dB(A)	60 - 65 dB(A)	65 - 70 dB(A)	70 - 75 dB(A)	> 75 dB(A)
Ld	651		70	23	2	0	0
Le	673		54	18	1	0	0
Ln	713	29	5	0	0	0	
Lden	621		89	30	6	0	0

Ilustración 91. Población expuesta al ruido en Ciudad Real.

A continuación, se presenta una tabla resumen en la que se pueden observar el total de edificios expuestos al ruido:

Tipo de edificio sensible	Número total de centros	Número de centros expuestos a Ld > 60 dB(A)	Número de centros expuestos a Le > 60 dB(A)	Número de centros expuestos a Ln > 50 dB(A)
Hospitales	3	0	0	1
Centros docentes	38	11	10	13

Ilustración 92. Edificios públicos expuestos al ruido en Ciudad Real.

Como se puede observar, 11 de los 38 centros docentes de la ciudad están expuestos a más de 60 dB(A). Al mismo tiempo, el centro sanitario más afectado está expuesto a niveles entre 50 y 60 dB(A).

2.9.4. Consumo energético y contaminación

a) Contaminación local

Los datos medios anuales en Ciudad Real correspondientes a 2020 (Fuente: Informe de Calidad del Aire 2020 JCCM) indicaron que el valor medio anual PM_{10} tras excluir los episodios de polvo africano fue de 24,00 $\mu g/m^3$ de media anual, no superándose el límite anual estatal establecido en 40 $\mu g/m^3$. En cuanto al límite diario, fue superado en 5 días durante dicho año, sin tener en cuenta el polvo africano.

Dado que los límites estatales datan del año 2008 y no ha habido una actualización posterior, se consideran los límites estipulados y actualizados por la OMS en 2021, como referente al ser más restrictivos.

En este caso, el valor medio anual límite PM_{10} establecido por la OMS es de 15 $\mu g/m^3$, por lo que Ciudad Real superaría dicho umbral en 9 puntos.

Por lo que se refiere al dióxido de nitrógeno (NO_2) el valor medio anual en el año 2019, fue de 15,47 $\mu g/m_3$, cumpliendo con el límite estatal, no así con el valor límite establecido por la OMS de 10 $\mu g/m_3$, superándose en 5 unidades.

b) Emisiones de CO_2 y consumo energético

En función de los datos obtenidos con la matriz de viajes se ha calculado el número de kilómetros al día en vehículo privado que se realizan, extrapolándose al total del año. A partir del resultado obtenido se calcula

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 130 de 237

el gasto de combustible en € y las emisiones que se producen de dicho consumo tanto de CO_2 (t) como de NO_2 (kg) teniendo como referencia las ratios establecidas en el programa COPERT IV y una distribución de vehículos según la observada en otras ciudades como Madrid por combustible y normativa europea tipo (Euro I, Euro II, Euro III, Euro IV, Euro V).

Teniendo en cuenta estos valores, se obtiene que diariamente en Ciudad Real se realizan más de 440.000 mil km en vehículo privado (162 millones anuales), emitiéndose 28.000 toneladas año de CO_2 y 46,9 de NOx.

	Actual
Veh-km/año	162 254 998
ratio NOx por vehículo (gr/km)	0,289
emisiones totales NOx (tn/año)	**46,9**
ratio CO2 por vehículo (gr/veh)	173,77
emisiones totales CO2 (tn/año)	**28 195**

Ilustración 93. Estimación de emisiones anuales en Ciudad Real de NOx y CO2

2.10. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

2.10.1. Encuestas web

Para caracterizar el estado actual de la movilidad en la ciudad, en el marco del presente Plan, se ha hecho difusión de una encuesta online enfocada a toda la población a través del sitio web del ayuntamiento para conocer sus hábitos y sus preferencias a la hora de desplazarse por la ciudad. En total se han realizado 256 encuestas de este tipo.

Por edades, la distribución ha sido la siguiente:

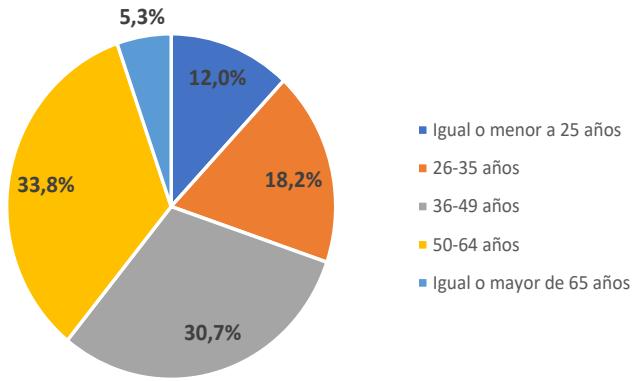


Ilustración 94. Distribución de los encuestados por edad.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 131 de 237

En cuanto al **género**, ha estado bastante repartido, siendo un 46,2% mujeres, un 51,6 % hombre, un 0,9% no binario, y un 1,3% ha especificado otro.

Una amplia mayoría del 89,1% afirma disponer de vehículo propio en su domicilio, seguido de la bicicleta con un 46,5%. Tan solo un 12,88% tendría moto y un 4,75% un VMP.

El **modo de desplazamiento** elegido para ir al trabajo es principalmente a pie, con un 51,9%. Sin embargo, el uso del vehículo es también muy importante, alcanzando el 41,8%, una cifra muy elevada para el tamaño de la ciudad. Seguidamente, un 21,2% lo haría en transporte público. La bicicleta también ocupa una posición alta para la representatividad real que ocupa en la movilidad global analizada, con un 12,5%.

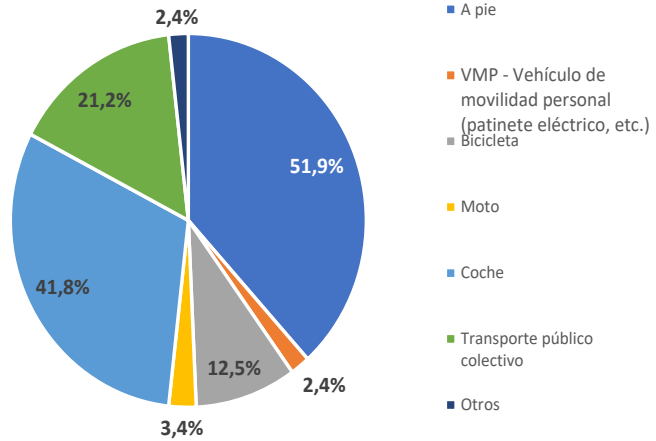


Ilustración 95. Modo de desplazamiento para acudir al centro de trabajo.

De los que se desplazan al trabajo en vehículo, un amplio 56% lo aparca en la calle. Sin embargo, en su domicilio un 71,03% dispone de plaza de garaje, tanto alquilada como en propiedad.

Atendiendo a la **movilidad PEATONAL**:

La percepción sobre el estado de los espacios peatonales de la ciudad es generalmente positiva, con un 74% de las respuestas. Aunque solo se encuentra muy satisfecho un 26%.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 132 de 237

En relación a la disposición de **bancos o arbolado**, el porcentaje de insatisfacción crece hasta el 35,15%. Solo estando muy satisfecho un 21%.

La existencia y estado de los **ejes peatonales** también hace decrecer el número de encuestados con mucha satisfacción, representando el 16,36%. Mientras que los que tienen una percepción algo o muy negativa son un 36,97%.

Los aspectos con menor satisfacción son el estado de las aceras y la convivencia de bicicletas y VMP, donde los que afirman estar muy satisfechos son un 6% y algo satisfechos un 23% . Los insatisfechos y muy insatisfechos ascienden hasta el 29,7 y 40,6% respectivamente.

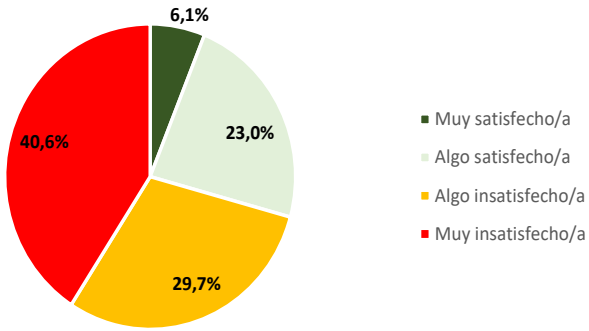


Ilustración 96. Convivencia con bicicletas y VMP.

En relación a medidas propuestas para la mejora de espacios peatonales, los resultados han sido los siguientes:

- **Ampliación de aceras**: un 75% de los encuestados aprueba la necesidad de ampliar aceras. Un 40,85% de ellos lo valora por encima del 8, con mucha necesidad.
- **Más calles peatonales**: Lo aprueba un 77,44%, de los cuales un 47,56% lo califica por encima del 8 en relación a la necesidad.
- **Mayor accesibilidad (rampas, rebajes, etc.)**: una amplia mayoría del 89,63% aprueba esta medida, de los cuales un 59,75% lo considera muy necesario.
- **Mejor conectividad a pie entre barrios**: también apoyado por una amplia mayoría, con un 87,2% de los encuestados, de los cuales lo consideran muy necesario un 58,54%.
- **Mejora de la iluminación**: apoyado por un 87,8%, de los cuales un 57,9% lo considera muy necesario.
- **Regular el uso del espacio para mejorar la convivencia de peatones, bicicletas y VMP**: con un apoyo también de la gran mayoría de los encuestados, un 89,6%. De los cuales el 67,1% lo considera muy necesario.

Atendiendo a la **movilidad en BICICLETA**:

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 133 de 237

La percepción, tanto sobre la seguridad en la circulación, así como de la infraestructura ciclista, es generalmente negativa o muy negativa.

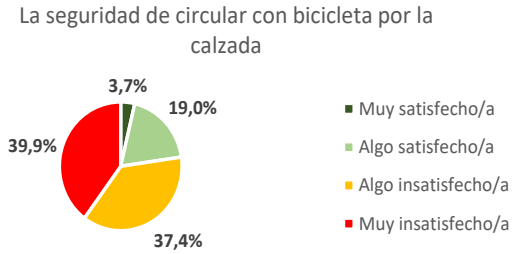


Ilustración 97. Percepción de la seguridad al circular en bicicleta.

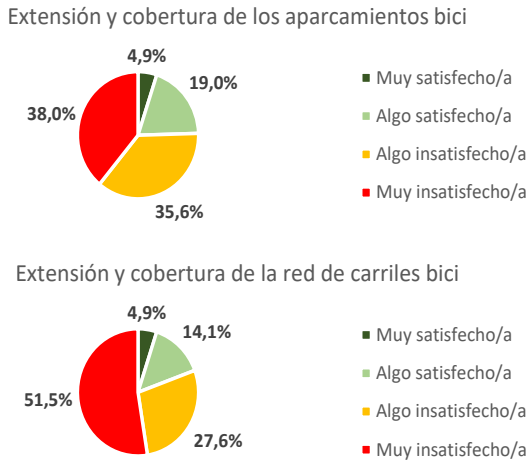


Ilustración 98. Percepción sobre la adecuación de la infraestructura ciclista.

Tal y como puede verse en las figuras, los encuestados no consideran que sea segura la circulación en bicicleta por la ciudad. Esto puede achacarse a que, tal y como afirman en las siguientes respuestas, la infraestructura y extensión de los carriles bici no son suficientes.

Al igual que para la movilidad peatonal, se proponen distintas medidas para paliar esta situación. Por lo **general se valora muy positivamente la creación de infraestructura ciclista, prefiriendo su segregación** frente

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 134 de 237

a uso compartido. A continuación, se desglosan dichas propuestas y como han sido valoradas:

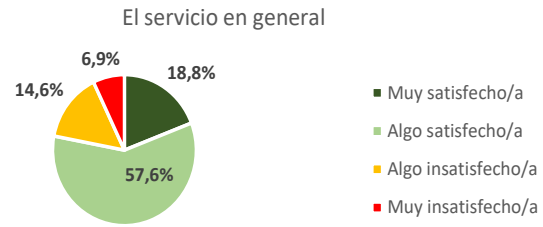
- **Más oferta de carriles bici (cosa que supondría eliminar estacionamiento o eliminación de carriles de circulación):** un 76,4% aprueba la medida, y un 55,9% lo hace de forma superior al notable (notas de 8 a 10 sobre 10).
- **Implantar ciclocalles, donde el ciclista comparte calzada con el vehículo motorizado:** aprobada igualmente por una amplia mayoría, pero en menor número que carriles bici segregados, con un 70,8% de aprobación. Solo un 38,5% lo considera una muy buena medida.
- **Más estacionamiento para bicicletas**: lo aprueba un holgado 83,9% de los encuestados, y un 50,9% lo considera muy buena medida.
- **Cursos y campañas de concienciación**: aprobación del 83,9%, y un 62,7% lo valora muy positivo.
- **Mayor conectividad en bicicleta entre los diferentes barrios y urbanizaciones**: es la medida más aprobada, con un 84,5% de aprobación, y un 66,5% que lo considera muy necesario.
- **Potenciar intermodalidad entre modos de transporte (bici-transporte público, etc.)**: obtiene una aprobación del 82% y un 60,2% lo considera muy necesario.

Atendiendo a la movilidad en **TRANSPORTE PÚBLICO**.

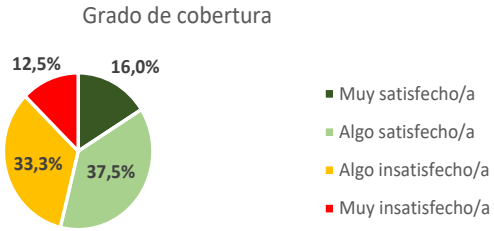
De los encuestados, un 31,68% afirma no usarlo nunca, mientras que los que lo usan más de 4 veces por semana son tan solo el 10,56%.

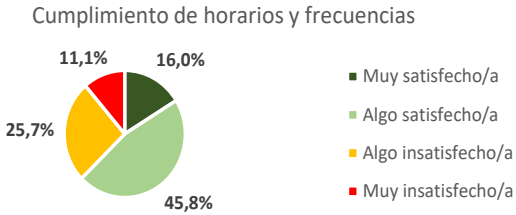
Por lo general, la percepción del transporte público es positiva, con una aprobación del 76,4% de los encuestados.

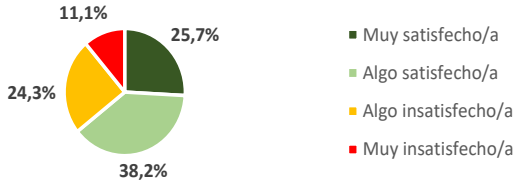
Entre los aspectos peor valorados está la **cobertura** del servicio, donde la insatisfacción es mayor, con un 45,8% de insatisfechos. Seguidamente se encuentra el cumplimiento de **horarios y frecuencias**, donde la insatisfacción alcanza el 36,8%. En el lado contrario estaría la limpieza, que tiene una valoración positiva entre la mayoría de encuestados, con una aprobación muy amplia del 86,9%.



Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 135 de 237







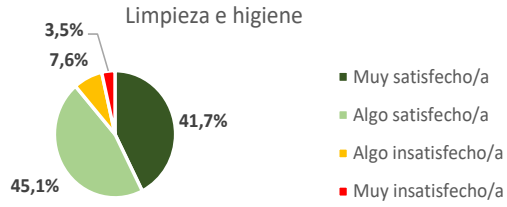


Ilustración 99. Valoración de distintos aspectos relacionados al transporte público.

A continuación, se desglosa la aprobación o desaprobación de las medidas propuestas:

- **Mejora de la frecuencia**: un 86,4% ve necesario aumentar la frecuencia, y del total un 53,7% lo considera muy necesario.
- **Ampliación de cobertura de las líneas**: un 86,4% lo aprueba, y un 58,5% lo considera muy necesario.
- **Mejora de las conexiones con polígonos industriales**: un 89,1% lo considera necesario, y un 56,5% muy necesario.

En relación a la movilidad en **VEHÍCULO PRIVADO**, se han propuesto diferentes medidas para ver el grado de aprobación de los encuestados:

- **Mejoras en la fluidez del tráfico**: lo aprueba un 84,6% de la población, mientras que lo considera muy necesario un 53,2%.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 136 de 237

- **Medidas de calmado del tráfico**: lo aprueba un 72,4% de la población, mientras que lo considera muy necesario un 39,1%.
- **Mejoras en señalización y orientación**: lo aprueba un 82,7% de la población, mientras que lo considera muy necesario un 40,4%.
- **Ampliación de la zona ORA**: es la medida menos popular, solo lo aprueba un 37,3%. Un 50% lo considera muy negativo.
- **Tarifas ORA según contaminación**: lo aprueba un 52,7% de la población, mientras que lo considera muy necesario un 26%.
- **Nuevos aparcamientos para residentes**: lo aprueba un 72%, un 41,3% lo considera muy necesario.

En relación a la nueva **Zona de Bajas Emisiones**:

- **Prohibir la circulación total de vehículos, excepto residentes, servicios y vehículos cero emisiones, en este sector:** lo aprueba un 60%, un 40% lo considera muy necesario.
- **Prohibir la circulación de vehículos muy contaminantes (sin etiqueta DGT) en este sector:** lo aprueba un 65%, un 51% lo considera muy necesario.

2.10.2. Encuestas de movilidad realizadas en los centros escolares

a) Alumnado, padres y/o tutores legales

Para caracterizar la movilidad asociada a los centros escolares, en el marco del presente Plan, se ha hecho difusión de una encuesta online enfocada a la comunidad de estudiantes para conocer sus hábitos y sus preferencias a la hora de desplazarse a los centros educativos. **La participación por parte de este colectivo ha sido muy importante, con más de 1.100 participantes**, lo que se traduce en que la muestra obtenida refleja con un mayor nivel de confianza el comportamiento y los deseos e intenciones en materia de movilidad de este conjunto de población.

De la muestra obtenida, un 67,07% de las respuestas procede de progenitores o tutores legales de los estudiantes, seguido de un 18,98% de estudiantes y finalmente un 13,95% de trabajadores de los distintos centros.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 137 de 237

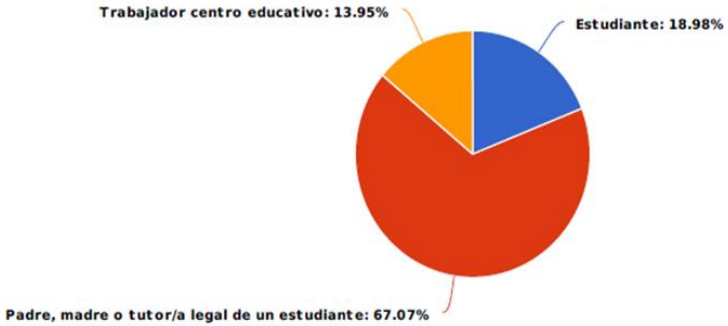


Ilustración 100. Proporción de los encuestados.

Se ha obtenido información de 22 centros educativos distintos (14 colegios, 7 institutos y la Escuela de Arte Pedro Almodóvar), de los cuales el 40 % de las respuestas están vinculadas a centros de educación infantil y primaria, el 59 % a institutos de enseñanza secundaria y un porcentaje muy residual de menos de un 1% a la Escuela de Arte.

Los centros con mayor representación son el IES Juan de Ávila, con el 27,6% de las respuestas, seguido del IES Santa María de Alarcos con el 17,3%, el IES Torreón de Alcázar con el 12,9, y el CEIP Don Quijote con el 11,73%.

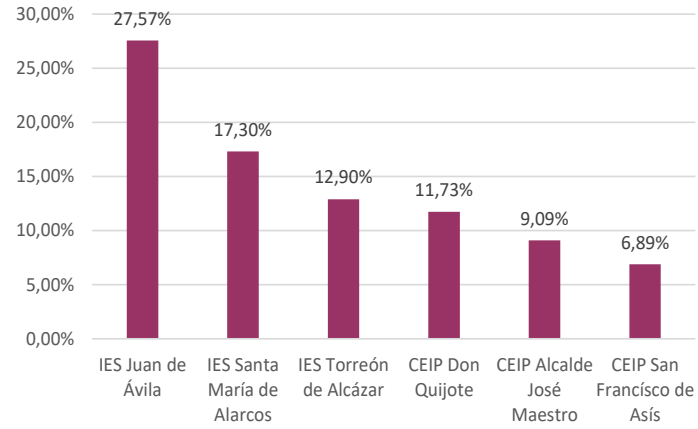


Ilustración 101. Porcentaje de los centros con mayor número de respuestas.

De los alumnos encuestados, **un 78,29% afirma que podría ir andando a su centro de estudios**.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 138 de 237

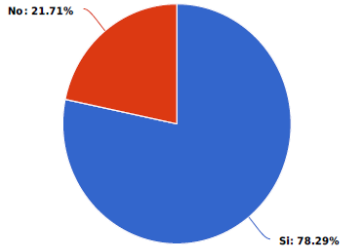


Ilustración 102. % de alumnos que afirma que podría ir andando a su centro escolar.

En relación a las encuestas respondidas **por los padres**, un 40,74% afirma residir a menos de 10 minutos andando del centro de estudios, un 30,31% entre 10 y 20 minutos, un 17,13% a más de 20 minutos, y finalmente un 11,81% afirma que es inviable acceder caminando al centro.

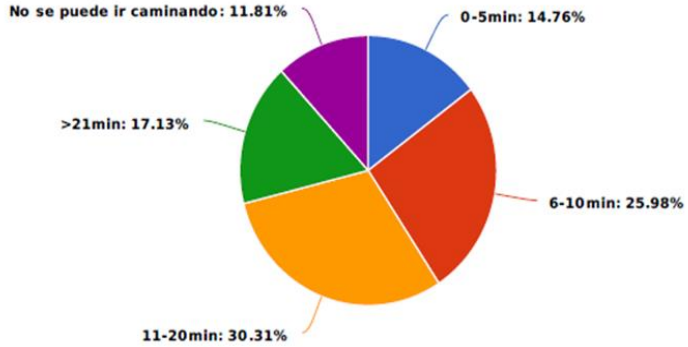


Ilustración 103. Duración del desplazamiento al centro educativo según los padres o tutores.

Si se suman los datos de los alumnos y padres, los que se desplazan caminando se reducen hasta el 57,3%.

Por otro lado, los que se desplazan **en vehículo privado serían en torno al 31,6%,** mientras que en transporte público y escolar se desplazaría el 8,9%, y finalmente se encontrarían la bicicleta y motocicleta con un 1,7 y 0,2% respectivamente.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 139 de 237

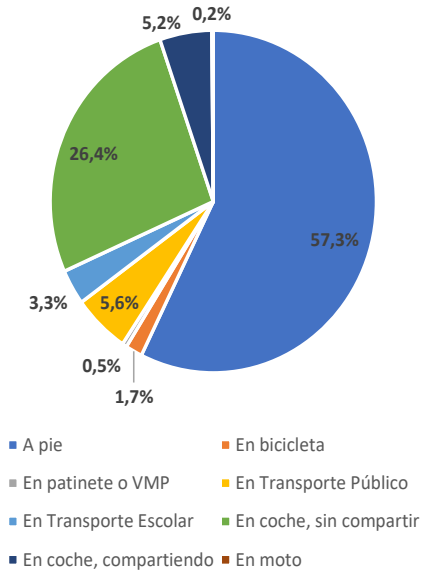


Ilustración 104. Modo de desplazamiento de los alumnos ara llegar a su centro escolar.

Del total de los alumnos encuestados, un 72,67% del total se desplaza al centro, bien solo o con amigos, sin la presencia de un adulto, frente al **27,33% que sí que son acompañados.**

De los que van acompañados y, atendiendo a esta circunstancia, el porcentaje más alto corresponde a los que los padres utilizan la ruta para posteriormente desplazarse al trabajo. Seguidamente un 24% afirma no tener la edad suficiente, un 22% manifiesta estar lejos del centro, y un 20% considera que el recorrido es peligroso debido al tráfico.

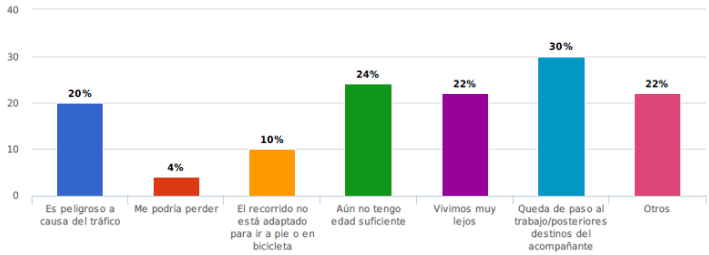


Ilustración 105. Motivos por los cuales los alumnos van acompañados al centro.

Atendiendo a **las respuestas de los padres**, la amplia mayoría afirma que sus hijos **no tienen edad suficiente** o que **el camino es peligroso a causa del tráfico**, lo cual implica un 49,52% y 40% de las respuestas. A diferencia de las respuestas aportadas por los alumnos, el que el centro quede lejos de casa o de paso para ir al trabajo no es una opción destacada, reduciéndose al 10,95% en ambos casos.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 140 de 237

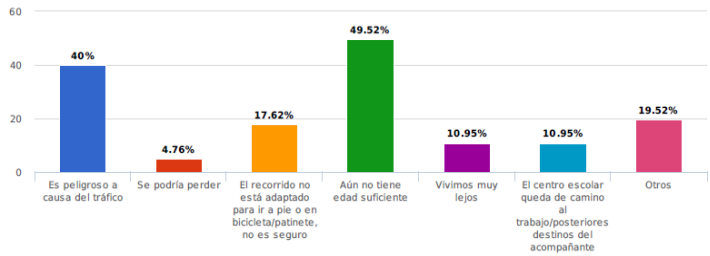


Ilustración 106. Motivos por los cuales los padres acompañan a los alumnos al centro de estudios.

Igualmente, pese a las respuestas aportadas, el 65% de los adultos se desplazaría posteriormente al trabajo, mientras un 24% volvería a casa y un 14% afirma ir a otras gestiones. Las respuestas son idénticas tanto en los resultados de las encuestas a alumnos, como padres.

En referencia a la seguridad vial, hay una gran disparidad entre la respuesta de alumnos y padres. Un 25,94% de los alumnos lo consideraría poco o muy inseguro, frente al 40,68% de los padres.

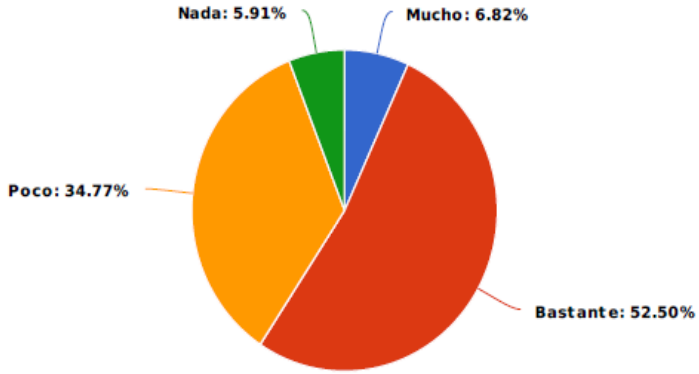


Ilustración 107. Percepción de la seguridad vial de los padres.

En cuanto a la disposición de aparcamiento para bicicletas o patinetes, un 39,24% de los alumnos considera que no los hay. Y un 52,83% considera que la infraestructura de accesos para este tipo de medios es insuficiente.

Nuevamente **los padres** tienen una visión más negativa, donde la disposición de aparcamiento para bicicletas u otros medios sostenibles es mala para un 67%. Atendiendo a las infraestructuras de acceso, como carriles bici, calles peatonales o aceras anchas, **tan solo un 28,09% considera que la infraestructura sea adecuada.**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 141 de 237

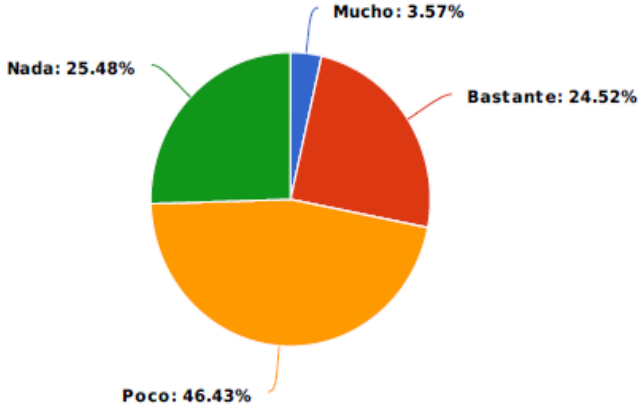


Ilustración 108. Accesibilidad de medios de transporte sostenibles (bicicletas y patinetes) según los padres.

Así mismo, la percepción de los padres en el **volumen de vehículos** en las zonas aledañas a los centros de estudios les parece **alta, con una amplia mayoría de un 87,27% de las respuestas.**

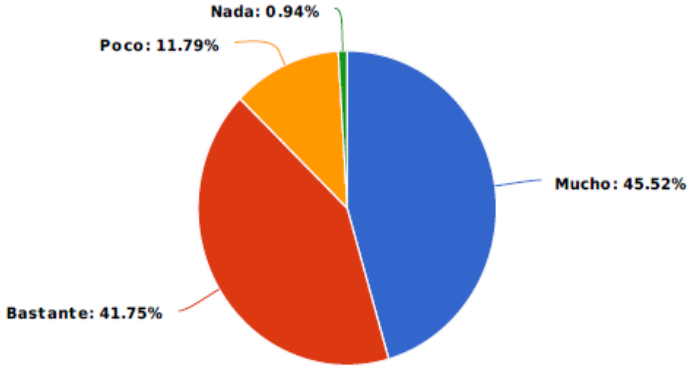


Ilustración 109. Respuesta a la percepción del número de coches en la zona.

Respecto a las medidas a ser llevadas a cabo según los padres, se considera de forma prácticamente uniforme pacificar el tránsito de vehículos, mejorar los itinerarios a pie, aumentar las posibilidades de acceder en otro medio de transporte, así como fomentar hábitos de movilidad sostenible.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 142 de 237

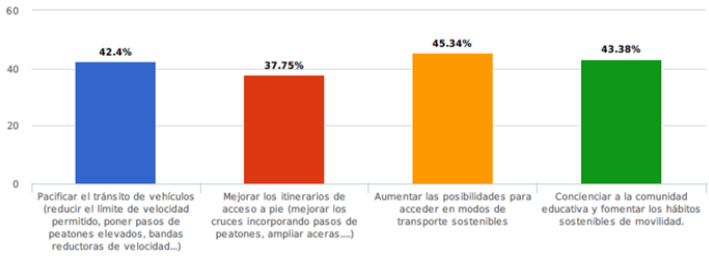


Ilustración 110. Medidas necesarias a llevar a cabo.

En cuanto a **la responsabilidad individual**, un amplio 84% afirma que sus hábitos pueden influir en el comportamiento de sus hijos. Y un 82% estaría dispuesto a participar en los proyectos de **Caminos Escolares Seguros.**

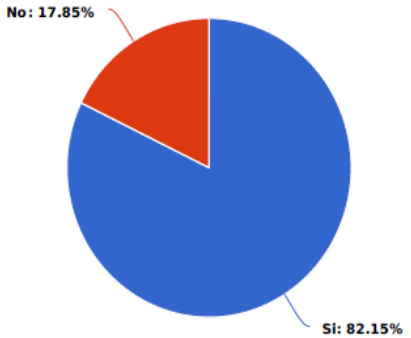


Ilustración 111. Voluntad de los padres a participar en el programa de Caminos Escolares.

En cuanto al **medio preferente** de los alumnos para ir al colegio, no difiere mucho del medio efectivo en el que se va en la realidad, disminuyendo la proporción de los que irían andando hasta el 45,86%, y aumentando significativamente los que querrían ir en bicicleta, hasta el 15,92%, y en motocicleta, hasta el 4,46%.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 143 de 237

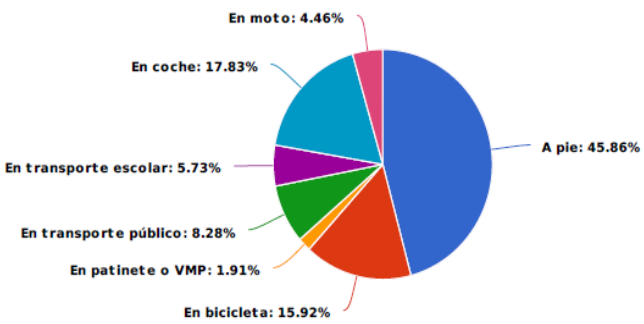


Ilustración 112. Preferencia de medio para ir al centro de estudios.

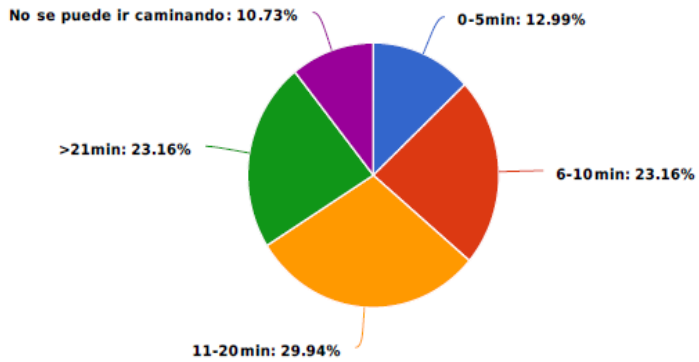


Ilustración 113. Distancia del domicilio del personal al centro de trabajo.

b) Profesorado y personal del centro

En relación al personal del centro, un 10,73% afirma que no se puede ir caminando, y un 23,16% afirma que su domicilio se encuentra a una distancia superior a los 21 minutos.

En cuanto al reparto modal, las cifras de desplazamiento en vehículo privado son mayores que en el caso de los alumnos, llegando al 37,72%. Destaca el uso **de la bicicleta**, mayor de un 8%.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 144 de 237

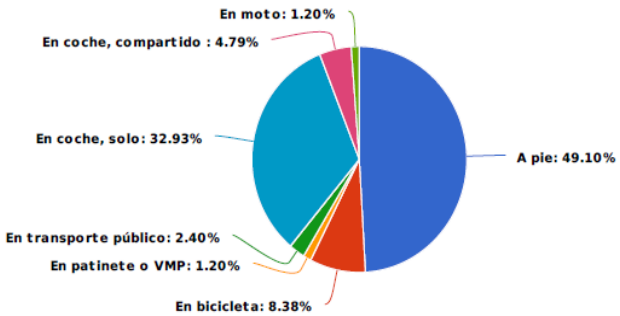


Ilustración 114. Reparto modal del personal de los centros docentes.

Respecto a la decisión de utilizar el coche, en torno al 39% dice usarlo por la rapidez, al igual que para hacer otras gestiones u actividades. Un 31% dice vivir muy lejos, y un 23% porque el itinerario a pie/bici no es adecuado.

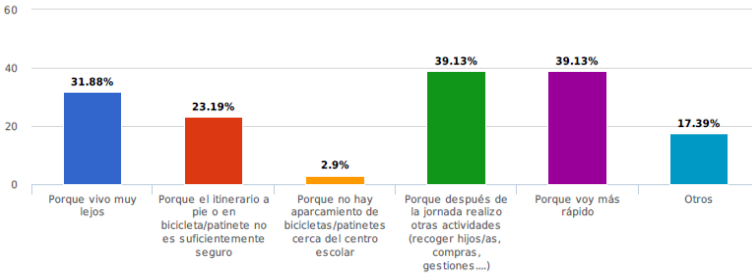


Ilustración 115. Justificación de la elección del coche.

Además, **un 40% porcentaje asegura poder aparcar dentro del recinto escolar**.

En cuanto a la percepción de la seguridad vial en los entornos escolares, no hay diferencias significativas comparando con las respuestas de los padres.

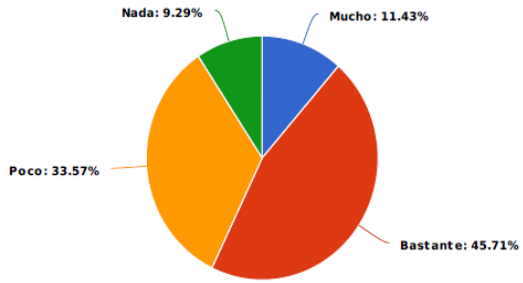


Ilustración 116. Percepción de la seguridad vial del entorno.

También se valora de forma negativa, con un 71,74% de las respuestas, la disponibilidad de infraestructuras para modos sostenibles.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 145 de 237

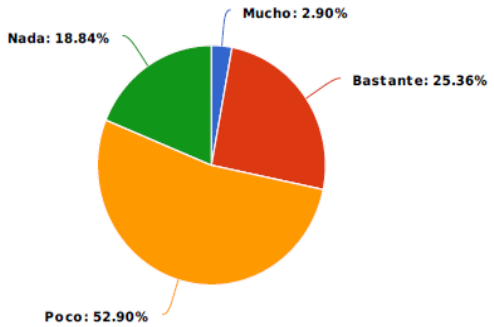


Ilustración 117. Disponibilidad de instalaciones para bicis/VMP.

Entre los aspectos a mejorar, los porcentajes son similares a las respuestas de los padres, sin embargo, el peso de **la comunidad educativa** es mayor, con un 55% de las respuestas.

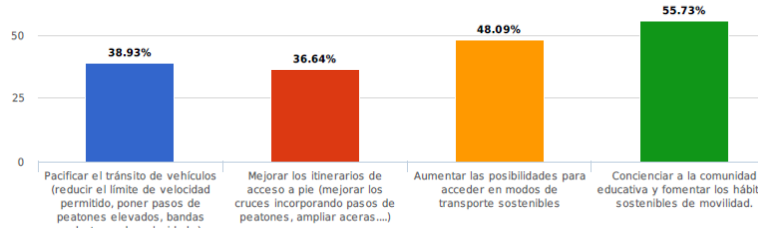


Ilustración 118. Propuestas de mejora acorde al personal

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 146 de 237

3. OBJETIVOS, ESCENARIOS Y LÍNEAS ESTRATÉGICAS

3.1. OBJETIVOS GENERALES

El diagnóstico técnico del sistema de movilidad dibuja cuantitativamente la situación de partida, y mide la intensidad de sus problemas (diagnosis cuantitativa). El resultado de este diagnóstico técnico permite plantear adecuadamente los objetivos principales del Plan, y establecer indicadores que los representen.

Buena parte de los objetivos del Plan, principalmente los vinculados a seguridad vial, calidad del aire o reducción de emisiones de gases de efecto invernadero deben responder, como mínimo, a la normativa establecida por la Unión Europea, que es garante de su cumplimiento.

Otros objetivos, relacionados con los estándares de calidad que se desean para el espacio público y para cada uno de los modos de transporte, deben responder a la satisfacción del derecho social universal a la movilidad, y garantizar una movilidad eficiente y competitividad, ineludible para conseguir el progreso económico y social de Ciudad Real. Estos objetivos quedan supeditados a la capacidad de transformación que, en el plazo de vigencia del plan, puede asumir la ciudad, y a los medios económicos que se puedan comprometer para acelerar la modernización del sistema.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ciudad Real, tiene como objetivos generales conseguir mayores niveles de sostenibilidad, eficiencia, inclusividad y seguridad del sistema de movilidad. Y todo ello desde una visión compartida en la toma de decisiones.

3.1.1. Movilidad segura

La seguridad es un requisito indispensable de un sistema de movilidad sostenible, no solo la seguridad real sino la percibida. Los ciudadanos de Ciudad Real, de todas las edades, han de sentirse seguros en sus desplazamientos a pie y en bici en el núcleo urbano. Para ello, el plan plantea una reducción de las velocidades de circulación y una mejora de las condiciones de circulación de peatones y ciclistas.

El presente Plan, en relación con la seguridad vial, asume absolutamente los objetivos de la Comunicación «Europa en movimiento: una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia» (2018): que son -reducción del número de víctimas mortales de accidentes de tráfico en un 50 % entre 2020 y 2030, así como -reducción del número de lesiones graves en un 50 % en el mismo período.

También se considera el objetivo de movilidad segura desde el punto de vista de la seguridad ciudadana, principalmente la disminución del riesgo real y percibido por las mujeres en sus desplazamientos. En este sentido, se ha de garantizar que las condiciones del viaje sean seguras, con entornos agradables en los itinerarios a pie y mediante la introducción de mecanismos de vigilancia en el transporte público. En definitiva, se trata de que la movilidad no afecte a las condiciones de seguridad de la

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 147 de 237

ciudadanía y no sea un factor que incida negativamente en la distribución modal.

3.1.2. Movilidad sostenible

Por lo que se refiere a la sostenibilidad, se plantea como objetivo conseguir una reducción sustancial de las emisiones contaminantes y del consumo energético. En este sentido, el objetivo cuantitativo planteado no puede ser otro que mantener el cumplimiento de los límites acordados por la Unión Europea en la directiva 2008/50 modificada en parte por la directiva 2015/1480. Además, ha de tenerse en cuenta la revisión de los parámetros y umbrales revisados por la OMS en 2021.

Por lo que se refiere a los gases de efecto invernadero, los objetivos de reducción de emisiones a 2030 quedan recogidos en las Conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014. En éstas se aprobó el Marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030 que contempla una serie de metas y objetivos políticos para toda la UE durante el periodo 2021-2030. Estos objetivos se han recogido en la Ley de Cambio Climático y transición energética y son:

- Las emisiones del conjunto de la economía española en el año 2030 deberán reducirse en, al menos, un 23 % respecto al año 1990 y se deberá alcanzar la neutralidad climática a más tardar en el año 2050
- Participación de las energías renovables de, al menos, un 32% sobre la total consumida en 2030.

Resulta ineludible que el mix energético de electricidad avance hacia fuentes sostenibles y, que la recarga eléctrica de los vehículos se realice mayoritariamente en periodo nocturno, período donde la sostenibilidad de este mix es mayor. El Plan propone para 2030, que, como mínimo, un 20% del parque circulante corresponda a vehículos eléctricos, con lo que conlleva de creación de más puntos de carga (electrolineras) en la ciudad.

3.1.3. Movilidad inclusiva

El sistema de movilidad también debe ser universal e inclusivo, entendido éste como el derecho y la posibilidad de todos los ciudadanos a moverse en las mejores condiciones. La garantía de ese derecho exige, por un lado, mejorar los sistemas de transporte público, priorizándolos y dotándolos de los más elevados niveles de cobertura, frecuencia y accesibilidad. Por otro, se deben mejorar especialmente las condiciones de la movilidad peatonal y ciclista. Es necesario recordar que el núcleo urbano de Ciudad Real tiene una longitud máxima de 4 km (de la Ctra. de Toledo al Hospital General en el eje norte-sur, y de Ctra. de Piedrabuena al Polígono de Carrión en el eje este-oeste), lo que hace que, en los desplazamientos punta a punta, en el peor de los casos, los tiempos de desplazamientos no superen los 15 minutos a en bicicleta, y en el caso de los desplazamientos radiales no superen los 20 minutos caminando o los 5 minutos en bicicleta.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 148 de 237

Para ello, se plantea una gran trasformación del centro urbano que permita convertirlo en zona de prioridad peatonal.

3.1.4. Movilidad eficiente

Una mayor eficiencia comporta una mejora de la funcionalidad del sistema de movilidad de la ciudad, incrementa la calidad de vida de sus ciudadanos y acelera su progreso desde la perspectiva económica y social. En este sentido, se estima como objetivo que ninguna vía supere el nivel de servicio C (por debajo del 70% de saturación). La transformación de las vías, dando un mayor peso al peatón y la bicicleta ha de ser compatible con el mantenimiento de los niveles de servicio actuales.

Para ello, el Centro de la población debe quedar a menos de 1 km de un aparcamiento de disuasión para que de esta forma no haya tráfico de agitación en búsqueda de aparcamiento en las vías principales.

Otro objetivo de eficiencia es garantizar "la ciudad de los 15 minutos" mediante un planteamiento de planificación y gestión urbanístico a medio plazo, que potencie densidad demográfica y diversidad de usos para que la ciudadanía encuentre todo lo que necesita para su vida cotidiana en un radio de 15 minutos desde su residencia, incluido y, sobre todo, su trabajo. Como consecuencia directa de la "ciudad de los 15 minutos" se reduciría la movilidad cotidiana obligada en modos motorizados, coincidente con la punta de movilidad.

Por otro, es preciso realizar una apuesta decidida por la micromovilidad. No sólo se trata de mejorar la oferta de espacio público para estos modos (ampliaciones de acera, priorización peatonal de la mayoría de las vías, carriles ciclistas, aparcamientos para vehículos), sino impulsar, mediante el uso de nuevas tecnologías, el compartir vehículos limpios.

De especial importancia será la incorporación de mecanismos de información y planificación de la gestión de la Distribución Urbana de Mercancías que permita optimizar esta actividad tan importante para el funcionamiento de la ciudad, y que tantas externalidades genera, y a los usuarios, sean receptores o distribuidores. La monitorización de las zonas de carga y descarga, la potenciación de centros de ruptura de carga, etc. son recogidas como acciones del presente plan.

3.1.5. Movilidad compartida

Mejorar las condiciones del sistema de movilidad pasa ineludiblemente porque sean los ciudadanos de Ciudad Real quienes asuman en sus pautas de movilidad principios éticos y de sostenibilidad, es decir por una acción sobre la movilidad más compartida. El ciudadano ha de ser consciente de las consecuencias de su elección modal. Del mismo modo su aportación es básica como garante del correcto funcionamiento sistema de movilidad, denunciando carencias y planteando soluciones. En este sentido la educación vial se considera un elemento básico y en el horizonte del Plan ha de llegar como mínimo a un 70% de la población.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 149 de 237

3.2. ESCENARIOS TEMPORALES DE DISTRIBUCIÓN MODAL

3.2.1. Estrategia de priorización de modos

La estrategia que el presente PMUS proyecta en orden a alcanzar los anteriores objetivos pasa por la racionalización del uso de cada modo, por supuesto, en base a su integración funcional. Esa racionalización precisa, en primer lugar, de una **priorización de modos de transporte**.

Así, el **peatón**, **es el modo universal y prioritario por naturaleza** (todos somos o terminamos siendo peatones). Las dificultades a la movilidad peatonal en el espacio público, discrimina los desplazamientos no sólo de las personas con movilidad reducida, sino de toda la población, durante un periodo que se extiende a más de **un tercio de su vida** (infancia, apoyo a la movilidad de las generaciones anteriores y posteriores, y recibiendo el apoyo de la generación posterior).

Por ello, es necesario incrementar la calidad urbana de los desplazamientos en Ciudad Real, a través de la mejora de los itinerarios principales y la ordenación del espacio público. En este sentido, se plantea como prioritario culminar el plan de peatonalización del Centro y la mejora de los ejes radiales de acceso.

El **transporte público**, abierto a todos, constituye el **otro modo prioritario de este Plan**. Conforma la columna vertebral del sistema y es el modo indispensable para garantizar la movilidad universal de toda la ciudadanía. Se plantea, en primer lugar, mejorar la comunicación en los espacios urbanos insuficientemente conectados y apoyar, en su caso, la transferencia modal entre coche, bici, patinete y el transporte público. La oferta de transporte público estará especialmente atenta a cubrir los deseos de movilidad por motivos de desplazamiento laborales, favoreciendo la no discriminación de la población trabajadora por la tenencia o no de coche. Además, una parte de los usuarios de coche no tiene alternativa razonable en otro modo más sostenible. En este sentido, se plantea como objetivo reforzar el transporte público en los nuevos focos de actividad (edificio Junta de Comunidades y ampliación del polígono industrial.

La bicicleta, VMP y otros modos de micromovilidad se configuran como un nuevo actor en la movilidad de Ciudad Real que el Plan quiere fomentar por su escaso o nulo impacto medioambiental o energético, y su versatilidad para completar un viaje multimodal puerta a puerta. Así, el Plan propone, completar la red ciclista contemplada en el Plan Director Ciclista elaborado en 2015.

También, el Plan da respuesta a la demanda de movilidad de desplazamientos, denominados **esenciales en vehículo privado motorizado**, Estos desplazamientos esenciales son aquellos que sólo pueden realizarse en ese modo. Es decir: la **Distribución Urbana de Mercancías, servicios públicos, etc.**, y, los que se realizan en coche por no existir alternativas razonables en otros modos para desarrollarse.

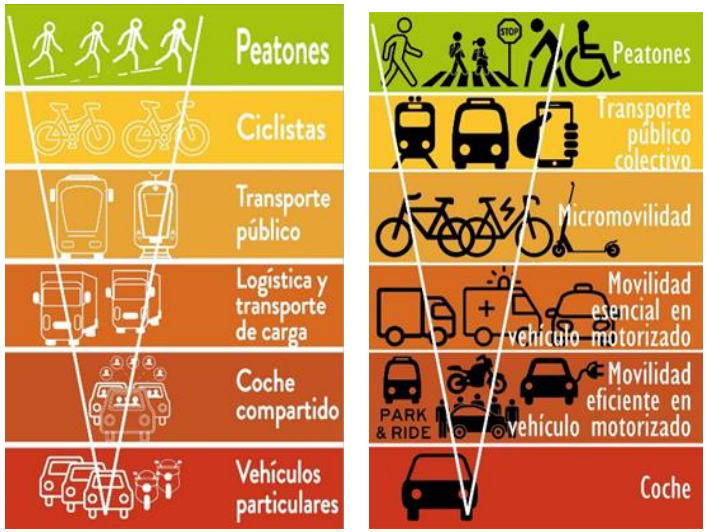


Ilustración 119. Pirámide clásica priorización modal (derecha) y pirámide multimodal (elaboración propia).

3.2.2. Objetivos de distribución modal

Así, una vez definidos los objetivos y cuantificados los indicadores asociados, se procede a la prognosis cuantitativa de la situación de llegada, en el horizonte temporal de vigencia del Plan.

Es evidente que el indicador relativo a la distribución **modal**, porcentaje de usuarios en cada modo de transporte, proyecta con gran nitidez la consecución de casi todas las estrategias programadas y, en definitiva, es muy sensible al nivel de aproximación a los objetivos del Plan. Por ello, el **cambio modal** resulta un elemento estratégico de primer orden para alcanzar los hitos establecidos en cada horizonte: 2023 y 2030.

Así, la disminución del número de kilómetros recorridos en coche reduce la contaminación, el consumo energético y la congestión, libera espacio público, además de minimizar el riesgo de sufrir accidente.

Se plantea como objetivo que la utilización del coche no supere el 30%, lo que supone la reducción de un 10% del número de vehículos en circulación. Con este cambio modal más la aceleración del cambio tecnológico propiciado por la creación de las zonas de Bajas Emisiones, se podrán alcanzar los objetivos medioambientales comprometidos.

Para ello, se plantea que en 2030 se recuperen los niveles de demanda del transporte público de 2012. Por otro lado, la apuesta por la mejora de la oferta peatonal y ciclista se ha de traducir en que los modos no motorizados superen el 62% del número total de desplazamientos.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 150 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 151 de 237

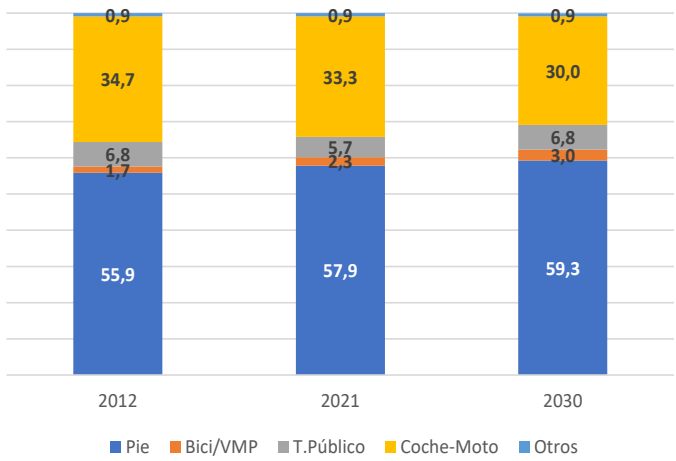
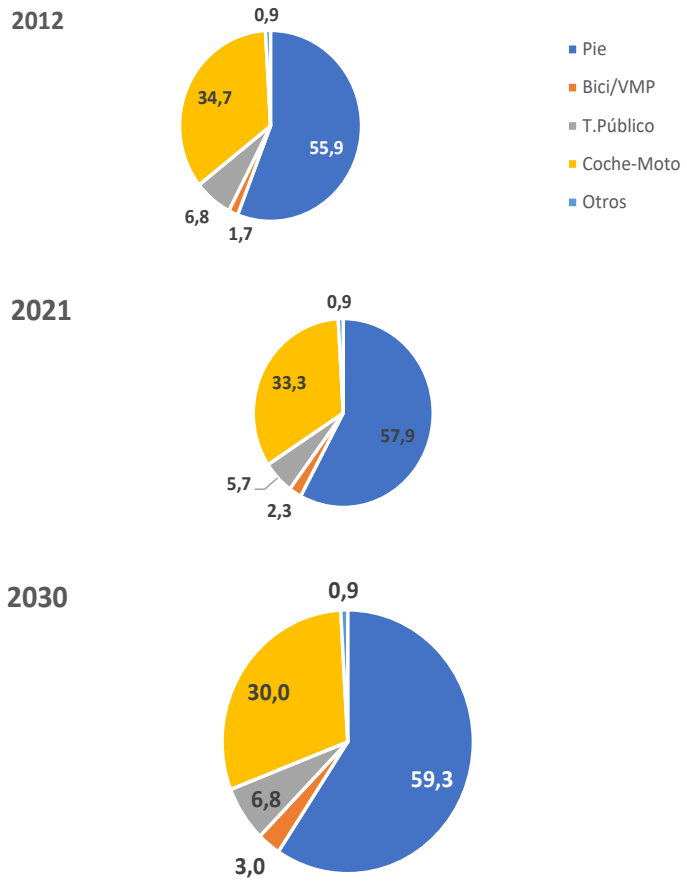


Ilustración 120. Objetivos de la distribución modal.



Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 152 de 237

3.3. ESCENARIOS TEMPORALES Y ESTRATEGIAS DE ACTUACIÓN

Este documento contempla dos escenarios temporales de análisis:

- **Corto-medio plazo**: En este horizonte se pretende dar respuesta a los problemas detectados más importantes, primando las actuaciones de gestión y las infraestructuras más prioritarias. En este sentido, se plantea la actuación de la mejora de la movilidad peatonal en el interior de rondas y el entorno de los colegios, y la configuración de la zona centro de la ciudad como una Zona de Bajas Emisiones.
- **Largo plazo**: Se consideran la consolidación de las políticas de movilidad, el pleno desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) y los desarrollos del nuevo edificio de la Junta de CLM, así como el polígono industrial de la Carretera de Carrión.

La comparación entre la nueva oferta y demanda de movilidad en vehículo privado determina, para cada uno de los escenarios y periodos de análisis, unas problemáticas para cuya resolución se plantean las medidas de actuación recogidas en este documento, periodificadas igualmente en los dos escenarios propuestos. A continuación, se exponen las propuestas realizadas, clasificadas en distintos planes sectoriales:

4. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

4.1. CREACIÓN DE UNA ZONA DE BAJAS EMISIONES EN EL INTERIOR DE RONDAS

4.1.1. Definición

Una ZBE es un área delimitada por una administración pública que, en ejercicio de sus competencias, restringe progresivamente el acceso, la circulación y el estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Esta delimitación puede ser de utilidad, además, para promover zonas urbanas más seguras reduciendo las víctimas de accidentes de tráfico, así como para generar espacios urbanos más habitables e inclusivos socialmente.

Se propone delimitar dos áreas urbanas diferenciadas en las que se aplicarán restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, con el fin de reducir las emisiones contaminantes, mejorar la calidad del aire y promover un entorno urbano más saludable y seguro.

Una de estas zonas está destinada a una regulación permanente del tráfico en el núcleo central de la ciudad, con prioridad peatonal y acceso restringido a vehículos autorizados según su potencial contaminante. La otra zona está concebida como un instrumento de activación temporal

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 153 de 237

ante situaciones de elevada contaminación atmosférica, implementando medidas restrictivas adaptadas a la gravedad de cada episodio.

Estas áreas constituyen herramientas clave en la transición hacia un modelo de movilidad urbana sostenible, promoviendo la reducción del tráfico motorizado, el uso del transporte público y modos activos como la bicicleta o el desplazamiento a pie. A su vez, permiten fomentar la seguridad vial, disminuir el ruido urbano y recuperar el espacio público para el uso ciudadano.

4.1.2. Marco legal

Las Zonas de Bajas Emisiones están en línea con lo que contemplan la Declaración de Emergencia Climática (línea prioritaria nº 17), el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (apartado 3.2 - medida 2.1) y el Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (medida T.1.2), la Ley de Cambio Climático y Transición Energética (Artículo 14.3.a).

Concretamente, la Ley de Cambio Climático obliga a todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes a establecer zonas de bajas emisiones (ZBE) urbanas como medida esencial para la mejora de la calidad del aire y, en consecuencia, para conseguir un ambiente más saludable para la ciudadanía de estos 149 grandes centros urbanos de más de 50.000 habitantes.

A escala europea, la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del medio ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa, que establece, entre otras, medidas destinadas a definir y establecer objetivos medioambientales de calidad del aire.

Adicionalmente, en 2021 la OMS revisó los valores límite de concentración de contaminantes que resultan nocivos para el ser humano. Esto es debido a que se ha evidenciado la problemática que supone para la salud de la población la presencia de contaminación incluso a niveles bajos. Los nuevos niveles recomendados son:

- **$PM_{2.5}$**: la media anual no debe exceder los 5 µg/m^3, mientras que las medias diarias no deben superar los 15 µg/m^3 más de 3 o 4 días al año.
- **PM_{10}**: la media anual no debe exceder los 15 µg/m^3, mientras que las medias diarias no deben superar los 45 µg/m^3.
- **Ozono (O_3)**: no se deben exceder concentraciones de 100 µg/m^3 de media durante ocho horas.
- **Óxido Nitroso (NO_2):** no se debe exceder concentraciones de 10 µg/m^3 de media anual, ni 25 µg/m^3 de media diaria.
- **Dióxido de Azufre (SO_2):** no deberá exceder 40 µg/m^3 de media diaria.
- **Monóxido de Carbono (CO)**: no deberán superarse concentraciones de 7 µg/m^3 de media diaria.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 154 de 237

Los criterios de la OMS aún no están integrados en el marco legal, no obstante, al ser más estrictos, es necesario tenerlos en cuenta para valorar la calidad del aire en Ciudad Real.

Acorde a la Ley de Cambio Climático, las ciudades dentro de esta categoría deberán adoptar, antes de 2023, planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación, que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, entre otras, el establecimiento de zonas de bajas emisiones.

La normativa municipal como traslado de la ley de cambio climático debe como aspecto general prohibir el acceso a la zona de los vehículos más contaminantes y su circulación en ella, aunque también existen zonas donde los vehículos deben pagar una tasa en función del potencial contaminante del vehículo.

Uno de los aspectos a tener en cuenta en la normativa municipal será la clasificación de los vehículos en base a su potencial contaminante, siguiendo el criterio establecido en la Orden PCI/810/2018, de 27 de julio, que publico la Dirección General de Tráfico, en la que se estableció la clasificación de los vehículos en virtud de su potencial contaminante. Con dicha clasificación se permite discriminar positivamente los vehículos más respetuosos con el medio ambiente, identificándolos a través de los distintivos ambientales 0, ECO, verde y amarillo.

Adicionalmente, en Ciudad Real ya existen políticas públicas, estrategias, proyectos y acciones municipales que se dirigen a alcanzar los objetivos de sostenibilidad social, cultural, económica y medioambiental; así como estrategias como la DUSI "Ciudad Real Eco-integradora 2022", el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, el proyecto URBACT Ciudades Ingeniosas, el Plan estratégico socioeconómico del IMPEFE, el Plan Municipal de Adicciones, el Plan Local de Inclusión o el Plan Municipal de Igualdad entre mujeres y hombres, continuar trabajando en la misma dirección que los 17 ODS y estos se alinearán para pasar a formar parte también de la estrategia de Agenda 2030.

4.1.3. Objetivos de la ZBE

Los principales objetivos de la Zona de Bajas Emisiones son la preservación y mejora de la calidad del aire. Para ello, se busca reducir la emisión de contaminantes atmosféricos, así como el ruido provocados por el tráfico rodado.

El sistema de etiquetaje permite aumentar la participación de los vehículos limpios sobre el total del parque automovilístico, al mismo tiempo que la prioridad de otros modos permiten la reducción del tráfico.

Asimismo, se promueve el cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles, primando la **movilidad activa** y recuperación de **espacio público.** Además del impulso de la eficiencia energética en el uso de los medios de transporte.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 155 de 237

Disminución de la contaminación atmosférica objetivo

Las diferentes medidas adoptadas tendrán como resultado una reducción cuantificable de la contaminación atmosférica, tal y como se puede comprobar en la Tabla 34.

Tabla 34. Objetivos de disminución de la contaminación atmosférica por la implantación de la Zana de Bajas Emisiones.

Contaminante	Reducción ZBE	Reducción Ciudad
Gases efecto invernadero (CO_2)	15%	10%
Óxidos de nitrógeno (NO_x)	50%	40%
Partículas (PM_{10})	60%	30%

La calidad del aire en Ciudad Real se considera buena, ya que cumple con los límites establecidos en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire. Sin embargo, se han superado algunos valores recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en sus directrices de 2021. En particular, se destacan excesos en los niveles de ozono (75 días al año) y partículas PM10, según se observa en la Tabla 35 (datos de 2019 en relación con los límites de la OMS de ese año).

Por ello, aunque dichas recomendaciones no son obligatorias a día de hoy, se considera necesaria la implementación de medidas para mejorar la calidad del aire y reducir los niveles de ruido en la ciudad.

Tabla 35. Contaminación en Ciudad Real, año 2019. Fuente: MITECO

Niveles de contaminación (2019)		
Contaminante	**Valor medio anual.**	**Límite (OMS 2019)**
NO_2	15 µg/m^3	30 µg/m^3
SO_2	-	40 µg/m^3
PM_{10}	22,8 µg/m^3	20 µg/m^3
O_3	75 días	20 días máximo/año.
$PM_{2.5}$	-	10 µg/m^3

4.1.4. Monitorización

Ambas zonas dispondrán de sistemas de medición y control ambiental y de tráfico, incluyendo sensores de calidad del aire y cámaras de lectura de matrículas. Estos permitirán realizar un seguimiento del impacto de las medidas implantadas y ajustar las estrategias en función de su efectividad.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 156 de 237

4.1.5. Descripción del núcleo afectado.

La zona afectada por esta medida se trata de todo el núcleo ubicado **dentro de la primera ronda**. Los criterios para la elección de esta han sido:

- Su tamaño: se trata de una zona lo suficientemente **amplia**: 1,50 km^2 (4,72 km de perímetro), lo que hace que tenga un significativo impacto en la ciudad. Además, en el reside más de la mitad de la población del municipio.
- Los límites son claros, tal y como indican las recomendaciones del MITMA. Facilitando su comprensión a la ciudadanía.
- Al aglutinar el centro y los principales equipamientos, es la zona de la ciudad que dispone de una **mejor oferta de transporte público**: todas las líneas urbanas pasan por ella, aunque sea de forma perimetral.
- Es la zona de la ciudad en la que, por la morfología viaria, menos espacio se destina al peatón, y más **carencias de espacio público** presentan. En definitiva, se trata de los barrios menos preparados para una circulación intensa de vehículos.
- Son los barrios donde la ocupación tanto diurna como nocturna del **estacionamiento** es más elevada. En definitiva, la demanda de aparcamiento supera la oferta existente.
- En ella se encuentran los principales centros atractores de la ciudad, englobando todo el casco histórico y el centro comercial y de oficinas, donde además se ubican numerosos edificios administrativos como el Ayuntamiento o la Diputación.

Por tanto, la ZBE quedaría conformada de la forma siguiente:

- **Zona Central Permanente (ámbito prioritario peatonal):** corresponde al corazón urbano de la ciudad, donde confluyen los principales centros administrativos, comerciales e históricos. En ella se concentra una elevada densidad peatonal y vehicular, con déficit de espacio público y un alto grado de ocupación del viario. La zona incluye los entornos de la Plaza Mayor, calle General Aguilera, calle Feria, calle Lanza, entre otras.
- **Zona de Activación por Contaminación:** comprende un ámbito de mayor extensión a nivel de la primera ronda de circunvalación, activable únicamente durante episodios de contaminación atmosférica, cuando los niveles de determinados contaminantes superen los umbrales establecidos en la normativa aplicable. En estos casos se restringe temporalmente el acceso a los vehículos más contaminantes.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 157 de 237



Ilustración 121. Ámbito de la ZBE propuesta.

4.1.6. Soluciones tecnológicas para la implantación de la ZBE.

Se instalarán puntos de control con sistemas de lectura automática de matrículas conectados a un centro de gestión del tráfico. El sistema permitirá verificar las autorizaciones de acceso y realizar un seguimiento continuo de los vehículos que circulan por cada zona.

4.1.7. Señalización

Se implementará una señalización específica para cada una de las zonas, con indicación clara de las restricciones vigentes y de la existencia de sistemas de control mediante cámaras. Se contará, además, con el soporte informativo de plataformas digitales como DGT 3.0.

4.1.8. Restricciones

Una ordenanza regulará la Zona de Bajas Emisiones de Ciudad Real debiendo tener en cuenta las restricciones de acceso y circulación de vehículos con limitaciones en función del potencial contaminante de los mismos o siguiendo criterios de cuantificación de vehículos máximo en el interior de la zona delimitada.

Además, deberá contemplar las distintas tipologías de autorizaciones y exenciones previstas, así como las posibles moratorias a conceder.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 158 de 237

En la zona central, el acceso estará limitado en todo momento a vehículos con autorización, en función de su categoría ambiental, su actividad o su vinculación con residentes. En el ámbito de activación temporal, las restricciones solo se aplicarán cuando se declare un episodio de contaminación ambiental, afectando a los vehículos sin distintivo o de mayor impacto contaminante.

4.1.9. Medidas complementarias

En términos generales, esa actuación es un conjunto de medidas que deben aplicarse y desarrollarse de forma conjunta, detallándose en medidas posteriores:

- **Modificación de la ordenanza.** Será necesario desarrollar una Ordenanza Municipal que de respaldo y refuerce esta propuesta de ZBE.
- **Ejes peatonales.** Reforzar los ejes existentes, de manera que garanticen de forma cómoda (aceras amplias y arboladas si es posible, mobiliario urbano, etc.) y segura (buena iluminación, control de la velocidad de los vehículos, etc.) la conexión entre todos los barrios de la ciudad.
- **Ampliación de la zona peatonal**
- **ORA**. Ampliación de las zonas de estacionamiento regulado que permitirán una mayor rotación la cual beneficia a los comerciantes de la zona, pero también a las personas que procedan de otras zonas de la ciudad. Por otro lado, se ha de compensar la pérdida de plazas derivada de las ampliaciones de acera y peatonalizaciones que se ejecuten para mantener los mismos niveles de accesibilidad.

Todos los puntos tendrán desarrollo posterior en este plan salvo la modificación de la ordenanza. Dicha modificación deberá contemplar la regulación de la nueva zona de bajas emisiones (ZBE) propuesta, así como la integración de la bicicleta, los VMP y el *carsharing* como parte importante de la movilidad global del municipio.

4.1.10. Participación

La implantación de una ZBE supone la restricción del acceso o la circulación de vehículos, es decir, una modificación de la normativa municipal de circulación, por lo que es una medida considerada de relevancia ciudadana especial. Por lo tanto, es altamente recomendable establecer un proceso participativo que permita acercarse a la población y recoger las diferentes visiones, y debe estar presente a lo largo de todo el ciclo de vida del desarrollo de la ZBE.

Será necesario comunicar a la ciudadanía las medidas y recoger sus propuestas, con hincapié en las restricciones horarias y tipologías de vehículos afectados en el nuevo escenario.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 159 de 237

La ordenanza relativa a la ZBE ha de ser redactada tomando en consideración todas las aportaciones al proceso participativo. Una vez aprobada inicialmente la ordenanza, se abre un proceso participativo formal de alegaciones para incluir todas las sugerencias de los diferentes entes relacionados y/o afectados por la medida. La aprobación final de la ordenanza no es más que el punto de partida legal de la ZBE. Dicha ordenanza se puede modificar si es necesario.

Finalmente, la participación será necesaria para analizar la implementación de la medida y valorar si son necesarias nuevas restricciones en el futuro.

En concreto, en Ciudad Real se llevará un proceso específico de participación con los agentes locales aprovechando los instrumentos de los que dispone el Ayuntamiento al efecto:

- Consejo Local de Movilidad y Seguridad Vial

4.1.11. Calendario

La implantación de una Zona de Bajas Emisiones es una actuación compleja que requiere de un espacio dilatado de tiempo para la puesta en marcha.

La puesta en marcha requerirá varias fases:

- Proyecto técnico de definición de zonas y sistemas de control.
- Ejecución de obras e instalación de tecnología.
- Campañas de información y registro de vehículos.
- Activación de las restricciones progresivas conforme a los hitos establecidos.

A continuación, se presentan los siguientes hitos temporales a cumplir:

- La aprobación de la ordenanza de la ZBE. A finales del cuarto trimestre de 2025.
- La puesta en marcha. Diciembre de 2025

4.2. MEJORAS MOVILIDAD A PIE

Tal y como se ha comprobado en el diagnóstico, no se han observado cambios significativos en las pautas de movilidad desde la redacción del anterior Plan de Movilidad Sostenible de Ciudad Real en 2012. A pesar de las propuestas incluidas en dicho documento, en la actualidad aún se mantienen notables carencias en la infraestructura dedicada al uso peatonal. Esto se produce a pesar de que el desplazamiento a pie es la forma más sostenible de transportarse y tiene un gran potencial en un núcleo compacto y relativamente pequeño como es Ciudad Real. De hecho, la mayoría de los desplazamientos internos (con origen y destino en el núcleo urbano) ya se realizan de este modo, lo que sitúa a la ciudad en una **excelente posición de partida** para conseguir una movilidad más sostenible. Es imprescindible asegurar y potenciar este

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 160 de 237

hecho con medidas que hagan los desplazamientos a pie más rápidos, más seguros, más atractivos y cómodos.

Así, el objetivo de las medidas aquí expuestas será el paliar dichas deficiencias, con la finalidad de mejorar la calidad de los desplazamientos a pie, y que puedan funcionar como un revulsivo para el trasvase modal, especialmente en los recorridos más cortos.

Entre las propuestas que se describen a continuación, la generalidad será buscar **aumentar la proporción del espacio destinado al peatón reforzando el papel de los principales ejes peatonales**, y con ello, mejorar la permeabilidad y seguridad de los desplazamientos a pie.

Se promueve la eliminación de importantes **barreras infraestructurales** entre algunas zonas del casco urbano, que impiden la permeabilidad entre barrios, especialmente del centro hacia las afueras.

Se promoverá un **reparto más equitativo** del espacio público, para adecuar la correlación entre el % de espacio consumido por los distintos modos de desplazamiento y % de viajes realizados en cada uno de ellos. El porcentaje de espacio público con prioridad para las personas que se desplazan a pie no debería ser menor al 65-70 %.

Se promoverá la adecuación de la red de **itinerarios peatonales principales**, que permita desplazarse en condiciones de accesibilidad, seguridad y comodidad entre los principales barrios y puntos de atracción del Ciudad Real.

Se promoverá la extensión de las **zonas peatonales**, con el objetivo de incrementar el espacio estancial, mejorar la calidad de vida y fomentando el comercio de proximidad. La ampliación de este ámbito posibilitará unir tramos de peatonalizaciones fragmentadas y sin conexión entre sí. En este sentido, se plantea la progresiva priorización para el peatón de las calles locales.

Para ello, se apuesta por mejorar la oferta peatonal en todas sus calles. Se propone una clasificación viaria que tiene como objeto concentrar el tráfico en pocas calles, destinando prioritariamente al peatón las vías interiores delimitadas por las calles de tráfico. Además, se consideran ejes peatonales que vertebran la actividad comercial y de ocio de Ciudad Real. En base a ello se plantea la siguiente clasificación viaria:

a) **Ejes principales (ejes cívicos y corredores verdes)**. Se trata de las calles por donde se canalizaría la mayor parte del tráfico rodado del núcleo urbano pero que también se constituyen en ejes peatonales, por lo que se requiere ampliar las aceras para cumplir con los requisitos mínimos de accesibilidad, además de potenciar los itinerarios principales de accesos a la zona comercial, centros educativos, etc. Se trata de cambiar la morfología de carretera donde aún tiene ese aspecto y transformarlas en verdaderas vías urbanas. La máxima velocidad de circulación se establece en 30 km/hora, como mínimo en uno de los carriles de circulación. La

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 161 de 237

descripción y actuación en estos dentro de estos ejes también se incluyen los corredores verdes

b) **Calles residenciales ("Supermanzanas")**. Vías caracterizadas por disponer de un tráfico residual (inferior a 100 veh/h). Se plantea que el peatón tenga prioridad, limitando la velocidad a 20 km/hora, con señalización y contemplando la reurbanización de las vías a medio plazo (pavimento único) o elementos de urbanismo táctico a corto plazo.

c) **Zonas estanciales/peatonales (zona peatonal del Centro y entorno escolar seguro)**. Se tratarían de espacios estanciales, completamente peatonales. En este sentido, se contempla la ampliación de la zona peatonal del Centro y consolidar los entornos escolares seguros.

DEFINICIÓN FUNCIONAL DE TIPOS DE CALLES DE PRIORIDAD PEATONAL / CALLES 30			
	Peatonal	Calle residencial	Calles 30
Señal			
Criterios de implantación	Alta demanda peatonal. Ejes peatonales. Inexistencia de parkings públicos.	Vía de carácter local. Bajas intensidades de tráfico. Distancia entre fachadas insuficiente para separación de vehículos y peatones. Zonas con déficit de estacionamiento residencial.	Tráfico inferior a 10.000 veh./día y sentido Calles anchas
Velocidad	10 km/hora	20 km/hora	30 km/hora
Vehículos que pueden acceder	Excepcional.	Todos con posible limitación de tamaño (preferiblemente < 3,5 MMA y sin transporte público).	Todos.
Aparcamiento	Excepcional	Si	Si
Tratamiento	Plataforma única. Mobiliario urbano.	Plataforma única/Urbanismo táctico. Mobiliario urbano.	Segregación calzada / acera
Elementos control	Si	No	No

Ilustración 122. Características funcionales de calles de prioridad peatonal y calles 30. Fuente: Doymo

Por último, La reforma de todo este viario debe **garantizar la accesibilidad universal** en todas las calles del núcleo, asegurando una anchura suficiente de las aceras (banda libre de obstáculos), el rebaje de los vados en los pasos peatonales, así como una pendiente longitudinal que no supere el 6%. Así, en la Orden TMA/851/2021, del 23 de julio, 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", se establece que un itinerario es **accesible** cuando "En todo su desarrollo poseerá una

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 162 de 237

anchura libre de paso no inferior a 1,80 m, que garantice el giro, cruce y cambio de dirección de las personas independientemente de sus características o modo de desplazamiento".

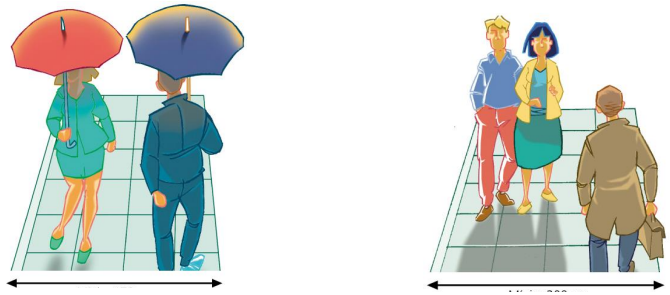


Ilustración 123. Esquema límites anchura de calles.

4.2.1. Priorización peatonal de la red local: zonas 20 y supermanzanas

Tal y como se ha indicado con anterioridad se plantea la jerarquización del espacio viario, determinando aquellas calles que son de carácter local. La agrupación de estas calles, delimitadas por calles 30 permiten la configuración de "supermanzanas" espacios en los que el peatón tiene la prioridad. Se trata de una solución urbanística que, habiéndose iniciado su aplicación en la ciudad de Vitoria, paulatinamente se ha adoptado, de forma similar en la mayoría de las ciudades españolas.

El objetivo principal es reducir la presencia del vehículo privado a lo mínimo necesario y limitar el tráfico de paso, dándole la prioridad al peatón, la bici y los VMP. La red propuesta garantiza el acceso de los vecinos a la red principal.

La creación de la "supermanzana" contempla las siguientes actuaciones:



Ilustración 124. Señal S-28.

- Implantación de la señal S-28 en todos los viales de acceso a la supermanzana, que comporta:
  - Limitación de circulación a 20km/h en todo su interior
  - Prioridad peatonal
  - Prohibición de estacionamiento excepto en sitios señalizados
- Anular los flujos de tráfico de paso realizando cambios de sentido de circulación en tramos específicos.
- Conversión en plataforma única

Esta última actuación comporta un coste que es prácticamente inasumible para el Ayuntamiento en el horizonte del Plan, por lo que se plantea que

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 163 de 237

se aplique en zonas pilotos, vinculadas a entornos escolares o en actuaciones de oportunidad urbanística (cuando se proceda a remodelar un barrio para mejorar las canalizaciones, por ejemplo).

La aplicación mediante "urbanismo táctico" tiene un período de vigencia limitado ya que la señalización horizontal sufre un deterioro que degrada la imagen de la supermanzana. En la imagen siguiente se plantea una propuesta orientativa de supermanzanas.

En la Ilustración 125 se contempla una aproximación de división de supermanzanas. Sin embargo, el diseño de las mismas requerirá un estudio detallado de su delimitación y características, con el fin de generar espacios de calidad que favorezcan la movilidad a pie y aumenten la permeabilidad del suelo implantando nuevos jardines y espacios verdes, estimulando la interacción y complejidad urbana.



Ilustración 125. Propuesta orientativa de supermanzanas

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 164 de 237

4.2.2. Ampliación de la zona peatonal del Centro de la Ciudad

Con motivo de la necesidad de implantación de la nueva Zona de Bajas Emisiones, se pretende aumentar la superficie de viario peatonal dentro de la primera ronda, pasando de en torno a 36.000 m^2 de superficie peatonalizada actual, a 57.000 m^2. Esto supone un aumento del 58% de toda la superficie peatonal actual en el centro.

Entre los planes de peatonalizaciones, se consideran los siguientes viales:

- **Calle de la Paloma y Ruiz Morote** (entre C/ Calatrava y Pl. San Francisco). Posibilitando conectar de una manera más directa la C/ Calatrava y Plaza de la Constitución con la Plaza San Francisco y Paseo de Carlos Eraña, mejorando la conectividad N-S sin pasar por Plaza Mayor.
- **Calle Caballeros** (hasta C/ Rosa). Favoreciendo los desplazamientos a pie procedentes del sector noroeste de la ciudad.
- **Calle Reyes** (en principio entre C/ Postas y la catedral). También favorece a los itinerarios procedentes del noroeste. Hay que tener en cuenta que se trata de un vial muy propicio como acceso para el futuro edificio de la Junta, con lo cual a medio plazo sería interesante su peatonalización completa.
- **Calle Paseo del Prado y Pasaje Pérez de Molina.** Mejorando la calidad de uno de los entornos más monumentales de la ciudad.
- **Calle Postas** (entre C/Morería y C/ Alfonso X el Sabio). Integrando uno de los ejes transversales más importantes de la ciudad, conectando las facultades y el parque Gasset a través del centro.
- **Calle Juan II y Pasaje de la Pandorga**
- **Av. Del Rey Santo** (Entre Pl. del Pilar y Pl. de la Provincia). Favoreciendo el acceso peatonal a la Plaza del Pilar.
- **Calle Ciruela** (Entre Pl. del Pilar y C/ Tinte). Uno de los accesos más directos al centro desde el sur.
- **Calle Alarcos** entre la calle Bernardo Balbuena y Plaza del Pilar.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 165 de 237

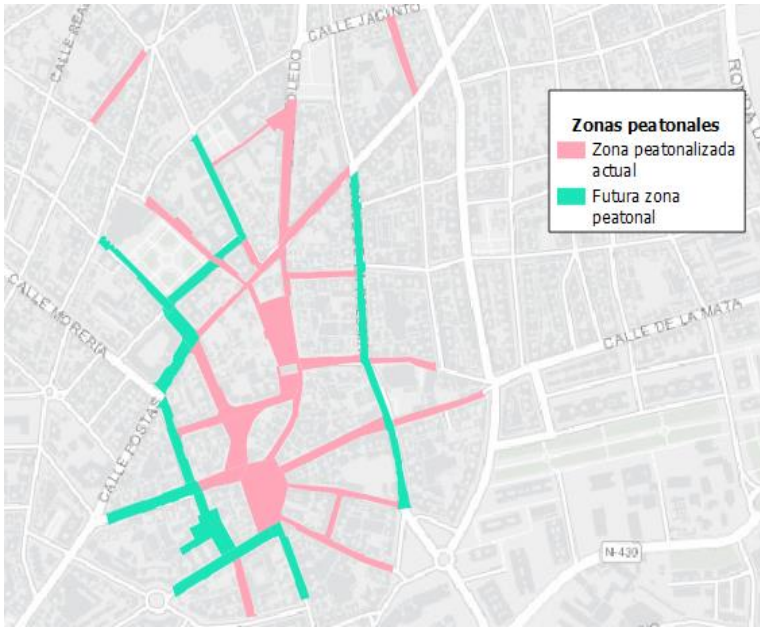


Ilustración 126. Área peatonal de la zona centro. Fuente: DOYMO.

a) Modificación de itinerarios en el centro

Las peatonalizaciones provocarán cambios en los flujos de circulación. Uno de los viales que sufrirá más cambios será la **calle Paloma**. Actualmente ejerce como un pequeño eje transversal de norte a sur que dejará de existir, con lo cual implicará modificaciones en los flujos actuales.

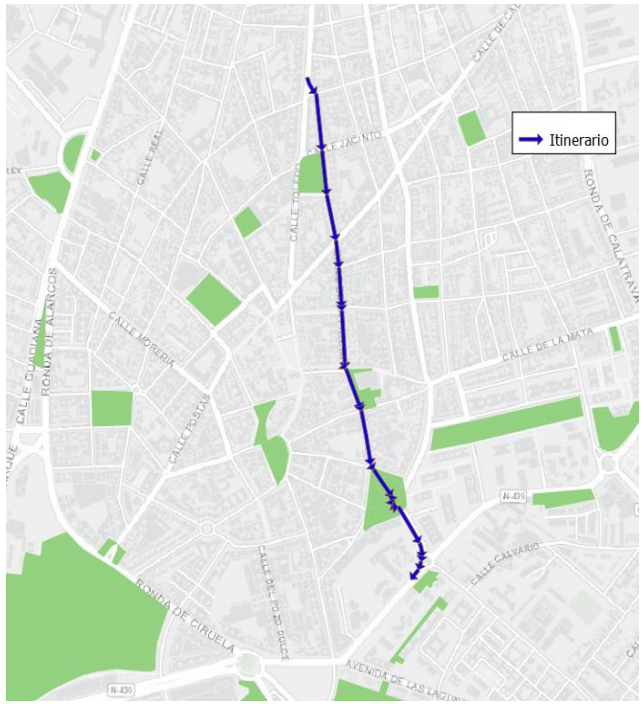


Ilustración 127. Itinerario actual a través de calle Paloma

La finalidad sería evitar los flujos transversales a través del centro, y que los flujos de entrada canalizaran el tráfico desde la ronda a las zonas de interés más próximas a estas.

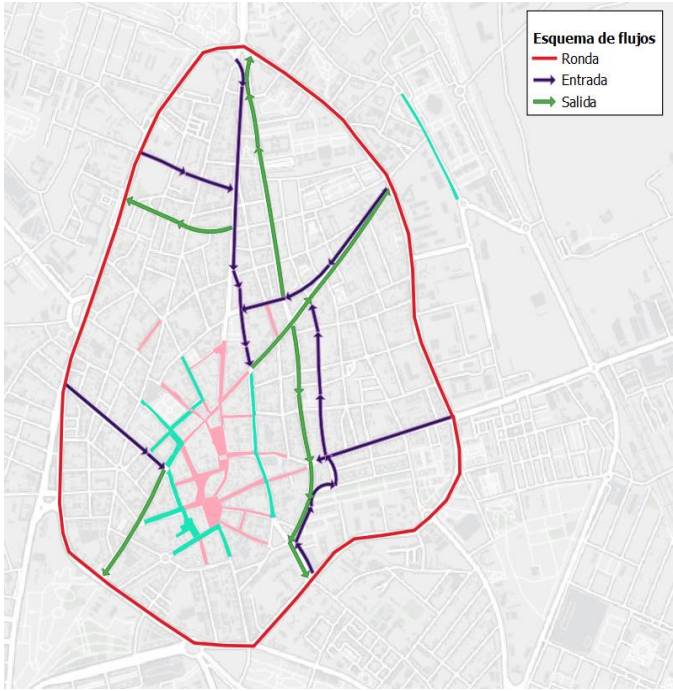


Ilustración 128. Esquema de circulación en la zona interior a largo plazo.

Se diseña así una red de viales que actuaría como conectores internos, pero sin atravesar de punta a punta la zona interna.

Las intervenciones necesarias sería cambiar de sentido las vías Conde de la Cañada, que pasaría a tener sentido sur, y calle Alcántara, que tendría sentido norte. Evitando el cruce de flujos en calle de la Mata.

b) Supresión de plazas de aparcamiento

A consecuencia de las peatonalizaciones, será necesario **suprimir distintos tipos de plazas**. En la Tabla 36. Plazas suprimidas por tipo y vial a consecuencia de la peatonalización. se enumeran todas las que están afectadas en los viales descritos previamente. En total se suprimen 98 plazas destinadas a vehículo privado, independientemente del tipo de regulación que aplique, a las que se suman 15 de carga y descarga y 30 de motocicletas.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 166 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 167 de 237

Tabla 36. Plazas suprimidas por tipo y vial a consecuencia de la peatonalización.

Eliminación de plazas de aparcamiento					
Vial	Rotación	Residente	CD	Moto	PMR
Calle Alarcos	26	-	-	-	-
Calle Caballeros	18	-	-	-	-
Calle Ciruela	-	-	3	-	-
Calle Juan II	17	-	-	-	1
Pasaje de la Pandorga	-	17	1	5	2
Calle Postas	7	-	-	-	-
Calle Rey Santo	-	-	5	21	-
Calle de los Reyes	10	-	-	-	-
SUBTOTAL	**78**	**17**	**9**	**26**	**3**

4.2.3. Ampliación de la zona peatonal en la Universidad

Además, fuera de la Ronda, se plantea peatonalizar **una de las calzadas** de la Avenida Camilo José Cela (sentido norte a sur), en el entorno de la Universidad, con lo cual esta pasaría a ser de sentido único.



Ilustración 129. Peatonalización en Avda. de Camilo José Cela.

Dicho tramo se encuentra en el corazón del campus noreste, con lo que permitirá disminuir la presencia de vehículos eliminando parte del tráfico de paso, y consecuentemente pacificará el entorno más inmediato.

En el centro del tramo se encuentra la calle de Carlos López Bustos, que forma parte del eje que comunica el centro con el camino de la Atalaya, a través de esta vía y calle Calatrava. Dicha peatonalización también contribuye a mejorar este eje, aumentando su permeabilidad.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 168 de 237

Al igual que en el caso de las peatonalizaciones del centro, la peatonalización de parte de este eje conlleva la supresión de plazas de aparcamiento, en su mayoría sin regulación (zona blanca) y dos plazas habilitadas para carga y descarga.

Tabla 37. Plazas suprimidas por tipo en Avda. Camilo José Cela a consecuencia de la peatonalización.

Eliminación de plazas de aparcamiento		
Vial	Zona blanca	CD
Lado norte	16	-
Lado sur	26	2
SUBTOTAL	**42**	**2**

4.2.4. Creación de ejes cívicos

Complementariamente al aumento del espacio peatonal en la zona más céntrica e histórica de Ciudad Real, se propone el incremento de la proporción del espacio peatonal del viario en los principales ejes peatonales que parten del centro, y que integran la red básica peatonal. Estos viales definen una nueva categoría de espacio viario en la ciudad, los denominados **ejes cívicos.**

Este tipo de viales tienen la función de equilibrar el tráfico rodado con el peatonal, especialmente en los viales que cumplen una importante función representativa en relación con la forma urbana y que, por tanto, ejercen como ejes peatonales importantes. La constitución y mejora de estos ejes contribuye a **la diversificación de los usos y al desarrollo del comercio local**, siempre que se solventen los problemas de accesibilidad (mediante la eliminación de todas las barreras arquitectónicas) y que se favorezca la concentración de las funciones más simbólicas.

Los ejes cívicos tienen un carácter bien exclusivo o **predominantemente peatonal**, con el objetivo de disponer de viales protegidos de la circulación de vehículos motorizados, reforzando así la seguridad y la tranquilidad.

Deberá conectar y vertebrar los barrios entre sí y con el centro de la ciudad, las plazas de barrio, los equipamientos y los lugares simbólicos de la ciudad, generando una red coherente. Establecen unos ejes singulares donde se favorece la implantación de nuevos usos y actividades ciudadanas, relacionadas con los equipamientos, la actividad comercial o los servicios públicos, así como aprovechar para generar nuevos espacios verdes y arbolados que incrementan la calidad ambiental y las condiciones de sombra y microclima urbano.

Su diseño deberá de cumplir con unos criterios mínimos de calidad urbana, ambiental y paisajística:

- Las aceras han de ser lo suficientemente anchas y cómodas, eliminando las barreras arquitectónicas mientras se garantiza la accesibilidad**.**
- Será necesario proporcionar una iluminación correcta que permita aumentar la seguridad del viandante, tanto real como percibida.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 169 de 237

- Se utilizarán pavimentos adecuados, evitando usar aquellos que no son antideslizantes, evitando caídas y accidentes. En relación a la calidad ambiental, también se fomentará el uso de pavimentos permeables o SUDs que garanticen la correcta evacuación del agua de lluvia, evitando la generación de escorrentía, disminuyendo así el peligro de inundación.
- Se dotará al espacio de mobiliario urbano, como bancos, papeleras, aparcabicis, instalaciones de ejercicio al aire libre, puntos Wifi y de recarga de teléfonos.
- Todo lo anterior estará sujeto a un diseño cuidado desde el punto de vista estético.

Se establece un orden de prioridad, siguiendo el esquema del PMUS de 2012, en función del horizonte de realización de las medidas.

a) Corto plazo

En un periodo de tiempo más inmediato, y debido a su importancia, se plantea la intervención en los siguientes viales.

- **C/ Alarcos:** Se trata del principal acceso peatonal al centro desde el parque Gasset. Para incrementar el espacio peatonal, se propone dejar tan solo un carril de circulación desde Bernardo Balbuena hacia Puerta de Alarcos, permitiendo el ensanchamiento de aceras y la introducción de un carril-bici segregado en calzada. Tan solo se dejaría la banda de aparcamientos del lado oeste, en el lado derecho del sentido de circulación.

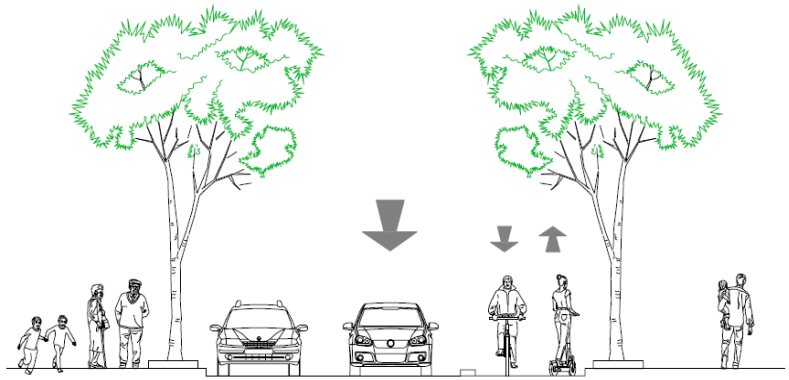


Ilustración 130. Sección propuesta para calle Alarcos

- **C/ Calatrava:** es el principal eje entre la zona peatonal y la universidad. Al igual que en el caso anterior, se eliminaría una banda de aparcamiento en el lado sur para ampliar las aceras. La vía sería de pavimento único, por lo que la máxima velocidad de circulación sería de 20 km/hora.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 170 de 237

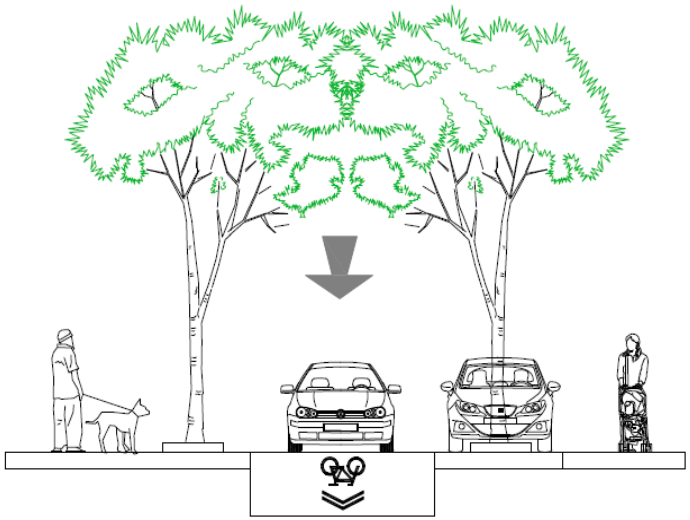


Ilustración 131. Sección propuesta para Calle Calatrava.

- **C/ Toledo:** Es el principal eje peatonal hacia el norte de la ciudad. Se propone una ampliación de aceras hasta 4 metros por cada lado, eliminando ambas bandas en batería, dejando solo una de aparcamiento en línea en el lado derecho e implantando un carril bici bidireccional.

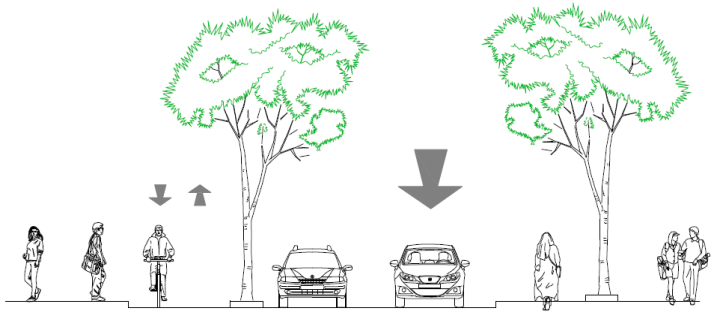


Ilustración 132. Sección transversal en calle Toledo.

b) Medio plazo

- **C/ Bernardo Balbuena:** adicionalmente a la conversión de un vial de sentido único a la C/ Alarcos, se plantea reducir complementariamente la capacidad viaria de Bernardo Balbuena, transformándolo en un vial de sentido único hacia el centro. Esto permitiría ampliar aceras, especialmente en el lado sur.
- **C/ Reyes:** Con motivo de dar acceso al sector noroeste de la ciudad desde la zona peatonal, y dada la nueva construcción del edificio de la Junta, es especialmente necesario dotar a la ciudad de un eje peatonal continuo y seguro que permita un acceso rápido a las nuevas instalaciones. Por ello se considera transformar la C/ Reyes en una plataforma única en la totalidad del

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 171 de 237

trazado, permitiendo aumentar la permeabilidad peatonal en esta parte del interior de la ronda.

- **C/ Pozo Dulce:** Con el fin de mejorar el acceso peatonal desde el sur, específicamente en el entorno de la estación de autobuses, cines y juzgados, hacia el centro, se considera convertir en plataforma única la calle Pozo Dulce, eliminando la banda de aparcamiento e incorporando arbolado y bancos.

  Adicionalmente, tal y como se sugirió en 2012, se propone dar continuidad a este eje mediante la eliminación de uno de los carriles en la **C/ Fuensanta,** concretamente en sentido norte. De esta manera, el acceso al hospital es más directo, mientras que se reduce la conflictividad en la glorieta de la Estación.
- **C/ La Mata (intrarondas):** entre la primera ronda y el centro se propone eliminar la banda de aparcamientos en el lado sur, transformando la situada en el lado norte de batería a en línea. Esto permitiría ampliar las aceras. Adicionalmente, con el fin de dar continuidad al eje centro – estación, se propone mejorar la permeabilidad de la ronda a la altura de la calle Montiel, mediante un nuevo paso de peatones.
- **Ctra. de Carrión (extrarrondas):** dados los numerosos equipamientos localizados en la prolongación de este eje hacia el este de la ciudad, es clave reurbanizar este vial con el fin de eliminar su aspecto de vía rápida para adecuarlo a un estándar más urbano, que permita mejorar la permeabilidad peatonal, aumentando el número de pasos de peatones, incrementando el ancho de las aceras.

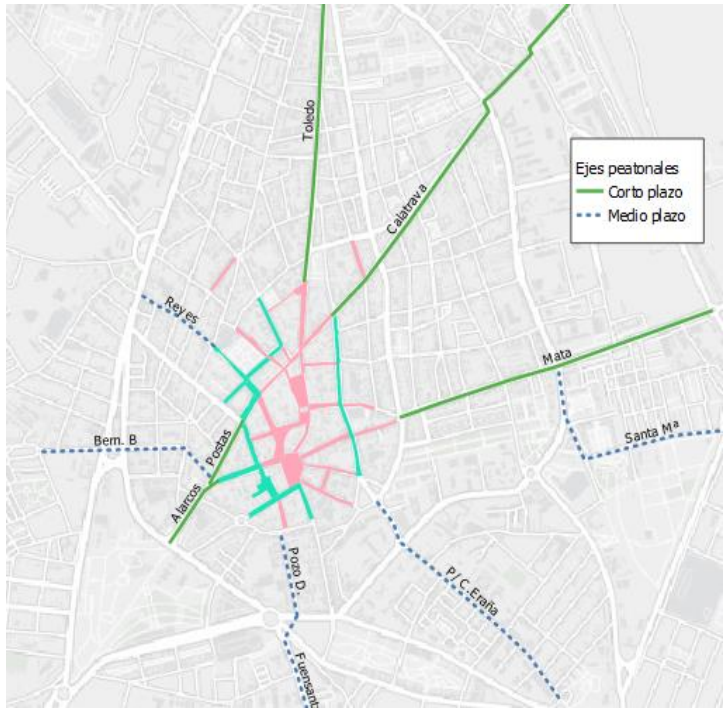


Ilustración 133. Zonas peatonales, actuales y futuras. Fuente: DOYMO

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 172 de 237

4.2.5. Creación de corredores verdes

Los corredores verdes son franjas de territorio que por sus características ambientales **ponen en contacto dos áreas naturales** que de otro modo quedarían desvinculadas. Las calles con un buen sustrato permeable y una presencia arbórea diversa actúan como nexo entre estas áreas naturales.

Los indicadores que caracterizan un corredor verde son la permeabilidad del suelo, la reducción del ruido y la densidad de árboles por tramo de calle. Los tramos de escasa presencia de árboles presentan una menor capacidad para conectar espacios verdes. El ruido es una variable limitante respecto a la presencia de ciertas especies de aves: los corredores arbolados ofrecen lugares alternativos para la alimentación, refugio y la nidificación en la época reproductora si los niveles de ruido son moderados o bajos. Por último, las áreas permeables dentro de un conector actúan como trampolines entre grandes áreas verdes.

Las cifras orientativas por el MITECO recomiendan densidades superiores a **4 árboles/10 metros lineales**, los niveles de **ruido inferiores a 60 dB(A)** y los índices de **permeabilidad del suelo mayores de 0,25.**

En base a dichos criterios, se define la necesidad de intervención para constituir distintos corredores verdes a lo largo de la ciudad. Para la definición de estos se han tomado aquellos viales que conectan las principales zonas verdes y el exterior con las zonas más céntricas.

Afortunadamente, Ciudad Real consta con numerosos viales que disponen de arbolado, especialmente en zonas externas al centro. Por lo general, aquellos viales catalogados con necesidad de **intervención moderada** suelen cumplir bien el requisito arbóreo, o bien los niveles de ruido, principalmente por no ser vías con alta intensidad de tráfico. En este tipo de vías la medida más necesaria suele ser la ganancia de superficie permeable, bien mediante la introducción de zonas ajardinadas, o manteniendo el aparcamiento mediante la instalación de sistemas de pavimento permeable o SUDs.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 173 de 237

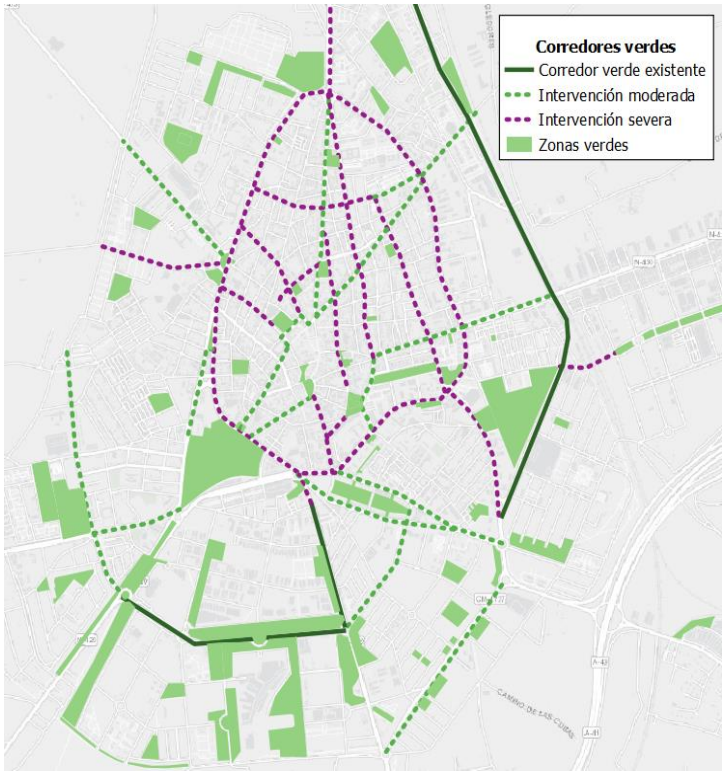


Ilustración 134. Corredores verdes

Aquellos viales catalogados como de **intervención severa** son aquellos que bien por **ausencia de árboles** (la mayoría) o bien por niveles de **ruido** (Rondas y Avda. de Valdepeñas), sumado a la **baja permeabilidad,** están lejos de constituir corredores verdes, y por tanto la inversión para su transformación será mayor. La mayoría de estos viales se encuentran en el centro, que, debido a su estrechez, han visto priorizados el espacio dedicado a aparcamiento o tránsito de vehículos.

Cabe recalcar que la zona centro es la que más adolece de zonas verde por habitante de la ciudad. En la mayoría de los casos de la categoría más severa la implantación de arbolado es posible mediante la instalación de alcorques alternados en la banda de aparcamiento, como existen ya en otras calles de la ciudad, lo que permitiría mejorar ya de por sí la calidad del espacio urbano de forma notable.

4.2.6. Continuar con la implantación de entornos escolares protegidos

Se propone consolidar las actuaciones ya llevadas a cabo en los entornos escolares, recogiéndolo en la ordenanza tal y como ha hecho recientemente el Ayuntamiento de Madrid, donde ha incluido el concepto de calle escolar. Además de consolidar esta medida en la ordenanza, el presente Plan apuesta por continuar las labores ya llevadas a cabo por el Ayuntamiento, consolidando urbanísticamente las actuaciones ya ejecutadas y extendiéndola a calles aledañas.

Los criterios serían los siguientes:

a) **Calle de carácter local con entrada a centros educativos**: peatonalización o restricción de acceso temporal (horas de entrada y salida). Un ejemplo sería la actuación llevada a cabo en CEIP Alcalde José Cruz Prado. Esta actuación, realizada con urbanismo táctico, se podría consolidar con una urbanización definitiva, tal y como se hizo en la calle Vicente Alexandre que daba acceso a diferentes centros escolares. Del mismo modo, también se podrían consolidar restricciones temporales como la del CEIP Alcalde José Maestro.



Ilustración 135. Calle escolar con urbanismo táctico CEIP Alcalde José Cruz Prado

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 174 de 237



Ilustración 136. Calle escolar de acceso CEIP Alcalde José Maestro estado previo.

b) Calle básica con acceso a centros educativos: ampliación de aceras hasta 4-5 metros si es factible. Un ejemplo sería la actuación ejecutada en la calle Brezo.



Ilustración 137. Calle escolar con restricción de acceso CEIP Alcalde José Maestro.

c) Calles aledañas: aceras mínimas de 2-3 metros. Elevaciones de las intersecciones. Este criterio es el más ambicioso, al extender al camino escolar muchas de las actuaciones llevadas a cabo en las entradas a los colegios.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 175 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 176 de 237

4.2.7. Conexión peatonal con Miguelturra (pasarela)

Tal y como se ha descrito en la fase de diagnóstico, Ciudad Real y Miguelturra tienen una importante interrelación debido a la proximidad de ambos núcleos. Sin embargo, la autovía **A-43** actúa como una importante **barrera** que dificulta la mejora de las conexiones entre ambas entidades.

Recientemente se propuso la realización de un itinerario peatonal, aprovechando el trazado de la actual glorieta que canaliza los tráficos del enlace de la salida 162 de dicha vía hacia la CM-4127. Sin embargo, debido a su peligrosidad, se ha considerado inviable desde el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Se plantea la posibilidad de establecer una conexión a distinto nivel, salvando el obstáculo que supone la autovía, creando una **pasarela** que comunique la CM-4127 con la Av. del Parque de Cabañeros, actualmente en ejecución.

Dicha pasarela deberá permitir tanto el tránsito de peatones como de bicicletas de manera segregada, por lo que esto limitará la anchura mínima necesaria de esta estructura, que será de al menos 3,5 m de ancho.

Para garantizar también la comodidad, tanto de viandantes como ciclistas, las pendientes no deberán ser superiores al 4%, evitando pendientes demasiado pronunciadas que desincentiven su uso.

El presupuesto aproximando, tomando como referencia otras infraestructuras similares, rondaría los 1,7 millones de euros.

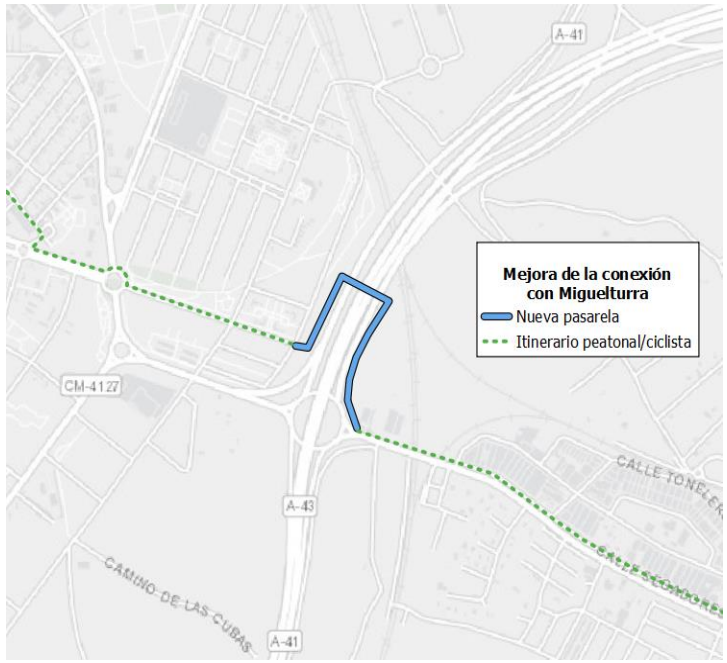


Ilustración 138. Mejora de la conexión con Miguelturra.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 177 de 237

4.3. MEJORAS MOVILIDAD CICLISTA

Las características del municipio, favorecida por una orografía llana, presenta unas dimensiones en las que fácilmente se podrían realizar gran parte de los desplazamientos en bici y/o bici eléctrica/VMP. Y es que cruzar el municipio de oeste a este, como por ejemplo desde la Urbanización de Las Orquídeas, hasta el Polígono Industrial de la Ctra. de Carrión emplea tan solo 15 minutos. De forma análoga ocurre con los recorridos norte-sur, como por ejemplo desde el Parque de Atocha hasta el Hospital General.

Es decir, con lo expuesto anteriormente, prácticamente **la totalidad de los recorridos** dentro del casco urbano de Ciudad Real podrían realizarse como máximo **en 15-20 minutos**. Sin embargo, **la red ciclista a día de hoy es discontinua e ineficaz** en propiciar el incremento del uso de esta forma de desplazamiento. Por ello, a través de las siguientes propuestas se busca fomentar el uso de la bicicleta en la movilidad diaria de Ciudad Real.

La mayoría de las conexiones necesarias para completar la red existente se pueden realizar mediante la implantación de ciclo-carriles y medidas de templado de tráfico, si bien existen vías en las que, a consecuencia del importante flujo de vehículos, la circulación en bici puede resultar insegura e incómoda para buena parte de los ciclistas siendo necesaria la implementación de carriles bici segregados.

Una buena red ciclista ha de dar respuesta tanto a ciclistas avanzados como a usuarios noveles que quieran emplear la bicicleta como medio de transporte alternativo, se plantea completar las 2 redes existentes:

- **Red de Carriles-Bici**. Red segregada de la calzada.
  - Todo el viario de nueva creación será de tipología carril-bici o senda-bici, en ningún caso se implantarán aceras-bici.
  - Serán de carácter segregado con protección respecto a la calzada y a distinto nivel respecto la acera.
  - En su trazado se prestará especial atención al diseño de los giros a la derecha, elevando el paso ciclista en caso de ser necesario para garantizar la seguridad de los usuarios de la bicicleta.
- **Red de Ciclocarriles.** Red de carriles con circulación compartida con el resto de los vehículos y cuya velocidad máxima es de 30km/h. Se rigen por el nuevo Reglamento de Circulación.

4.3.1. Completar la red de carriles bici.

Objetivo

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 178 de 237

Favorecer el uso ciclista con una ampliación de 15 km de red ciclista, alcanzando casi el doble de kilómetros actuales.

- Mejorar conexión con redes de **transporte público.**
- Aprovechar las **zonas verdes** existentes para incorporar carriles y pistas bici.
- Cubrir los accesos a **equipamientos públicos** (centros escolares, deportivos y sanitarios especialmente).

Propuestas

- **Carretera de Carrión**: En el tramo comprendido entre la ronda y las vías, se propone la construcción de un carril bici, bien de un sentido a cada lado, o bidireccional. La implantación de este carril permitiría reducir el ancho de los carriles, o bien eliminar uno de estos.

- **Avda. de Valdepeñas**: Se plantea reducir el ancho de los carriles, de forma que incentive la aminoración de velocidad de los vehículos que la transitan. De esta manera se busca mejorar la compatibilidad del tránsito de bicicletas y vehículos manteniendo el actual ciclocarril. Sería necesario disponer de una señalización horizontal que realce la prioridad de los ciclistas en el carril elegido y circulen por el centro del mismo.
- **Av. Tablas de Daimiel y Lagunas de Ruidera**: Se plantea el mantenimiento del ciclocarril en estos viales, si bien será necesario realzar la prioridad de los ciclistas mediante señalización horizontal.
- **Carretera de Fuensanta** (antes de rotonda de Quijote): Se eliminaría el carril sentido norte para permitir el ensanchamiento de aceras y la introducción de un carril bici bidireccional.
- **C. de las Magnolias**: se crearía un carril bici bidireccional por el centro de la calzada aprovechando la eliminación de uno de los carriles. Esta intervención no implicaría problemas de capacidad para el vehículo privado, y además evitaría eliminación de plazas de estacionamiento.
- **Ctra. de Piedrabuena**: Se propone eliminar el carril sentido este que se sitúa entre C/ de las Magnolias y la glorieta del Parque Gasset para implementar un carril bici bidireccional. El flujo vehicular con sentido al centro debería desviarse a través de la Avda. de Puertollano. En el resto de la vía, se implementaría un ciclocarril.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 179 de 237

- **Ctra. de Porzuna**: se propone la eliminación de un carril de circulación para la creación de un carril-bici bidireccional por el centro de la calzada. El localizar el carril-bici por los lados tiene la complejidad de friccionar con los aparcamientos en semibatería y la necesidad de suprimir las orejeras existentes en la actualidad. Sin embargo, la irrupción de la construcción del edificio de la Junta puede ser un revulsivo para llevar a cabo una reurbanización de la avenida.
- **Avda. de la Ciencia**: con el fin de crear un corredor que de acceso al nuevo Polígono Industrial de Oretania, se plantea implementar un carril bici en esta vía, dada la amplitud de esta, en contraposición a realizarlo por la Ctra. de Carrión.
- Creación de un **eje ciclista diagonal** por el centro a través de C/ Alarcos, Postas, Calatrava y Toledo. En el primer caso se implementaría un carril bici segregado en calzada.
- En cuanto a las **rondas**, a largo plazo deberían disponer de infraestructura ciclista segregada, permitiendo crean un anillo continuo que favorezca los desplazamientos periferia – periferia sin pasar por el centro. A corto plazo, el elevado volumen de tráfico impide reducir espacio al vehículo privado para tal fin, por lo que debe reforzarse la señalización horizontal.

En cualquier caso, es necesario asegurar un correcto mantenimiento de la señalización horizontal de los actuales y futuros ciclocarriles. Adicionalmente, en vías con más de 3.000 veh/día podrían implantarse líneas discontinuas que refuercen la prioridad de la circulación ciclista por el centro del carril.

Antes de implementar las propuestas de ampliación de carriles bici y ciclocarriles en Ciudad Real, se deberá realizar un análisis exhaustivo del volumen de tráfico de ese momento en cada vía, especialmente en horas punta, y evaluar alternativas como el refuerzo del transporte público y/o la aplicación de medidas de calmado de tráfico más efectivas. La prioridad será seleccionar las opciones que maximicen la seguridad y la comodidad de los ciclistas, minimizando el impacto en el tráfico rodado y asegurando que las intervenciones sean viables y sostenibles en función de las condiciones específicas de cada zona y del momento de implementación por lo que las propuestas indicadas estarán sujetas a modificación y mejora.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 180 de 237

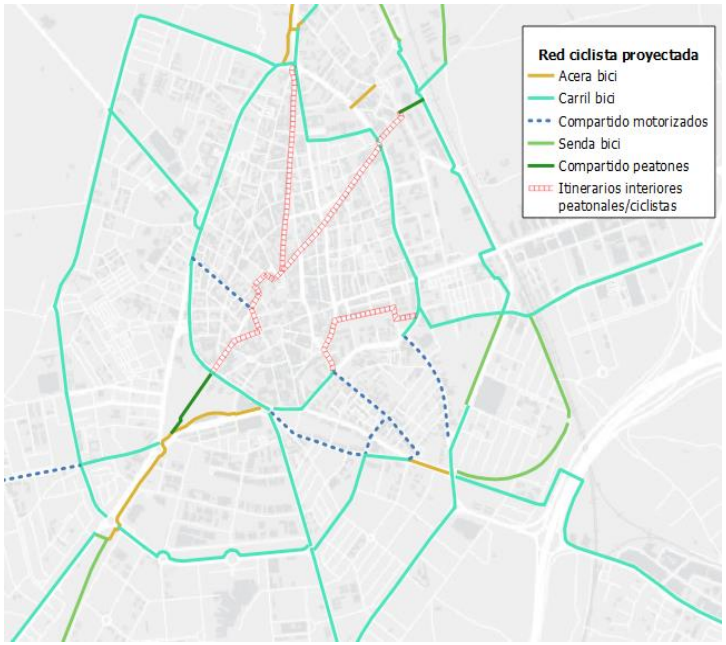


Ilustración 139. Propuesta de actualización de la red ciclista

4.3.2. Mejora de la permeabilidad de las Rondas para bicicletas

En el Plan Director de Movilidad Ciclista se planteó la necesidad de señalizar itinerarios ciclistas para que de esta forma se facilitara la permeabilidad de las rondas, facilitando la transición entre la red ciclista interurbana y las calles de carácter local de interior de rondas.

Entre las actuaciones más significativas destacan las siguientes:

- Carril-bici a contra mano entre Calle Infante de la Cerda y Ronda de la Mata.
- Conexión de la calle Peatonal de Vicente Aleixandre con las calles Quevedo y Felipe II. En el primer caso se implantaría un nuevo semáforo, mientras que en el segundo caso se desplazaría ligeramente.
- Solución de la intersección de c. Guadiana con la Ronda. Actualmente la permeabilidad tanto peatonal como ciclista en este punto de la ciudad es reducida. Se propone reordenar este espacio para facilitar la transversalidad de los movimientos. Del mismo modo, esto facilitaría la conexión del Parque Gasset con las zonas ajardinadas de las Rondas.
- Rotonda el Quijote. Se plantea un carril-bici perimetral, pasando por la zona de aparcamiento existente en la actualidad que permita la conexión de los ejes ciclistas de Tablas de Daimiel, Ctra. De Fontsanta y Ctra. De Puertollano con las vías del interior de Rondas.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 181 de 237

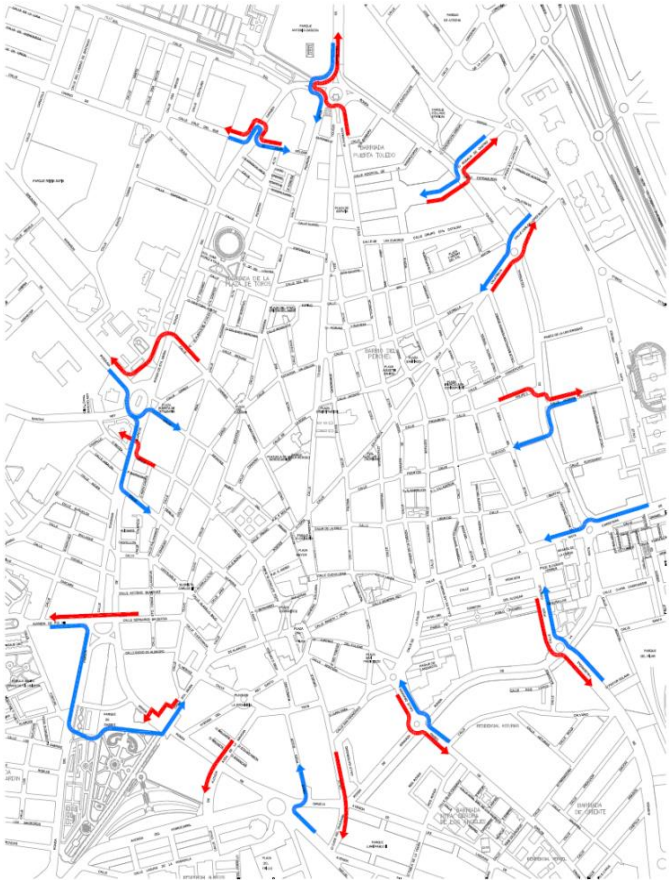


Ilustración 140. Propuesta de actualización de la red ciclista

4.3.3. Ampliación de la cobertura de los aparcabicis.

El principal objetivo de la instalación de aparcamientos para bicicletas en Ciudad Real es fomentar y normalizar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano, ofreciendo a la ciudadanía aparcar, de una manera cómoda, accesible y segura, las bicicletas privadas en los principales centros de atracción y generación de viajes. Al igual que le ocurre al automóvil, las bicicletas pasan el 97% de su vida útil paradas, lo que indica la importancia de disponer de lugares adecuados y seguros para esa situación.

La disponibilidad de un aparcamiento para bicicletas, cómodo y seguro, en el origen y en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible para una acertada estrategia de promoción del uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo al coche particular.

Se considera que el aparcamiento para bicicletas forma parte del desplazamiento, es decir, si el aparcamiento no se encuentra en las condiciones adecuadas (a salvo de condiciones climáticas, vandalismo o robo), el desplazamiento en bicicleta puede verse afectado llegando incluso a inhibirlo.

Es necesario generar estímulos para que también las edificaciones, empresas y equipamientos privados desarrollen sus propias opciones de aparcamiento seguro de las bicicletas.

A continuación, se detalla la propuesta de nuevos aparcamientos ciclistas, ya apuntados en el Plan Director Ciclistas y que aún no se han implantado. De esta forma, todo el núcleo urbano quedaría a una distancia inferior de 300 metros de un aparcamiento ciclista y buena parte de él a menos de 150 metros (Véase Ilustración 141).

Aparcabicis seguros

Adicionalmente a la necesidad de asegurar la bicicleta para unos minutos o pocas horas, es importante dotar a la ciudad también de un sistema de estacionamiento de larga duración para bicicletas.

Particularmente importante es la dotación de este tipo de aparcamiento en nodos de transporte público/intermodal. Para ello es imprescindible que los sistemas de transporte público, y los organismos y empresas que los gestionan, vean a la bicicleta como un aliado fundamental en sus estrategias de operación del transporte, por ello es esencial que faciliten y fomenten que cada vez más ciclistas aparquen de manera segura en los nodos de transporte público.

En función del emplazamiento podrá adoptarse un sistema modular en la vía pública o destinar algún espacio interior o anexo cercano a la entrada de un equipamiento, por ejemplo, de un nodo intermodal. El sistema tiene que estar cerrado y techado y con control de acceso online.

Se consideran cuatro ubicaciones estratégicas para la ubicación de estos: La estación del AVE, la estación de autobuses, el Hospital General y la Universidad (véase Ilustración 142).

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 182 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 183 de 237

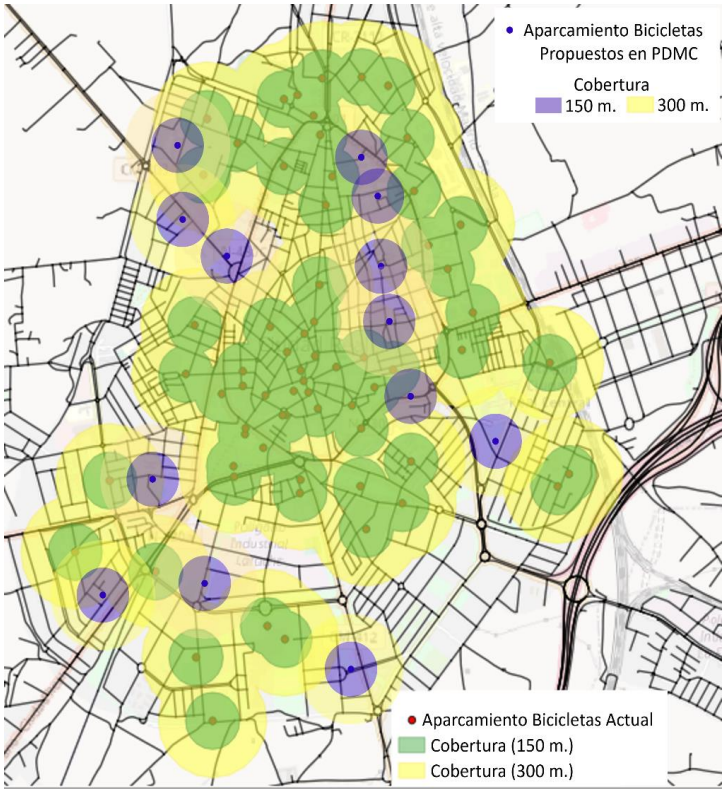


Ilustración 141. Propuesta de aparcamientos ciclistas



Ilustración 142. Propuesta de ubicación de aparcamientos seguros para bicicletas.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 184 de 237

4.3.4. Promoción de sistemas de bicicleta y VMP públicas

Se plantea regular a través de la ordenanza la implantación de sistemas de bicicleta y VMP públicas que como mínimo contemple:

- La necesidad de una autorización municipal ya que se utiliza espacio público
- Las empresas que se instalen estarán obligadas a facilitar información, como mínimo, sobre la localización de los vehículos, los usos diarios, y las tarifas aplicadas. Los datos deberán facilitarse en formato accesible que permita su posible incorporación a soluciones MaaS ("Mobility as a Service"). Adicionalmente se plantea imponer límites de velocidad controlados a través de GPS.
- Deberán disponer de soluciones que eviten la indisciplina de estacionamiento por parte de sus usuarios. El incumplimiento reiterado de este requisito podrá ser objeto de la rescisión de la autorización municipal. Para facilitar el estacionamiento de este tipo de vehículos, el Ayuntamiento proveerá de nuevos aparcabicis (ver medida 4.3.2.)

4.4. MEJORAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

4.4.1. Propuesta remodelación servicio de transporte urbano

En el PMUS anterior se plantearon una serie de alternativas para realizar una reordenación de toda la red de autobuses de Ciudad Real. Entre los objetivos estarían los de establecer horarios cadenciados por frecuencia, el funcionamiento en red, aumento de la velocidad comercial y facilidad de comprensión.

Se fusionaron tres líneas en una, lo que supuso una mejora en la ratio de pasajeros/km y de su rentabilidad. Por el contrario, en otras líneas se ha producido una reducción de este indicador de eficiencia, por lo que a niveles generales la eficiencia de la red apenas ha notado mejoras desde entonces.

En la actualidad, la mayoría de las líneas ya funcionan mediante frecuencias. Sin embargo, la línea 2, pese a funcionar por frecuencias, estas son de 16 y 25 minutos dependiendo del día, con lo cual la hora de paso no es constante, lo que implica que es menos intuitivo y cómodo para el usuario.

Por otro lado, la línea 4 tiene un nivel de ocupación bajo. Su paso por el nuevo edificio de la Junta de Comunidades así como su proximidad a la nueva zona industrial de la Ctra. de Carrión suponen una oportunidad para su reestructuración y de esta forma optimizar su funcionamiento.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 185 de 237

Debe indicarse que el próximo año se procederá a licitar el nuevo servicio de transporte público y puede ser una oportunidad para llevar a cabo estos ajustes (Alternativa 1). En esta alternativa se plantea que el autobús siga pasando por aquellas calles a peatonalizar, tal y como ya sucede en el tramo inicial de la calle Calatrava, solución que ha tenido un éxito notable y que incluso ha sido ejemplo para otras ciudades como Barcelona.

También se ha planteado una segunda alternativa que supone una reestructuración más radical donde se contempla que el autobús deje de pasar por las calles peatonales, se consigan itinerarios más simétricos y se eviten determinados bucles que aumentan el tiempo de trayecto.

4.4.1.1. Alternativa 1 (cambio línea 4).

Los criterios que sustentan esta alternativa son los siguientes:

- Mantener la circulación por calles peatonales, dada la poca frecuencia actual de las líneas, compatibilizando transporte público en zonas peatonales.
- Reordenar la línea 4 para atender a nuevos usos como el edificio de la Junta o el nuevo Polígono Industrial Oretania.
- No modificar los itinerarios actuales para evitar modificaciones sustanciales en las pautas de movilidad de los actuales viajeros.

a) Cambio en el recorrido de la línea 4

El trazado actual de **la línea 4** es el menos regular de toda la red, siendo la separación entre los itinerarios de ida y vuelta excesiva salvo en los puntos más céntricos.

La actual distribución parece tener la lógica de cubrir la mayor parte posible del territorio con el objetivo de dar al menos cobertura parcial. Sin embargo, la excesiva diferencia de trazados hace muy poco atractivo el uso del servicio, pues un recorrido que puede ser útil en un sentido, puede no serlo en el opuesto. Además, es la línea que circula en laborable con una **menor ratio de veh-km**.

Para solucionar esta situación, se propone restructurar la mayoría del trazado, para acercar al máximo ambos sentidos. Entre las características más destacadas de la propuesta están:

- Se rodea el centro, evitando la zona peatonal. Se garantiza la cobertura de éste en puntos como C/Mata, P/ San Francisco, Est. De Autobuses y C/Postas.
- El trazado en sentido a la Estación del AVE y la Universidad es más directo desde el centro, y en general se da cobertura a una zona con mayor número de equipamientos y población.
- En la zona oeste se prioriza dar cobertura al futuro edificio de la Junta, permitiendo una conexión directa con el Centro y la estación del AVE.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 186 de 237

- Se amplía el servicio al nuevo polígono de Oretania.

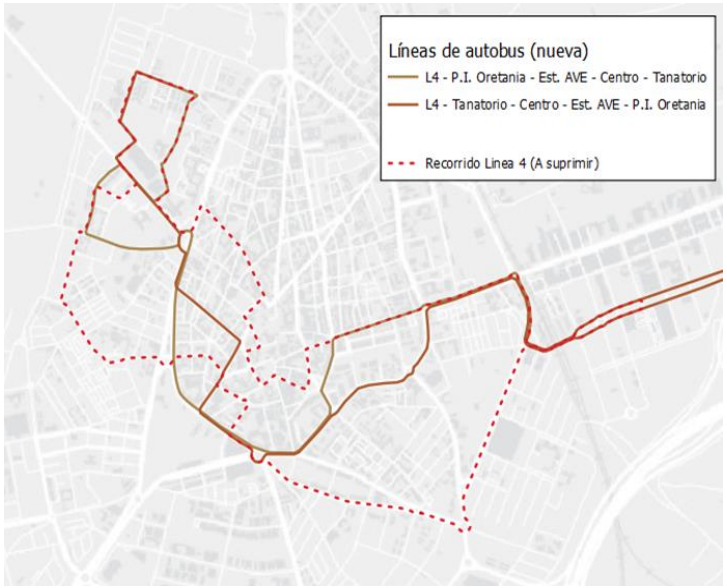


Ilustración 143. Propuesta de modificación de la línea 4

La línea podría mantener la actual frecuencia de 20 minutos, incluso realizar trayectos parciales que no lleguen al polígono en horas valle. Sin embargo, para propiciar su uso especialmente en hora punta y con el objetivo de disminuir el número de vehículos privados en el parque empresarial, se podría incrementar dicha frecuencia a 15 minutos en dichos periodos.

4.4.1.2. Alternativa 2 (cambio todas las líneas)

Entre los principales criterios a tener en cuenta en esta ocasión están:

- Adaptar las líneas a las futuras peatonalizaciones, desviando el paso de las líneas por calles con circulación.
- Implementar recorridos de ida y vuelta preferentemente por el mismo vial, o en su defecto, en uno paralelo próximo.
- Integrar la red urbana con la interurbana, concretamente buscando mejorar la relación con el vecino municipio de Miguelturra.
- Reducir recorridos sinuosos que no aumenten sustancialmente la cobertura de la red e impliquen tiempos de recorrido excesivos.

En cualquier caso, se trata de propuestas orientativas a concretar después de un análisis específico. Su puesta en marcha coincidiría con la renovación de la concesión del transporte regular actual, aunque se debería ejecutar una modificación parcial de los itinerarios con motivo de la peatonalización parcial del centro.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 187 de 237

a) Propuesta de modificación de la línea 1.

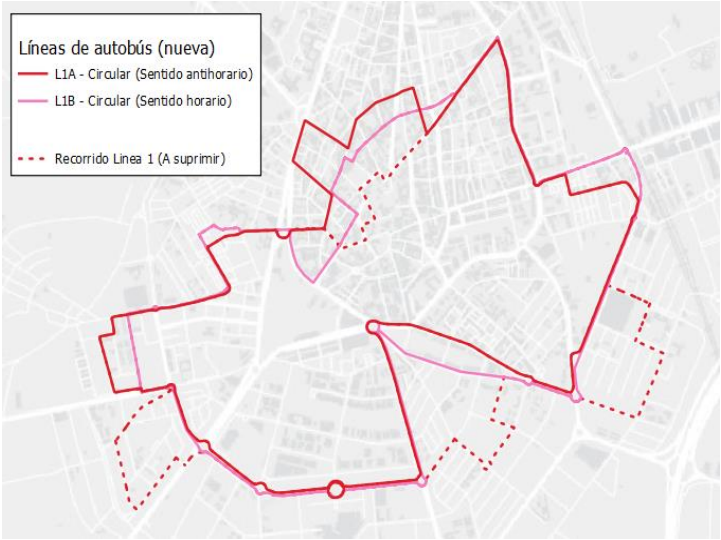


Ilustración 144. Propuesta de modificación de la línea 1.

Actualmente, la línea 1 cubre gran parte de la ciudad, pasando por la mayoría de los principales equipamientos, como son la Universidad, el Hospital General, la estación de AVE, la estación de autobuses y el centro. Sin embargo, existen ciertos desajustes en su trazado.

Al ser circular, está compuesta por dos líneas, la A y la B, dependiendo de su sentido. Se da la circunstancia de que, en algunos casos, los recorridos de ida y vuelta están a una distancia superior a 300 m, lo cual solo proporciona cobertura parcial en dichas áreas. Algunos de estos casos son:

- Trazado por Est. Autobuses / trazado por calle Cantábrico: en este punto se da diferencia de trazado más destacable. Además, el entorno de la Calle Cantábrico apenas está urbanizado.
- Urbanización de Las Orquídeas: el bucle generado, tan solo en un sentido, no aporta cobertura a una zona densa que justifique el alargamiento del recorrido.
- Av. de Europa / Calle Alemania: se trata de un caso similar al anterior.

Se plantea la reordenación de la línea para favorecer un trazado más directo, eliminando los desvíos por la urbanización de Las Orquídeas, por calle Alemania y por la calle Cantábrico. Priorizando así los recorridos por las principales arterias, buscando alcanzar la mayor cobertura sin perjudicar la velocidad comercial.

b) Propuesta de modificación de la línea 2

Se propone simplificar el itinerario y posibilitar el acceso a zonas de interés como el Paseo de Carlos Eraña por su concentración de servicios públicos, además del acercamiento al Campus Universitario y una de las zonas más densas al norte de la ciudad.

Aprovechando la ampliación del área peatonalizada, se propone un trazado alternativo por la zona este del centro, que implicaría el **cambio**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 188 de 237

de sentido de la calle Conde de la Cañada. Este nuevo recorrido sería más recto y ágil que el actual, recortando los tiempos entre la zona norte y sur.

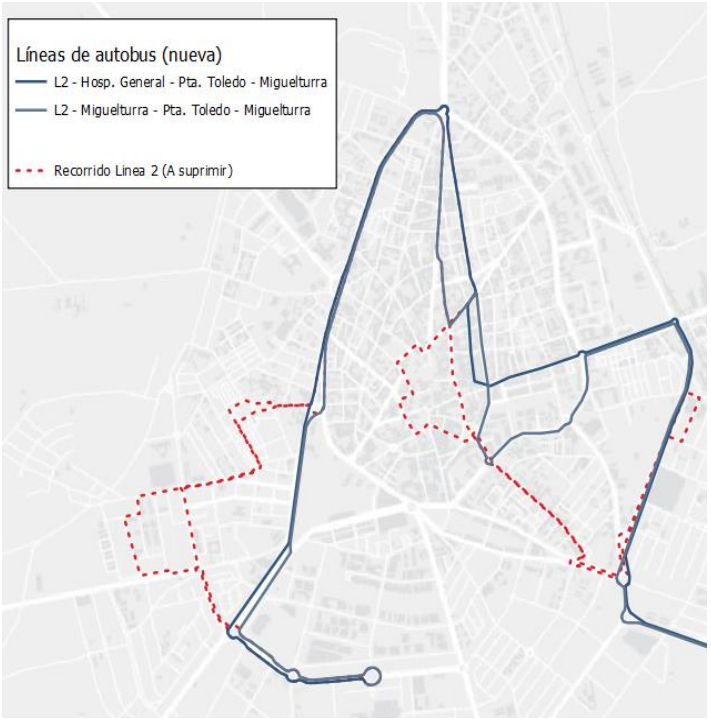


Ilustración 145. Propuesta de modificación de la línea 2.

Por un lado, se suprime el tramo que da acceso a la estación a través del Paseo Carlos Eraña, puesto que se considera que además ya tiene una cobertura aceptable con la línea 1. Por otro, se suprime el recorrido por las urbanizaciones de Las Orquídeas y Los Alisos, puesto que ya están cubiertas con los principales equipamientos de la ciudad con la línea 1, y la densidad de población en dicha área no justifica un número superior de servicios en comparación a otras zonas.

Por el lado oeste, con las reformas propuestas, se genera eje norte-sur a través de la ronda que permita comunicar de forma ágil la zona oeste y norte con el futuro edificio de la Junta, así como el Hospital General.

Actualmente la línea 2 opera con frecuencias de 16 minutos. Se considera que la simplificación del itinerario permitiría una frecuencia de 15 minutos en día laborable.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 189 de 237

c) Propuesta de modificación de la línea 3.

La línea 3 actualmente funciona como un importante eje norte-sur de la ciudad. Las futuras peatonalizaciones de la ciudad obligarán a la modificación de su recorrido, tal y como se expuso en el caso de la línea 2.

Se propone, al igual que en dicha línea, reordenar el trazado al este del centro, utilizando los viales Cardenal Monescillo en sentido norte, y Conde de la Cañada en sentido sur (previo cambio de sentido).

La reforma, además de adaptarse a los cambios necesarios de trazado, ganaría rectitud, evitando las vueltas actuales por el centro, con lo que además ganaría velocidad comercial y recorte de tiempos de recorrido.

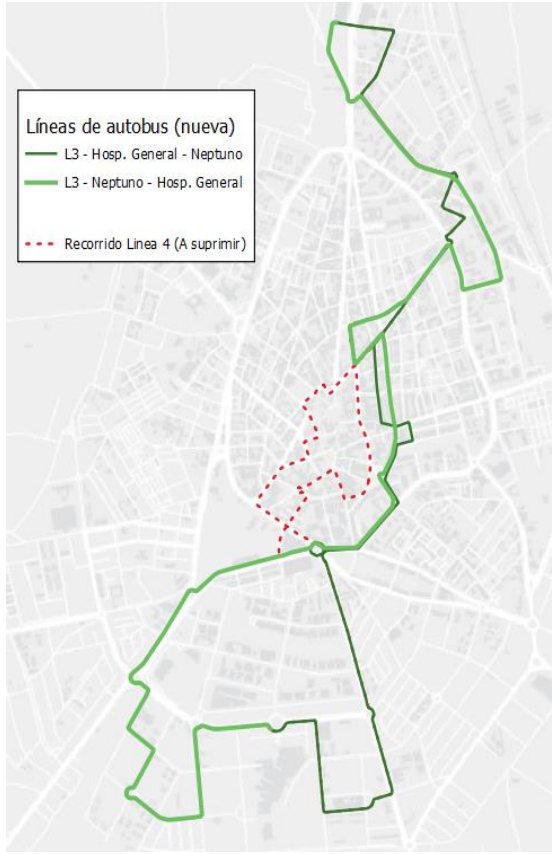


Ilustración 146. Propuesta de modificación de la línea 3.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 190 de 237

d) Propuesta de modificación de la línea 4.

Esta línea se modificaría según lo expuesto en el apartado 4.4.1.1

e) Propuesta de eliminación de la línea 5.

Teniendo en cuenta el análisis de las estadísticas facilitadas, actualmente dicha línea opera con total ineficiencia, pues el número de usuarios es demasiado bajo para la oferta disponible.

La estación de trenes en días festivos está comunicada con gran parte de la ciudad a través de la línea 1, y especialmente el centro. En caso de que quisiera dotarse de mayor cobertura a la estación podría contemplarse extender el servicio de la línea 4 para operar también en festivos.

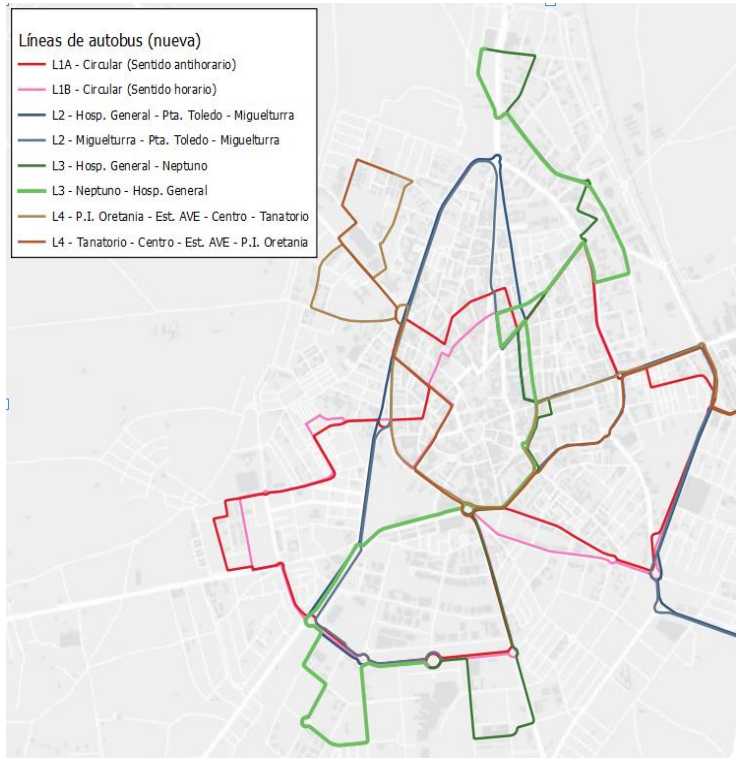


Ilustración 147. Reordenación de líneas propuesta en la alternativa 2.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 191 de 237

4.4.2. Mejora de la accesibilidad de las paradas, información y equipamiento.

Tras las finalización de la ejecución de las obras de mejora de la accesibilidad de las paradas del transporte público en marzo de 2022, el 100% de las paradas de las que dispone el municipio cumple con los criterios de accesibilidad urbana establecidos en la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero y en el RD 1544/2007, de 23 de noviembre.

Además, tras la eliminación de determinadas paradas o reubicación de las mismas se mejora la eficiencia del servicio, siendo el grado de cobertura a la población del 96%

Como criterio general, las paradas han avanzado hasta el borde de calzada, queriéndose priorizar el transporte colectivo frente al vehículo privado. Ello, ha supuesto, además de mejorar la accesibilidad para los usuarios, una mejora de los tiempos del servicio y por tanto de las frecuencias de paso.

A pesar de ello, se recomienda mejorar y renovar la información y equipamiento de las paradas aprovechando la licitación próxima del nuevo pliego del bus urbano, inclusive ampliar el número de marquesinas conforme a las propuestas en el estudio de accesibilidad de paradas.

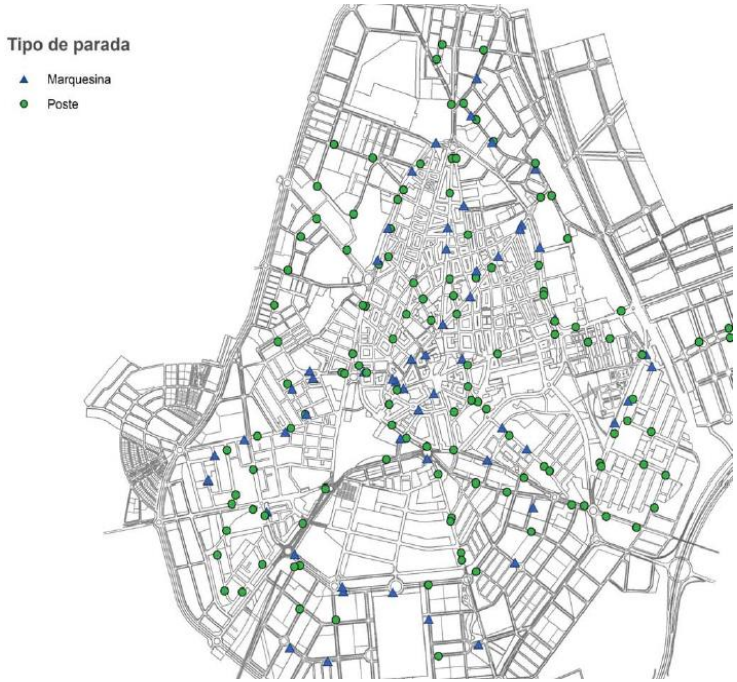


Ilustración 148. Tipología de parada de autobús propuesta

4.4.3. Implantación de elementos de Smart Mobility en el transporte público urbano

Se propone que, aprovechando el nuevo concurso para renovación de la concesión del servicio urbano, se incorporen al servicio de autobús

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 192 de 237

elementos tecnológicos novedosos que permitan una optimización de su funcionamiento y faciliten la intermodalidad.

a) Creación de una aplicación multimodal (MaaS)

Una de las propuestas del Plan es fomentar el MaaS ("Mobility as a Service"). Para ello, se plantea que la aplicación del nuevo servicio de autobús sea multimodal, en orden a su transformación en una aplicación móvil que integre todos los modos de transporte. Esto permitirá, orientar al ciudadano sobre la mejor elección modal o multimodal posible, dirigir al conductor de coche por el itinerario menos congestionado e indicarle las opciones de aparcamiento en destino, incluso con prerreserva de plaza en los aparcamientos municipales.

El objetivo es disponer del conjunto de instrumentos técnicos que controlan todos los subsistemas del sistema de movilidad completo, en orden a optimizar el servicio al usuario, y ponerlo a disposición de otros operadores de movilidad. Así, además de información sobre el servicio urbano de autobús, la aplicación debe incorporar:

- Un motor de cálculo de rutas intermodal industrial, incluyendo información sobre las opciones en bicicleta o patinete público
- Información sobre el nivel de ocupación de los aparcamientos mixtos del Centro de la Ciudad y los aparcamientos disuasorios.
- Plataforma multifuncional de Movilidad como Servicio (MaaS), orientada a la centralización de sistemas de pago tanto del autobús como de otros servicios de movilidad.
- Tarifa que integre todos los modos de movilidad, mediante la incorporación de descuentos en los modos complementarios al transporte público (bicicleta y patinete compartido, car-sharing, taxi, VTC…) o mediante la implantación de una tarifa plana que permita la utilización de todos los modos bajo ciertos condicionantes de frecuencia en cada uno de ellos.

b) Determinación de la ocupación a Bordo del autobús

Esta acción engloba todas las mejoras tecnológicas desplegadas a bordo del autobús, como las que habilitan nuevos medios de pago, las que mejoran la seguridad y el tiempo de viaje, u otras que avanzan en la sensorización o que permiten explorar nuevas experiencias multimedia o de reserva a bordo.

Por lo que se refiere a las actuaciones más vinculadas a la movilidad destaca el conteo a bordo. Se contempla para el conjunto del parque móvil la implantación de una solución de conteo automático de pasajeros mediante sensores de detección de bajada y subida.

Esta información es muy valiosa, tanto para la gestión del servicio, pues permite ajustar la programación de los servicios, como para los usuarios, pues les facilita información vía web o app sobre el estado de ocupación

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 193 de 237

del autobús y así valorar alternativas. Así las cosas, se desarrollará un planificador de rutas en transporte público, con indicación del grado de ocupación previsto a fin de ayudar a laminar la demanda.

c) Implantación de un sistema de Pago y validación por móvil.

Se plantea "virtualizar" las tarjetas existentes en la actualidad en dispositivos móviles. Ello supone una mayor comodidad para el usuario. A la Administración le permite disponer de un mayor conocimiento de la movilidad de sus usuarios, y, facilita las estrategias de fidelización.

También se plantea la paulatina supresión del pago en metálico en la red de autobuses, lo que permitirá mejorar las condiciones de conducción e incrementar la velocidad comercial. Para ello se plantea el pago con tarjeta de crédito del billete sencillo en incluso el pago con código QR.

4.4.4. Implantación de un sistema de autobús a la demanda

En la Ley 14/2005, de 29-12-2005, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha determina el régimen jurídico aplicable a los servicios de transporte público de personas por carretera en el ámbito de la Comunidad Autónoma y establecer los instrumentos que permitan el funcionamiento integrado del sistema de transportes públicos de personas viajeras de Castilla La Mancha.

En el artículo 4 figura una clasificación de los diferentes servicios que se pueden operar, figurando entre ellos el transportes a la demanda. Reciben este nombre aquella oferta de transporte público cuya prestación del servicio se haga depender en algún momento (horario o itinerario) de la previa demanda de quien lo solicita.

Los servicios prestados en régimen del transporte a la demanda se circunscribirán al ámbito espacial o las relaciones de tráfico establecidas según el Título III de dicha Ley. En este se clasifican los distintos tipos de servicios a la demanda de la siguiente forma:

- Servicios sin itinerario fijo.
- Servicios sin horario fijo.
- Servicios sin horario ni itinerario fijo.

La débil demanda de transporte público entre las diferentes pedanías de Ciudad Real y la dispersión del poblamiento no aconseja la implantación de un servicio urbano de transporte público. Como alternativa se propone la implantación de un sistema de autobús a demanda, permitiendo así mejorar la cobertura de transporte público a dichos núcleos mediante la implantación de un servicio mucho más eficiente que una línea regular de autobús.

La siguiente tabla resume, de forma sintética, algunos de los tipos de servicios a la demanda existentes, así como las principales características del sistema:

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 194 de 237

LÍNEAS	RESERVA DE PLAZAS	TIEMPO MÍNIMO DE RESERVA	HORARIOS
▪ Libres ▪ Virtuales	▪ Telefónica mediante operador ▪ Internet	▪ 24 Horas ▪ 30’	▪ Libres (con franja horaria) ▪ Adaptados a la demanda ▪ Prefijados

TARIFAS	FORMA DE PAGO	UBICACIÓN DE LAS PARADAS	USUARIOS POTENCIALES	TIPO DE VEHÍCULOS
▪ Transporte Público ▪ Convenida	▪ Billete sencillo ▪ Bono/ Abono ▪ Carrera ▪ Por Km ▪ Inscripción	▪ Origen/ Destino ▪ Predefinidas ▪ Libres	▪ Todos los ciudadanos ▪ Personas Mayores ▪ Personas con movilidad reducida	▪ Turismo/ Familiar ▪ Minibús ▪ Taxi

Ilustración 149: Características genéricas del transporte a la demanda.

Las líneas pueden ser libres o virtuales. En el caso del ámbito de estudio, el amplio territorio a cubrir aconseja la implantación de un **servicio virtual**, que es aquel que funciona cuando el usuario pide el servicio y es recogido en la parada más próxima.

La línea libre es aquella que se realiza puerta a puerta, mientras que la **virtual tiene un recorrido fijo, con paradas a las que deben dirigirse los usuarios**. De manera excepcional, también se pueden demandar servicios fuera de las líneas establecidas.

Existen algunos servicios de este tipo funcionando en el resto del país. Algunos de ellos son “El Meu Bus” de la empresa municipal de transporte de Barcelona (TMB). En este sistema las solicitudes se hacen mediante una aplicación o llamando a un teléfono gratuito, las paradas son fijas y se generan recorridos y horarios de paso en función de las peticiones. El usuario debe indicar la hora en que quiere viajar, la parada donde subirá, la parada donde bajará y cuántas personas viajarán. El bus no tiene un recorrido fijo, sino que será el más corto posible para conectar las paradas solicitadas.

Con este sistema, cualquier persona puede desplazarse de un punto a otro y acceder al resto de la red de transporte público con los abonos y tarjetas habituales de tarifa integrada. Los usuarios solo tienen que registrarse y seguir las indicaciones.

Otro ejemplo es Clic.cat, un servicio de transporte público en Cataluña, ofreciendo un servicio en diversas comarcas como son el Pla de l’Estany, Girona, la Garrotxa, etc. En este caso, los recorridos y horarios están predefinidos, pero solo circulan en caso de que hayan sido solicitados con antelación. Para utilizarlo hace falta hacer una reserva e indicando el recorrido que se quiere realizar. Se evitan así los recorridos ineficientes y se ofrece un servicio más ajustado a las necesidades reales.

De forma inicial se considera que con un taxi adaptada sería suficiente para cubrir las pedanías de Las Casas, Valverde y Poblachuela.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 195 de 237

Para el año 2026 está propuesta la redacción del Plan Director del Transporte Público Urbano de Viajeros de Ciudad Real que tendrá como objetivo principal mejorar la movilidad urbana de manera sostenible, eficiente y equitativa, garantizando un sistema de transporte público accesible, seguro y adaptado a las necesidades de la población.

4.5. MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL: DESARROLLO DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL

Objetivo

Esta actuación tiene como objetivo definir las propuestas necesarias para reforzar la seguridad vial de municipio. Se busca promover intervenciones que garanticen la seguridad vial y así garantizar la posibilidad de convivencia y la realización de desplazamientos seguros a todos los medios de transporte, prestando especial atención a aquellos más vulnerables

Dada que Ciudad Real ya cuenta con un Plan de Seguridad Vial, lo que se expone a continuación serán aquellas propuestas pendientes por ejecutar en dicho plan:

Ordenación y regulación más sostenible y segura del tráfico:

El Ayuntamiento ya ha tomado alguna medida dentro de este ámbito, entre los que figura la adaptación de las ondas verdes a la velocidad de 50 para evitar promover excesos de velocidad.

Así mismo, se plantea implantar más medidas de forma progresiva como son:

- El correcto dimensionado de los carriles para evitar velocidades altas en núcleo urbano.
- Adaptar las fases semafóricas para promover la reducción de velocidad.
- Implementar elementos de templado del tráfico.
- Ampliar la zona 30 a todas las calles de un solo carril.
- Mejora de la señalización y visibilidad.

Protección vial de los colectivos más vulnerables

En este ámbito, se está promoviendo la implantación de caminos escolares seguros en distintos centros educativos de la ciudad, con el objetivo de mejorar la seguridad de los estudiantes en los entornos de estos centros. Además, también deberán promoverse medidas como:

- Garantizar la permeabilidad y continuidad de los itinerarios peatonales, tal y como se ha expuesto en otros epígrafes de este estudio.
- Dotar a las aceras las propiedades mínimas que garanticen la accesibilidad universal.
- Aumento de la superficie peatonalizada.
- Creación de caminos seguros.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 196 de 237

Difusión de las actuaciones municipales en materia de movilidad y seguridad vial y continuación de las campañas de educación vial.

- Campañas de promoción de seguridad vial destinada a distintas franjas de edad.
- Colaborar con entidades relacionadas con la movilidad y la seguridad vial.

Mantenimiento del control policial de las infracciones.

En este caso, la ciudad ya ha adquirido un radar móvil y se han implantado 4 fotos rojos.

- Se plantea continuar e intensificar los controles sobre el exceso de velocidad, el uso de elementos de retención (cinturones, sillitas, etc.), el uso de móviles, los niveles de alcoholemia, etc., de acuerdo con todas las campañas que lleva a cabo la DGT.

Incorporar la seguridad vial en la movilidad a los centros de trabajo.

- Aplicación de Planes al Transporte al Trabajo (PTT) en centros atractores de movilidad, como grandes empresas, la Universidad, o los futuros desarrollos del edificio de la Junta o el polígono industrial de Oretania.

Sistematización de la recogida de información.

Incorporar una aplicación informática que permita una gestión eficaz de la información de accidentes:

- Llevar a cabo un registro normalizado y exhaustivo de todos los accidentes ocurridos en Ciudad Real en donde haya habido víctimas.
- Analizar estadísticamente los accidentes en función de la edad, sexo, periodo del día, tipo de accidente y vehículos implicados.
- Representar cartográficamente la localización de los accidentes.
- Generar automáticamente los indicadores del PMUS relativos a accidentalidad.

4.6. GESTIÓN EFICIENTE DE LA MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

4.6.1. Ampliación de la sección de la Carretera de Carrión

En esa carretera hay un cuello de botella en el que se pasa de una sección e 2+2 (entre la vía del tren y el centro de la ciudad) a un 1+1 (en el tramo más externo). Por ello, para dar una mayor capacidad y asegurar la fluidez del tráfico proponemos que toda la carretera sea de 2+2 hasta la primera rotonda que hay en la salida (antes del enlace con la autovía).

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 197 de 237

A partir del modelo de simulación se ha podido constatar que no se trata de una actuación imprescindible ya que se sitúa en un nivel de servicio C. El otro acceso al polígono industrial (paso o bajo las vías del tren en la calle Sta. María de Alarcos) capta parte del tráfico con destino a esta zona de la ciudad y ayuda a distribuirlo.

No obstante, se considera recomendable ampliar la sección ya que:

- Carrión es el vial principal de acceso a la zona industrial. Cualquier evento o incidencia prácticamente provocaría su colapso
- El aumento de capacidad provocar una mayor utilización, reduciendo el tráfico en vías menos preparadas como la Av. de la Ciencia (ver plano de variación de tráfico)
- La intervención se podría aprovechar para que la vía tuviera un tratamiento más urbano, con aceras continuas. Debe indicarse que pese a su proximidad al núcleo urbano es extremadamente difícil desplazarse a pie a esta zona de actividad económica.

4.6.2. Complementación del anillo exterior

Esta propuesta va encaminada en completar parte de lo que se podría denominar como la segunda ronda, la formada por Av. Reyes Católicos – Av. Descubrimiento de América – Av. Puente de Retama – Escultor Corona – Sierra Madrona, un eje que conectaría las vías radiales del sur con Ctra. de Porzuna e incluso podría hasta Ctra. de Toledo. Las dos últimas son de un solo sentido de circulación y un solo carril por lo que debería crearse un segundo carril en sentido contrario.

De esta forma se busca crear un nuevo itinerario que no solo sirva para llegar hasta la zona de la Junta, sino que también **ayude a la distribución de los viajes y descargue la ronda más interior**.

4.6.3. Mantenimiento del ORA

La gestión del estacionamiento es una herramienta que puede ayudar a solucionar algunos problemas de transporte y a cumplir objetivos de desarrollo económico, de transporte y medioambiental.

Por otra parte, reducir el tiempo de búsqueda de aparcamiento reduce las emisiones y la presencia de vehículos circulando, que además representa un riesgo vial (colisiones, atropellos, etc..). Para ello, las nuevas tecnologías pueden ser herramientas eficaces que colaboran en la consecución de estos objetivos.

Otro objetivo importante ha de ser la puesta en valor del casco antiguo de Ciudad Real como espacio urbano de calidad y, en consecuencia, es vital reducir la presencia de vehículos, tarea que debe llevarse a cabo de manera consensuada, garantizando la conservación de los espacios públicos que fomenten el comercio local y la calidad de vida de sus residentes.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 198 de 237

4.6.4. Aparcamientos disuasorios

La creación de oferta en sectores perimetrales del núcleo urbano es una herramienta básica para reducir el tráfico en el centro urbano, además de dar respuesta a la demanda de estacionamiento en escenarios de alta afluencia. El éxito de esta oferta de aparcamiento, denominada aparcamientos de disuasión, depende en gran medida, de su localización. Por ello, los criterios básicos de implantación han de ajustarse en:

- Fácilmente accesibles en coche y situados en las vías de entrada al núcleo urbano o en las vías básicas
- Conexión rápida y cómoda con el transporte público
- Gratuitos o tarifa de estacionamiento muy competitiva
- Seguros frente al robo o vandalismo (implantación de cámaras de vigilancia)
- Integrados en el territorio ("Green Park) con zonas arboladas y pavimento permeable.

Se plantea la creación de una red de aparcamientos disuasorios en los accesos a la ciudad que tengan una vocación real de intercambiador modal, destinado a los foráneos que pueden acceder a su destino a pie, o bien con la conexión con el transporte público urbano. Los aparcamientos disuasorios planteados cubren toda el área central del municipio, considerando un radio de 600m (10 minutos caminando), de forma que parte de sus usuarios pueden acceder a pie a su destino.

Actualmente en la ciudad hay oferta de estacionamiento en solares, mayoritariamente pendientes de consolidación urbanística cuyas ubicaciones aleatorias no se rigen por cuestiones de movilidad, dando servicio a la demanda residencial de su entorno.

En base a estos criterios se plantean los siguientes criterios:

- **Tarifa plana** (situados a un máximo de 10 minutos del Centro): Se plantean en el perímetro de la ZBE:
  - Julio Melgar. Dada su elevada capacidad se considera que inicialmente se regule únicamente un tercio de las plazas. En función del nivel de ocupación se podrá aumentar dicha reserva
  - Echegaray
  - Museo Quijote
  - Teatro Auditorio
  - López Bustos
- **Gratuitos / tarifa reducida**: situados a un máximo de 10 minutos de rondas. Se trataría de fomentar la utilización de grandes espacios de aparcamiento más alejados con señalización, y más asequibles. De esta forma se reduce el tráfico del Centro de la Ciudad:

- Barcelona y Tetuán
- Campo de Criptana
- Estación del AVE.
- Pabellón Ferial
- Puerta de Toledo
- Quijote Arena
- Severo Ochoa

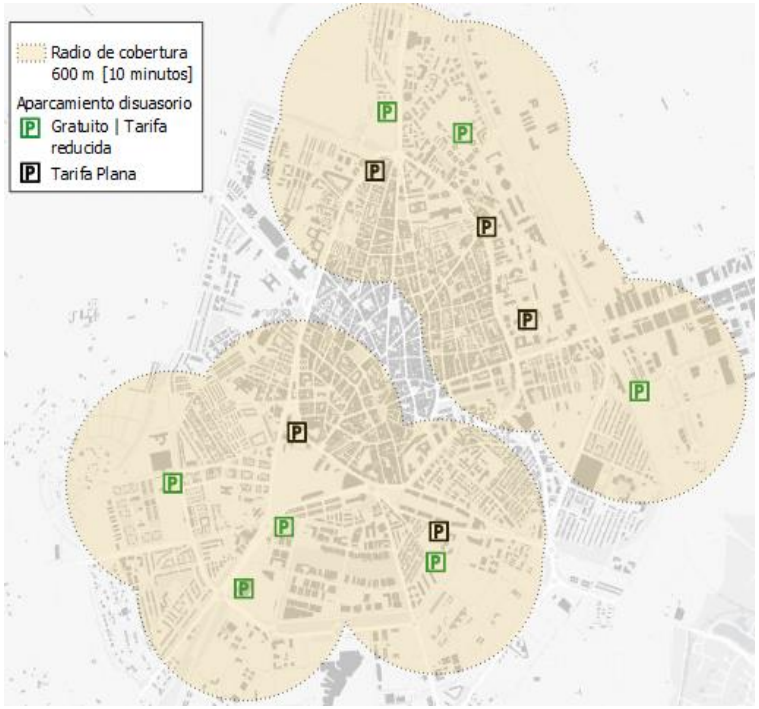


Ilustración 150. Propuesta de aparcamientos disuasorios

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 199 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 200 de 237

4.6.5. Implantación de un sistema de señalización variable sobre el nivel de ocupación de los aparcamientos y la zona azul

Los aparcamientos de disuasión propuestos y la zona azul del centro ciudad estarán integrados en la señalización variable de aparcamientos, que se situaría en los principales accesos a la ciudad.

La información para dar será la ocupación de estas ofertas de estacionamiento a tiempo real, además de ser paneles de información disponibles para informaciones complementarias como aviso de congestión o accidentes.

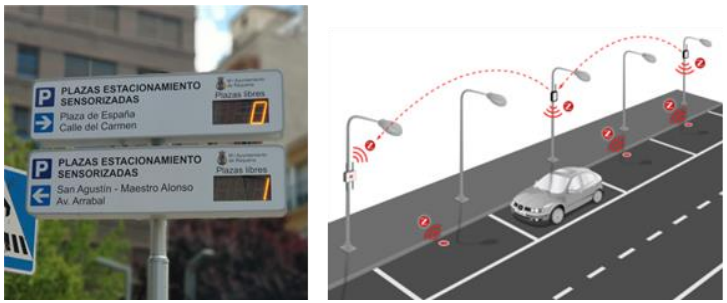


Ilustración 151. Ejemplo del sistema de sensorización de las plazas de aparcamiento.

4.6.6. Regulación y promoción del Car-Sharing

Los objetivos de esta medida son los siguientes:

- Reducir el número de vehículos en circulación. Según estudios sobre experiencias llevadas a cabo en Europa, los usuarios que utilizan este tipo de servicio realizan entre un 28% y un 45% menos de km.
- Facilitar la intermodalidad. La vinculación de las plazas de aparcamiento de vehículos de car-sharing con estaciones de transporte público, principalmente si se sitúan fuera de la ciudad, potencia la utilización de los modos públicos en las zonas más centrales de la ciudad.

En concreto, para fomentar la implantación de empresas del sector se contempla:

a) Una regulación en ordenanza de las condiciones de implantación de estas empresas

- La necesidad de una autorización municipal ya que se utiliza espacio público
- Las empresas que se instalen estarán obligadas a facilitar información, como mínimo, sobre la localización de los vehículos, los usos diarios, y las tarifas aplicadas. Los datos deberán facilitarse en formato accesible que permita su posible incorporación a soluciones MaaS ("Mobility as a Service")

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 201 de 237

- Los vehículos deberán ser de 0 emisiones (eléctricos)

b) Facilitar el estacionamiento a los vehículos de car-sharing

- En el ámbito ORA, al ser de 0 emisiones, podrán estacionar gratuitamente y sin limitación de tiempo
- Fuera del ámbito ORA se articularían reservas especiales en los principales centros de atracción de viajes: Grandes Centros Comerciales, Universidad, Hospital y Polígonos Industriales.

4.6.7. Implantación de elementos de Smart Mobility para mejorar la eficiencia de la red vehicular

La existencia de una multiplicidad de fuentes de información en materia de movilidad, y la complejidad de la gestión de flujos determina un camino largo para lograr hacer más eficiente la utilización de la tecnología, en la mejora de la planificación y de la gestión de la movilidad.

Para ello, es necesario una exhaustiva monitorización de los principales flujos de movilidad. En este sentido se plantea la implantación de estaciones permanentes de aforo de vehículos en Rondas y vías radiales de acceso. Estas estaciones deben proporcionar datas en tiempo real sobre la intensidad de vehículos que circulan.

Se aconseja que estos detectores sean cámaras de lectura de matrículas pues:

- Permite cotejar la información con la que se obtenga en las entradas a las Zonas de Bajas Emisiones, permitiendo generar matrices de viajes
- Ofrece información sobre la composición del parque de vehículos: tipo y tecnología del vehículo. Así se puede obtener información sobre las emisiones contaminantes generadas, el peso de los vehículos comerciales y motocicletas, etc.

Además, se puede contratar información sobre velocidades de circulación a empresas proveedoras de este tipo de datos.

A partir de esta información se está en condiciones de crear un modelo de simulación predictivo que permita una regulación semafórica adaptativa. En definitiva, se plantea la creación de un modelo que funcione en tiempo real y pueda ser utilizado como un instrumento de gestión.

Por último, en base a toda la información anterior, a medio plazo el Plan apuesta por disponer de un modelo de simulación dinámico inteligente en

Este modelo dispondrá también debería disponer de un sistema de alertas. A partir de la red de detección se podrán detectar o prever situaciones anómalas, y, así, facilitar la intervención desde el centro de control o presencialmente, por parte de los agentes de la autoridad y los servicios de emergencia. El objetivo concreto es que los semáforos muestren la luz verde al paso de estos vehículos para reducir el número de ocasiones en que los conductores en servicio prioritario deben pasar los cruces con semáforos en rojo.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 202 de 237

FOMENTO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

4.6.8. Infraestructura de recarga de vehículos eléctricos

El objetivo será promocionar la recarga lenta en domicilio y establecer puntos de recarga rápida de oportunidad. El criterio a cumplir es una estación de recarga o semi-rápida a menos de 10 minutos circulando de los principales centros de atracción de viajes. En la medida de lo posible, estas infraestructuras se situarán fuera de la calzada y en sitios vigilados.

En base a estos criterios, se plantea la siguiente clasificación y propuesta de localización:

- **Origen: residencial**. Se plantea que en el Plan General todas las nuevas plazas de aparcamiento incorporen la acometida para la implantación de puntos de recarga.
- **Itinerario: aparcamientos disuasorios**. Se propone que un 5% de las plazas incorporen puntos de recarga.
- **Destino:**

Son recomendables puntos con afluencia de gente, puntos singulares de la ciudad o zonas con gran demanda. En este punto se debe considerar la colaboración público-privada con empresas estratégicas de la zona con potencial para incluir puntos de recarga en sus aparcamientos:

- *Centros de Trabajo*: Se plantea que en el Plan General como mínimo un 5% de las nuevas plazas de aparcamiento incorporen puntos de recarga. Además, todos los Planes de Movilidad de Centros Atractores de Viaje deberán incorporar la implantación de nuevos puntos de recarga
- *Centros Comerciales y de ocio.* Se plantea la misma solución que en el caso anterior.
- *Aparcamientos públicos.* Se propone la realización de convenios con los aparcamientos públicos para que incorporen puntos de recarga en, como mínimo el 5% de las plazas
- *Gasolineras.* Aplicación de lo que establece *el* artículo 15.2 de la Ley de cambio Climático:

> *2. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A en 2019 sea superior o igual a 10 millones de litros instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 150 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintiún meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.*
>
> *3. Quienes ostenten la titularidad de las instalaciones de suministro de combustibles y carburantes a vehículos cuyo volumen anual agregado de ventas de gasolina y gasóleo A*

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 203 de 237

en 2019 sea superior o igual a 5 millones de litros y menor a 10 millones de litros, instalarán, por cada una de estas instalaciones, al menos una infraestructura de recarga eléctrica de potencia igual o superior a 50 kW en corriente continua, que deberá prestar servicio en un plazo de veintisiete meses a partir de la entrada en vigor de esta ley.

- *ORA.* Excepcionalmente se podrá implantar puntos de recarga en el ámbito ORA, siempre en zona azul, que complementen los ya planteados en los aparcamientos públicos. Dicha implantación y gestión se integraría dentro del servicio del ORA. Se plantea la implantación de **10 puntos**, que suponen aproximadamente un 1% del total de plazas azules previstas.

La integración de los equipos de recarga en la red es fundamental para la correcta gestión de la infraestructura. El equipo de recarga deberá estar conectado a una plataforma de gestión y monitorización que permita el telecontrol y telemando de manera que se pueda operar el equipo de forma remota y ofrezca una fácil accesibilidad al usuario sin la intervención de terceros.

Las distintas compañías eléctricas disponen de plataformas específicas que permiten el acceso a la carga a través de tarjeta y Smartphone. La plataforma también permite gestionar el cobro del uso del punto de recarga para que el usuario pueda hacer el pago correspondiente. También existen plataformas como *electromaps* que permiten el pago en electrolineras de distintas compañías. En el caso de los aparcamientos públicos y el ORA el pago se integraría en el servicio. Texto

4.6.9. Promoción de los vehículos eléctricos

El Ayuntamiento mediante sus potestades normativas y como poseedora de un parque de vehículos que gestiona de forma directa o indirectamente tiene un gran poder de influencia para acelerar el cambio tecnológico.

b) Flota municipal

La introducción progresiva de vehículos eléctricos en la flota municipal tiene una vertiente de ejemplaridad respecto a la ciudadanía hacia un vehículo más sostenible económica y medioambientalmente. Se plantea que todos los nuevos vehículos que compre directamente el ayuntamiento o que dependan de contratas sea de 0 emisiones o, si no hubiera en el mercado vehículos comerciales competitivos, de gas natural (camiones de residuos principalmente).

c) Autobuses

Es de vital importancia la electrificación del servicio de autobuses debido al gran impacto que provoca en el consumo. Para implementar una línea de autobús eléctrico se debe analizar especialmente la tipología de línea (distancia, número de expediciones, pendiente del territorio en su trazado) y el análisis de las características técnicas de

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 204 de 237

los posibles modelos de bus a implementar. En cualquier caso, se plantea seguir apostando por el gas natural a Corto Plazo.

d) Bicicleta eléctrica y VMP

Se plantea una regulación que posibilite la implantación de las empresas del sector bajos ciertos condicionantes por lo que se refiere al estacionamiento de estos vehículos. Por ello, las empresas deberán realizar una solicitud, justificando fehacientemente que disponen de elementos de control que impidan el estacionamiento indiscriminado. También estarán obligadas a facilitar información sobre el uso de estos vehículos.

e) Coche compartido

El Car-Sharing es un sistema que permite a los usuarios acceder de forma individual a una flota de vehículos para su uso. El funcionamiento del car sharing resulta sencillo, ya que permite alquilar un coche por períodos de tiempo limitados, desde un minuto hasta el tiempo deseado. Mediante esta estrategia se distancia del sistema tradicional de alquiler de vehículos basado en días o semanas.

La implantación de un sistema de Car-Sharing en Ciudad Real puede provocar una serie de impactos en la ciudad, como disminución del uso del vehículo privado, impulsión del uso del vehículo eléctrico, aumento del consumo eléctrico, entre otros. Se estima que 1 vehículo de car-sharing cubre las mismas necesidades que 20 vehículos privados.

Desde el punto de vista de la gestión hay dos opciones de gestión del Car-Sharing:

- **Opción 1:**

El Ayuntamiento gestiona y ofrece su flota municipal al Car-Sharing. En este planteamiento el ayuntamiento deberá hacerse cargo de la ampliación de la infraestructura para cubrir el aumento de consumo eléctrico causado por el Car-Sharing y de la implantación de vehículos que se utilicen para este servicio. Además, deberá gestionar un software y un equipo de gestión para optimizar el uso de este servicio, entre otras responsabilidades.

A priori, se desecha esta posibilidad pues no existen precedentes en España en que sea el propio Ayuntamiento quien gestione este servicio.

- **Opción 2:**

El Ayuntamiento facilita a una empresa/s privada/s la implantación del car-sharing en su municipio. Para ello, se plantea toda una serie de ventajas competitivas para fomentar su implantación:

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 205 de 237

Aparcamiento gratuito en las plazas ORA sin límite temporal (tanto azules como verdes) siempre que sean con vehículos eléctricos

Implantar plazas reservadas en zonas de destino de viajes: aparcamientos intermodales, centros comerciales y de ocio, zonas deportivas, etc. Se considera que esta alternativa sería la más adecuada en el caso de Ciudad Real.

4.7. OPTIMIZACIÓN DE LA DISTRIBUCION URBANA DE MERCANCÍAS

A continuación, se apuntan una serie de propuestas para optimizar la distribución urbana de mercancías en Ciudad Real, que serán desarrolladas por el estudio que está realizando AECOC en colaboración con el sector.

4.7.1. Fomento de la carga y descarga nocturna

Se plantea estudiar la regulación actual de la circulación y el estacionamiento de los vehículos comerciales, considerando el tamaño, la tecnología del vehículo, la hora y la zona de la ciudad.

Así, se plantea que la DUM no coincida con las horas punta de circulación, la entrada y salida de los colegios o grandes eventos.

Especial relevancia merece la regulación de la distribución nocturna de mercancías mediante vehículos de gran tamaño. Para optimizar el sistema DUM se considera importante su potenciación, principalmente por lo que se refiere a centros comerciales, cadenas de supermercados y galerías comerciales. Naturalmente, los centros logísticos, así como las plataformas también deberían ser abastecidos durante el período nocturno. Se plantea agilizar las autorizaciones especiales para estos tipos de vehículo.

4.7.2. Monitorización y control de las zonas de carga y descarga mediante una aplicación móvil

El Plan contempla la implantación de un sistema de gestión y control de la carga y descarga en vía pública el desarrollo de una aplicación para los teléfonos móviles de los distribuidores. Las funcionalidades que se obtendrán con este sistema serán entre otras:

- Autorización para poder estacionar en una reserva de carga y descarga determinada. Aviso de finalización de estacionamiento.
- Discriminación del horario y tiempo autorizado de uso en función del peso del vehículo, las potenciales labores de logística inversa y por nivel de emisiones (tiempos límites, prohibiciones o recargos).
- Información on line, veraz, de las ocupaciones de cada carga y descarga.
- Ratios de demanda promedio por día y franja horaria de cada una de las cargas y descargas para así mejorar el servicio y la regulación de las

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 206 de 237

mismas pudiéndose realizar ajustes de tamaño y horario de las reservas de carga y descarga adaptadas a la demanda real

- Conocimiento de la movilidad de los vehículos comerciales por tamaño, tecnología, sector, etc.
- Comunicación del uso por parte de vehículos no autorizados.

La medida incorpora los elementos necesarios reportados al operador sobre el estado de ocupación y el tipo de vehículo estacionado en las distintas zonas de carga y descarga. Este sistema permite:

- El diseño, la regulación y el control del uso de las zonas de carga y descarga.
- Aplicación de medidas de acceso a zonas restringidas y la posibilidad del autorregistro para la obtención de autorizaciones.
- El control del intrusismo.
- La base de información que facilita el desarrollo de una logística urbana baja en emisiones.

Esta medida podría ser licitada en paralelo a la implantación de la Zona de Bajas Emisiones y podría ser gestionada desde el Centro de Control. Del mismo modo, la Policía deberá tener acceso a la base de datos para verificar su cumplimiento.

4.7.3. Implantación de consignas

El crecimiento del reparto a domicilio determina notables incrementos del número de viajes y, consecuentemente, de las operaciones de carga y descarga. La implantación de consignas reducirá el número de viajes, la búsqueda de estacionamiento etc.

En este sentido, el Ayuntamiento liderará su implantación en colaboración con el sector. Para ello, se estudiará la posible utilización como consignas en diferentes localizaciones: calles, quioscos, aparcamientos públicos de concesión municipal, en colaboración con los concesionarios, aparcamientos disuasorios y otros equipamientos municipales.

4.7.4. Potenciar los vehículos eléctricos en la zona peatonal

Para fomentar la utilización de vehículos eléctricos y cargo-bike en la zona peatonal se plantea que pueden acceder fuera del horario general establecido para la Distribución Urbana de Mercancías. Así, podrían tener acceso de forma ininterrumpida desde las 7h a las 21h.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 207 de 237

4.8. MEJORA DE LA MOVILIDAD EN DESARROLLOS SINGULARES

4.8.1. Junta de Comunidades de Castilla La Mancha

A lo largo de la parte propositiva ya se han indicado muchas actuaciones encaminadas a promover una movilidad más sostenible al nuevo edificio de la Junta:

4.8.1.1. Reordenación de las líneas de autobús. Mejora de frecuencia línea 4

La modificación de la línea 4 planteada supone una conexión más directa tanto con la estación de autobuses como la del AVE, lo que favorecerá la intermodalidad a los funcionarios y visitantes procedentes de fuera de Ciudad Real.

Del mismo modo, se plantea un aumento de frecuencia a 15 minutos en las dos alternativas de remodelación de la red planteadas

4.8.1.2. Creación de un eje peatonal por calle Reyes

Las propuestas de mejora de la oferta peatonal del Centro (zona peatonal y ejes cívicos) permiten acceder de forma cómoda a pie a las nuevas oficinas de la Junta

4.8.1.3. Segunda Ronda

La configuración de una segunda Ronda permitirá diversificar los itinerarios de acceso al nuevo edificio de la Junta, evitando posibles congestiones puntuales.

4.8.1.4. Mejora de la Gestión de la intersección y los accesos

Para analizar el posible efecto sobre la circulación del nuevo edificio de la Junta de Comunidades se ha realizado un modelo de microsimulación del entorno.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 208 de 237



Ilustración 152. Grafo utilizado para hacer el estudio de microsimulación.

La comparación entre el escenario actual y futuro evidencia que, de forma general, no se observarían problemas de congestión y, siempre y cuando hubiera una cierta distribución de las entradas y salidas (no todas a la misma hora en punto), por lo que se propone que haya cierta flexibilidad de horario. Así, se comprueba que la Ronda tendría capacidad suficiente para absorber el tráfico futuro.

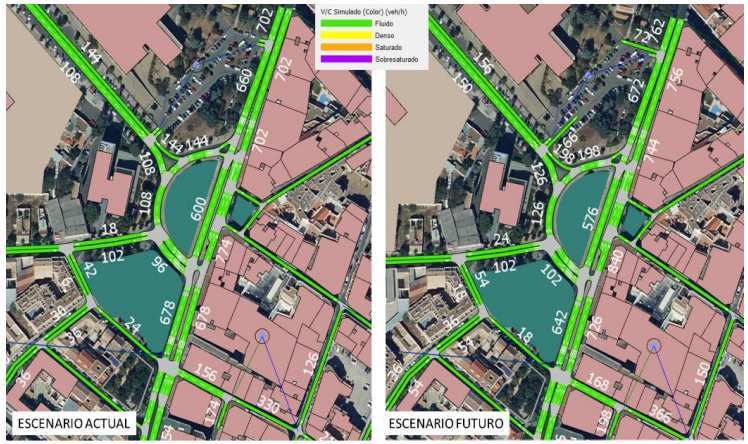


Ilustración 153. Evaluación del impacto sobre el tráfico de la realización del nuevo edificio de oficinas de la Junta de Comunidades (Vehículos/hora punta)

No obstante, no estaría de más aplicar ciertas medidas para evitar situaciones críticas:

- Ajustar la regulación semafórica a los flujos de entrada/salida
- Diversificar entradas y salidas
- Generar espacio de almacenamiento dentro del aparcamiento para evitar que las colas lleguen a la vía.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 209 de 237

4.8.1.5. Necesidades de aparcamiento: fomento coche compartido y regulación del estacionamiento en calzada

La nueva demanda de movilidad que generará el nuevo edificio de la Junta de Comunidades de Castilla la Mancha determina unas necesidades de aproximadamente 650 plazas de aparcamiento si no se realiza ninguna actuación que promueva los hábitos de movilidad sostenibles.

Así se plantea:

- Ampliación del aparcamiento y gestión para su utilización por vehículos de alta ocupación (para trabajadores)

De esta forma, la necesidad de plazas se reduciría de 544 a aproximadamente 300. Aun así, serían insuficientes, ya que el aparcamiento previsto sólo tiene 220 plazas considerando el espacio interior y exterior por lo que se considera necesaria su ampliación.

Adicionalmente, se podría contar con un aparcamiento en altura en el solar perteneciente a la Diputación con capacidad de hasta 600 plazas, lo que permitiría satisfacer la demanda prevista.

- Zona regulada

Para evitar que el estacionamiento en calzada próximo a la Junta de Comunidades se ocupe por los trabajadores se plantea implantar ORA en la Carretera de Porzuna entre la Ronda y la calle Amanecer. Esta medida complementaría la ampliación del ORA apuntada inicialmente.

	Viajes/ día	% Coche	Viajes coche	Ocup.	Vehículos	Índice Rotación	Plazas
				1,1	1022	1	739
Trabajadores	2.258	53%	1.196	2	598	1	598
Visitantes	1.600	53%	848	2	424	3	141

4.8.1.6. Realización de un Plan de Movilidad al Centro de Trabajo

Para que sean efectivas las medidas como la gestión del aparcamiento en base a criterios de movilidad sostenible es imprescindible que desde la Junta se realice y ejecute un Plan de Movilidad al Centro de Trabajo que contemple esta medida y otras como la laminación de entradas/salidas, el fomento del teletrabajo o incluso la puesta en marcha de autobuses discrecionales.

4.8.2. Nuevo polígono industrial de SEPES

Tal y como se ha indicado en el caso de la Junta de Comunidades, a lo largo del Plan ya se han planteado acciones que mejoraran la accesibilidad a este nuevo desarrollo

4.8.2.1. Extensión de la línea 4 de autobuses y mejora de frecuencia

Se ampliaría el itinerario de la línea 4 hasta el nuevo desarrollo y se ampliaría su frecuencia hasta los 15 minutos.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 210 de 237

4.8.2.2. Extensión del carril bici hacia el este por Avda. de la Ciencia

De esta forma se conecta el polígono con la red ciclista de la ciudad. La anchura de la calzada, cercana a los 8 metros permite, con la reducción de anchura de los carriles, crear un carril-bici unidireccional a ambos lados de la mediana.

4.8.2.3. Ampliación y urbanización de la Ctra. de Carrión

Tal y como se ha apuntado, se plantea el desdoblamiento de la Ctra. de Carrión, permitiendo de esta forma mejorar el nivel de servicio además de generar un itinerario peatonal. Se ampliarán las vías de servicio actuales aprovechando dicha operación para implantar aceras a lo largo de todo el trazado. Por otro lado será necesario implantar semaforización en las intersecciones para permitir mejorar los accesos al polígono dado el previsto aumento del tránsito.

4.8.2.4. Fomento de la realización y aplicación de planes de movilidad de centros de trabajo: Bonificaciones IAE

Para conseguir la consecución de una movilidad sostenible en la movilidad laboral se considera fundamental la implicación de empresas y trabajadores. En este sentido, la elaboración de Planes de movilidad de Centros de Trabajo se convierta en una herramienta fundamental para conseguir dicha implicación.

Para fomentar su realización se plantea bonificar la tasa del IAE acogiéndose a lo expuesto en el artículo 88 de Ley Reguladora de las Haciendas Locales. Dicho artículo permite una exoneración de hasta el 50%

La redacción de estos planes deberá adecuarse a las guías del IDAE[1].

Debe indicarse que no todas las empresas están obligadas a pagar dicho impuesto, únicamente las que facturen más de 1 millón de euros. No obstante, hay otras líneas de ayudas tanto para estas empresas como para las que facturen menos.

En este sentido, El IDAE promueve una serie de incentivos destinados a implantar medidas de movilidad sostenible al trabajo. Las últimas fueron las del Real Decreto 569/2020, de 16 de junio, por el que se regula el programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES II) y se acuerda la concesión directa de las ayudas de este programa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla. La actuación 4 de dichas medidas era la implantación de medidas de

[1] https://www.idae.es/publicaciones/guia-ptt-planes-de-transporte-al-trabajo

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 211 de 237

movilidad sostenible al trabajo. La unidad técnica de la movilidad laboral ayudaría a las empresas a tramitar dichas ayudas.

A continuación, se detallan toda una serie de medidas mínimas que deberían contemplar los planes de movilidad de Centros de Trabajo. El recogerlas de forma conjunta permite una mayor eficiencia y que puedan ser incentivadas económicamente por parte de las distintas administraciones públicas.

Se plantea que las empresas destinen un millón de euros anuales para promover la movilidad sostenible en sus trabajadores/as, proviniendo muchos de estos fondos de las desgravaciones del IAE y otras subvenciones directas.

A **medio plazo** en función del impacto de dichas desgravaciones se podrán articular medidas complementarias (aumento/disminución de los incentivos, nueva regulación, etc.)

PROPICIAR HÁBITOS DE MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLES Y SEGUROS A TRAVÉS DE LA PARTICIPACIÓN, CONCIENCIACIÓN E INFORMACIÓN

La movilidad sostenible supone un cambio tanto en la forma de desplazarse de los ciudadanos como en su forma de participar en los procesos urbanos que tienen que ver con la misma. Es necesario crear un modelo de movilidad acorde con las necesidades de todos los ciudadanos, sólo de esta forma se implicarán en su consecución.

Asimismo, en muchos casos la movilidad sostenible supone un cambio de hábitos en los desplazamientos de la población, los cuales redundan en una mejora de su salud y de su entorno urbano. Para apoyar esta modificación es muy importante realizar campañas y eventos relacionados con la promoción de la movilidad sostenible dirigidos a todos los grupos de ciudadanos de Ciudad Real, pero especialmente para estudiantes (rutas escolares) y gente mayor (rutas saludables).

Por último, la puesta en marcha de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible obliga a realizar labores de evaluación y de seguimiento de los diferentes Programas, Planes y medidas que se incluyen en el PMUS para asegurar la correcta consecución de sus objetivos y evitar o encauzar sus posibles desviaciones. Así, la creación de un Observatorio de la Movilidad se configura como un instrumento imprescindible.

4.8.3. Potenciar la educación vial y movilidad sostenibles (colegios, institutos, empresas, administración...)

La movilidad sostenible supone un cambio de hábitos en los desplazamientos de la población, los cuales redundan en una mejora de su salud y de su entorno urbano. Para apoyar esta modificación de concienciación y costumbres es muy importante realizar campañas y eventos relacionados con la promoción de la movilidad sostenible dirigidos a todos los grupos de la ciudadanía de Ciudad Real.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 212 de 237

El PMUS de Ciudad Real, desde su elaboración, es consciente de la importancia de realizar acciones divulgativas de todos los aspectos que conforman la movilidad sostenible con el objetivo de dar a conocer a la ciudadanía las distintas alternativas de transporte existentes, las ventajas de la movilidad en modos no motorizados, la movilidad de diferentes colectivos, etc.

Pero la labor de difusión tiene que ser continua, y aunque dirigida a toda la población, debe tener especial incidencia en ciertos grupos (niños y jóvenes) con el fin de crear hábitos duraderos inherentes a su papel de ciudadanos. Asimismo, tiene que estar enfocada al fomento del uso de los modos de transporte más sostenibles: a pie, en bici y en transporte público.

- Campañas y actos de promoción de la movilidad a pie. Concienciación de la importancia del hábito de caminar.
- Campañas y actos de promoción de la movilidad en transporte público.
- Campañas en colegios camino escolar “al colegio andando” o campañas en institutos "al instituto en bici”.
- Campañas en centros de trabajo: “andando o en bici al trabajo”, “al trabajo compartiendo coche”, etc.
- Jornadas sobre el modelo de ciudad que quieren los ciudadanos de Ciudad Real



Red de Ciudades que Caminan



Campaña del Gobierno de Canarias

Ilustración 154. Ejemplos de campañas de movilidad.

Las campañas suelen tener un importante impacto social positivo en la aceptación de medidas que pueden comportar cambios de hábitos. Los Indicadores de seguimiento de esta medida podrían ser:

- Número de campañas de fomento de la movilidad sostenible realizadas (por año)
- Mejora en el conocimiento del PMUS y hábitos de movilidad sostenible (por encuesta, siendo 2020 la base a cero)

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 213 de 237

4.8.4. Implantación de rutas escolares y clases de educación vial y movilidad sostenibles a menores

Se plantea la creación de rutas escolares (pedibus) que fomenten que los niños vayan andando al colegio. Así, se plantea la creación de alguna ruta para algún centro escolar específico a cargo de agentes cívicos con conocimientos de movilidad sostenible. Se crearían postes de parada donde dichos agentes recogerían a los niños a una hora estipulada. En función del éxito de la medida, se podrían plantear más rutas.

Se plantea que los agentes cívicos también lleven a cabo charlas entre los escolares, no únicamente sobre educación vial sino sobre hábitos de movilidad sostenible. Esta actuación puede acompañar las mejoras de las calles escolares planteadas con anterioridad.



Ilustración 155. Ejemplo de pedibus en la ciudad de Torrelodones.

Para que sea efectiva la medida es necesario:

- Implicación de profesorado, padres y madres en el camino escolar, al y desde el centro educativo.
- Creación de una mesa de trabajo sobre camino escolar en el centro educativo.
- Coordinación con la policía local y técnicos municipales.
- Voluntariado y/o agentes cívicos para dirigir la ruta del pedibus
- Señalización de las paradas del pedibus

4.8.5. Desarrollo y potenciación de las Rutas saludables. Clases de educación vial y movilidad sostenible a gente mayor o con problemas de salud

Debe indicarse que La Universidad de Castilla-La Mancha (UCLM) puso en marcha en septiembre de 2021, dentro de las actividades de la semana de la movilidad, la estrategia de desplazamiento activo: 'Por tu salud, muévete de forma sostenible a tu campus', con la que pretende avanzar hacia hábitos de vida más sostenibles y saludables tanto de la población como de las ciudades.

Además, tal y como se ha comentado en la diagnosis, Ciudad Real dispone de un metrominuto y una señalización de orientación que indica sobre los tiempos de desplazamiento entre las distintas zonas de la ciudad.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 214 de 237

Se propone completar estas iniciativas con la creación de rutas saludables para la gente mayor, en coordinación con los distintos centros de salud de la ciudad. Las tareas para realizar serían las siguientes:

- Definición de las rutas saludables en colaboración con los centros de salud
- Su difusión en la página Web
- El establecimiento de puntos de información de las distintas rutas
- El soporte con agentes cívicos cuando sea necesario. Los agentes cívicos aprovecharían para dar charlas sobre movilidad sostenible y seguridad vial.





Ilustración 156. Ejemplos de información de rutas saludables en otras ciudades.

4.8.6. Campañas de Promoción del uso de la bicicleta

En esta medida se recogen las actuaciones no ejecutadas o completadas planteadas en el vigente Plan Director de Movilidad Ciclista y no apuntadas con anterioridad:

d) Incorporar en los Caminos Escolares y jornadas de educación vial para escolares cursos de conducción y charlas sobre las bondades de la bicicleta.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 215 de 237

La introducción paulatina del uso de la bici desde bien pequeño es uno de los objetivos del presente Plan. Se plantea aprovechar aún más los procesos de Camino Escolar y las jornadas de educación vial que regularmente hace la policía para aumentar los contenidos destinados a la bicicleta.



Debe indicarse que el Ministerio de Medio Ambiente dispone de guías destinadas tanto a los alumnos de primaria como de secundaria

Por otro lado, la policía local hace prácticas de uso de la bicicleta en el parque infantil de tráfico para que los niños puedan iniciarse, de forma práctica, en el uso de la bicicleta y el conocimiento de las señales.

e) Realización de cursos de educación y conducción en bicicleta en centros de secundaria e institutos.

Hasta el momento prácticamente no se han realizado cursos de educación vial en el segmento de edad joven, franja de edad idónea para iniciar a la población en el uso de la bicicleta como modo de transporte habitual. En este sentido, debe indicarse las experiencias del Ayuntamiento de Madrid en esta práctica a través del Proyecto Stars. Otras ciudades como Terrassa también han procedido a realizar cursos de educación destinados a los más jóvenes.

Desde el Ayuntamiento, se están iniciando estos procesos de hábitos de movilidad sostenible en centros de educación secundaria para sensibilizar a adolescentes y jóvenes, analizando la posibilidad de utilizar las redes sociales para potenciar el uso de la bicicleta.

f) Cursos de educación y formación en centros de trabajo. Bicicletas de alquiler para trabajadores

La bicicleta está aún muy poco presente en la movilidad laboral, a pesar de constituir una alternativa competitiva en tiempo y comodidad. Dentro de los Planes del Transporte al Trabajo habitualmente se plantean este tipo de medidas. Para su incentivación se plantea que las propias administraciones públicas hagan de reclamo y escaparate.

Por ello, se plantea que Ayuntamiento, Diputación, Hospital y Universidad lleven a cabo estos cursos de formación. Debe indicarse que ya hay experiencias de este tipo con resultados muy satisfactorios y con cotas de participación del uso de la bici de hasta un 10%.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 216 de 237

g) Charlas y trípticos de información a profesionales de la conducción: conductores de autobús, taxistas, distribuidores y profesores de autoescuela.

Aunque según lo manifestado por las asociaciones ciclistas el respeto a los ciclistas por parte de los conductores profesionales es bastante bueno, se plantea llevar a cabo campañas de comunicación para consolidar esta situación. En concreto, se propone:

- Editar un díptico sobre las actitudes a seguir por los conductores ante la presencia de ciclistas. Este díptico sería repartido entre los conductores profesionales y entre los profesores de la autoescuela para que lo difundan entre sus alumnos.
- Charlas específicas, especialmente destinadas a los conductores infractores.

Campañas de este tipo ya han sido realizadas por otros ayuntamientos como el de Madrid.

En estas campañas se hará especial hincapié en los peligros que provoca la indisciplina de estacionamiento, principalmente entre los ciclistas.

h) Campañas de promoción del uso de la bici en colaboración con las asociaciones ciclistas

Las asociaciones ciclistas de Ciudad Real históricamente han jugado un papel clave en el crecimiento continuado del uso de la bicicleta en la ciudad.

A ello ha ayudado las bicicleteadas que organizan regularmente, así como las charlas y talleres que realizan estas asociaciones. Se plantea potenciar aún más esta actividad facilitándose por parte del Ayuntamiento más medios.

i) Máxima publicitación de las medidas de difusión del uso de la bicicleta

Se plantea que cada año se prepare un programa de comunicación de las diferentes actuaciones y campañas en materia de circulación ciclista y seguridad vial para que tengan la máxima difusión en los medios locales.

En este sentido, se plantea que en la televisión local haya programas destinados a la movilidad sostenible en los que se incluyan estos aspectos.

h) Guías de Educación vial en materia de movilidad ciclistas

Además de las mejoras que se puedan aplicar en los recorridos ciclistas también es de gran importancia la educación vial de los usuarios. Folletos como la Guía del Ciclista publicada por la DGT son una buena herramienta para concienciar a los ciclistas de cómo deben circular correctamente. Se plantea la difusión de esta guía en las diferentes charlas que se impartan a los diferentes segmentos de población apuntados con anterioridad.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 217 de 237

i) Ciclovías recreativas en domingos.

Se plantea la transformación de determinadas calles del centro de la Ciudad en ciclovías recreativas los domingos por la mañana, para de este modo popularizar el uso de la bicicleta. En concreto, las asociaciones ciclistas plantean un itinerario que conecte la vía verde con la senda verde que conduce a la Atalaya pasando por calles del Centro de la Ciudad como Alarcos, Postas o Calatrava. Se restringiría la circulación a ciclistas y vecinos, regulándose con vallas y policía local. Se acompañaría de la señalización correspondiente.

Se plantea la realización de una prueba piloto con la ruta planteada a extender a más domingos en función de los resultados obtenidos y las peticiones de vecinos y ciclistas.

j) Utilización de la bicicleta por parte de los servicios municipales (policía, servicios técnicos, etc.)

Se considera que se adopte un programa progresivo de implantación del uso de la bicicleta por parte de los servicios municipales. Así, se podrían adquirir bicicletas eléctricas para que sean usadas por Policía Local, Servicios Técnicos, etc.

4.8.7. Creación de un Observatorio de la Movilidad

La finalización de la elaboración de un PMUS supone el comienzo de su ejecución, y para llevar a cabo las medidas propuestas de la forma adecuada a la consecución de los objetivos del Plan es necesario establecer un sistema de evaluación y seguimiento.

El objetivo de la creación del Observatorio de la Movilidad es garantizar el adecuado seguimiento y evaluación a medio y largo plazo de la implantación del PMUS de Ciudad Real.

Tendrá como funciones:

- Elaborar informes sobre la tendencia de los indicadores de movilidad sostenible, verificando si se cumplen o no los objetivos previstos en los escenarios de futuro.
- Realizar los informes de seguimiento del Plan

4.9. Desarrollo de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones

Está en fase de aprobación del Real Decreto por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. En él se determinará el contenido del Proyecto de Zona de Bajas Emisiones y los requisitos que han de tener este tipo de zona. Así, se cumplirán las recomendaciones, obligaciones, contenidos y disposiciones que recoja el Real Decreto por el que se regulan las zonas de baja emisiones, así como cualquier otra norma de aplicación, tanto española como europea".

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 218 de 237

IMPACTO MEDIOAMBIENTAL Y DE CONGESTIÓN CIRCULATORIA

Con el modelo de tráfico actual de la ciudad calibrado se han incorporado las actuaciones propuestas para comprobar que afección generarían éstas sobre la circulación.

En el escenario planteado para esta modelización a 2030 se ha estimado una hipótesis en la cual se han considerado el aumento de viajes achacados a la construcción del edificio de la **Junta**, previendo la ejecución completa del **Parque Empresarial Oretania**, así como la ejecución de las **peatonalizaciones** al completo.

Dado que se trata de un **escenario sostenible,** se aplica una reducción del número de vehículos del 10%, teniendo en cuenta la ejecución de las **medidas propuestas** en el presente plan. Esta reducción es una aproximación de lo que implicaría pasar de un 33% a 30% de viajes en vehículo privado a nivel global, tal y como se especifica en los objetivos generales.

a) Afecciones al tráfico en el escenario sostenible

Si se tiene en cuenta el futuro tendencial analizado en la fase de diagnóstico, donde se presentaba un aumento general de la intensidad y generación de cuellos de botella, la principal apreciación es que no se produciría un empeoramiento en el nivel de servicio, manteniéndose la mayoría de los viales en un nivel de servicio A, y zonas puntuales algo peores con un nivel de servicio B. Así, en términos generales, **el nivel de servicio sería bueno**.

Se conseguiría un **traslado de circulación fuera del anillo interior**, expulsando gran parte del flujo al anillo exterior, tal y como se puede apreciar en la *Ilustración 159*. La compleción del segundo cinturón permitiría acceder a la Junta por la zona oeste sin llegar a la primera ronda, reforzando la posibilidad de pacificarla en un futuro.

También se puede observar como la ampliación de la sección de circulación en la **carretera de Carrión** permite absorber la demanda generada por el nuevo polígono industrial, asimilando la demanda que de otra forma se repartiría por el interior del polígono de Carrión. Esto es positivo, pues se prioriza la circulación por el eje principal, dejando la Avda. de la Ciencia como un eje de circulación interna, y que al tener mayor número de intersecciones podría generar mayores problemas de tráfico y conflictos a futuro.

Por otro lado, se detectan algunos **incrementos de flujos** internos dentro de la ronda, principalmente debido a los desvíos generados **a consecuencia de las peatonalizaciones**. De todas formas, son volúmenes perfectamente compatibles con la capacidad de dichos viales, que se mantendrían en su totalidad por encima del nivel B, **imperando el nivel A**, de máxima calidad de circulación.

Adicionalmente se ha comprobado la incidencia que tendría no cambiar de sentido las calles Refugio/Alcántara y Conde de la Cañada/Corazón de María con motivo de la peatonalización de C/Paloma, es decir, dejarlas como están. Los resultados pueden visualizarse tanto en la Ilustración 159. Futuro sostenible con propuestas sin cambiar el sentido de Alcántara y Refugio. y la Ilustración 160. Variación del flujo en el escenario sostenible, sin cambio de sentido de Alcántara y Refugio.El escenario que no considera esta actuación da como resultado una mayor circulación de vehículos en el centro, aumentando la intensidad circulatoria por C/Calatrava y C/Libertad.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 219 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 220 de 237

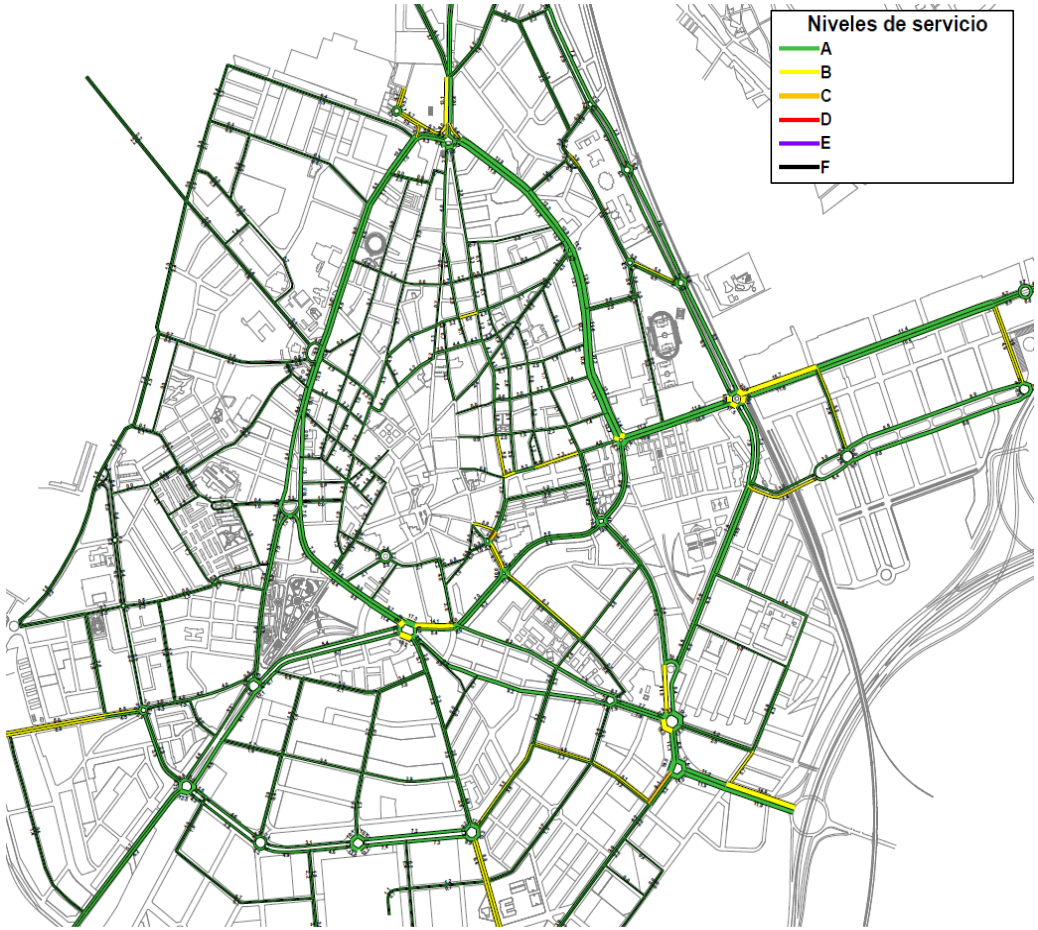


Ilustración 157. Futuro sostenible con propuestas

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 221 de 237

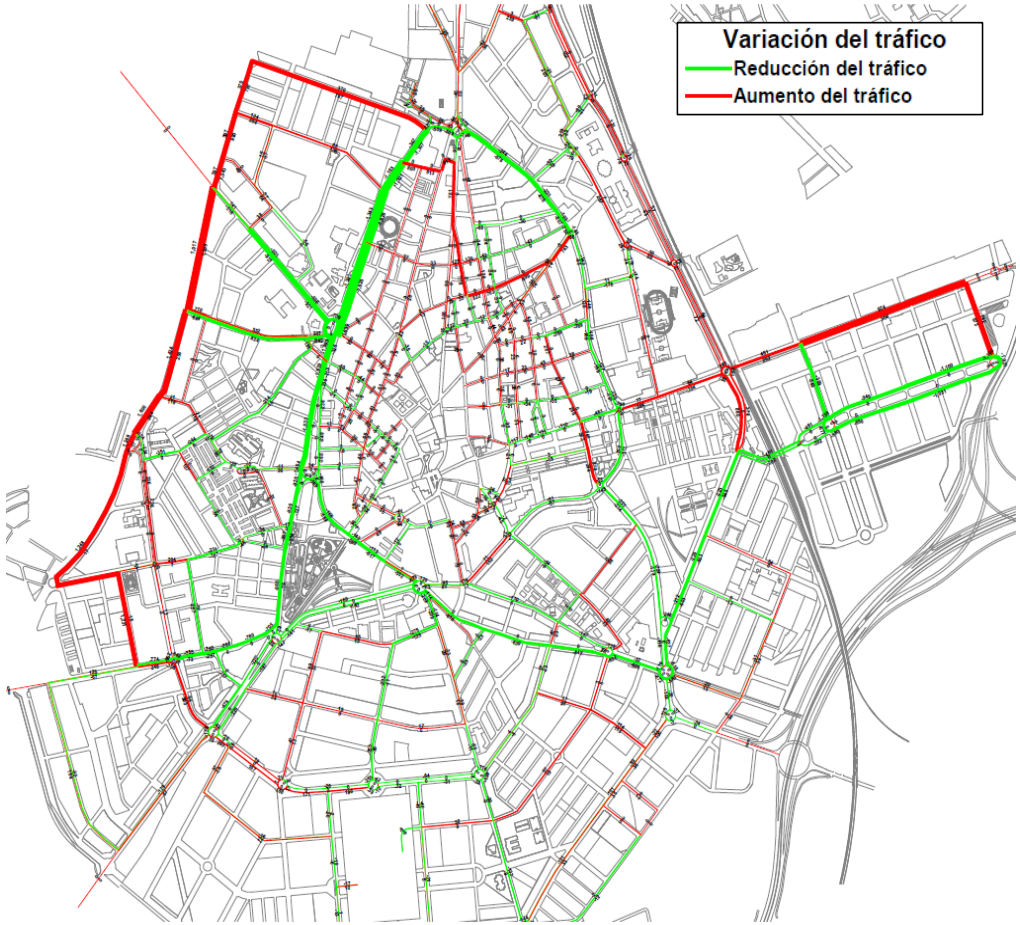


Ilustración 158. Variación del flujo en el escenario sostenible.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 222 de 237

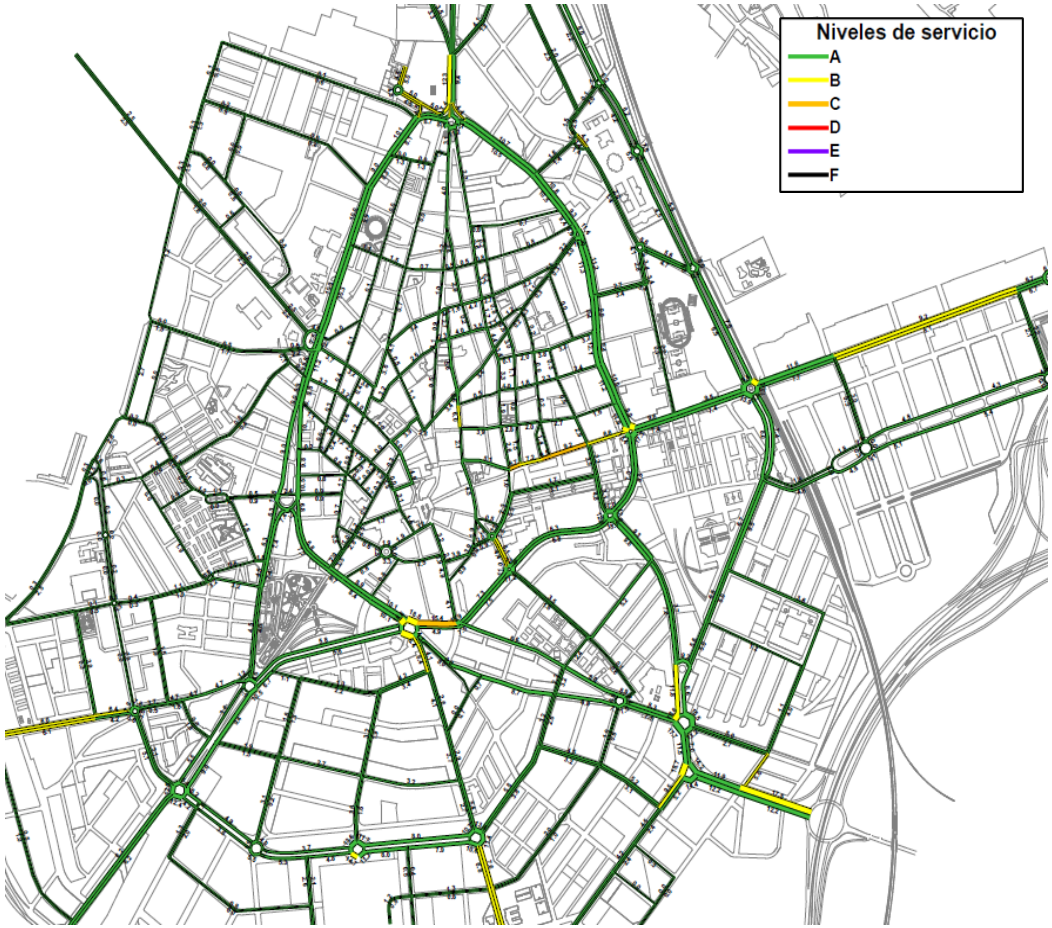


Ilustración 159. Futuro sostenible con propuestas sin cambiar el sentido de Alcántara y Refugio.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 223 de 237

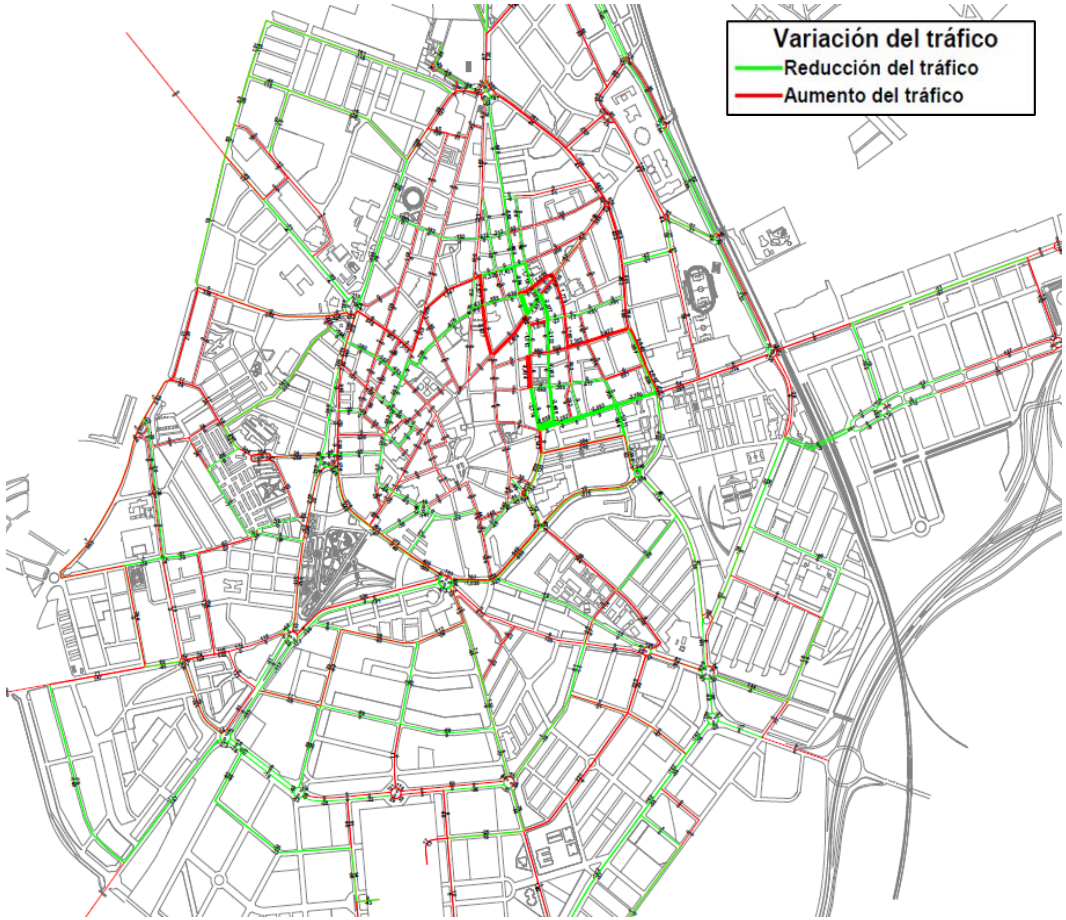


Ilustración 160. Variación del flujo en el escenario sostenible, sin cambio de sentido de Alcántara y Refugio.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 224 de 237

b) Variación en las emisiones generadas por el tráfico

	Actual	Tendecial	Dif.	% Dif.	Tendencial Propuestas	Dif.	% Dif.
Veh-km/año	162 254 998	187 240 198	24 985 200	15,4%	186 963 325	24 708 327	15,2%
ratio NOx por vehículo (gr/km)	0,289	0,289			0,29		
emisiones totales NOx (tn/año)	**46,9**	**54,17**	7,2	15,4%	**54,09**	7,1	15,2%
ratio CO2 por vehículo (gr/veh)	173,77	173,77			173,77		
emisiones totales CO2 (tn/año)	**28 195**	**32 536**	4 341,6	15,4%	**32 488**	4 293,5	15,2%

	Actual	Sostenible	Dif.	% Dif.	Sostenible Propuestas	Dif.	% Dif.
Veh-km/año	162 254 998	167 299 134	5 044 137	3,1%	166 712 485	4 457 488	2,7%
ratio NOx por vehículo (gr/km)	0,289	0,17			0,17		
emisiones totales NOx (tn/año)	**46,9**	**28,61**	-18,3	-39,0%	**28,51**	-18,4	-39,3%
ratio CO2 por vehículo (gr/veh)	173,77	150,93			150,93		
emisiones totales CO2 (tn/año)	**28 195**	**25 250**	-2 944,4	-10,4%	**25 162**	-3 032,9	-10,8%

Ilustración 161. Previsión de la variación de niveles de contaminantes generados por la circulación viaria.

Si se comparan los escenarios actual, tendencial y sostenible, se puede observar que la opción de no hacer nada, ante el incremento del tráfico ocasionado por los nuevos desarrollos, se incrementaría un 15,2% tanto las emisiones de NO_x como las de CO_2.

En el **escenario sostenible**, a pesar de incrementarse el volumen de tráfico debido a la ejecución de dichos proyectos, la suma de la implementación de las medidas que permita **prácticamente mantener los km recorridos** atenuando su crecimiento desmesurado. Este factor, junto con las mejoras tecnológicas y **descarbonización de la flota vehicular**, permitiría reducir alrededor del 40% de las emisiones de óxidos de nitrógeno, así como un 10% de las emisiones de dióxido de carbono.

En ambos indicadores se obtendrían reducciones superiores a las previstas por la implantación de la Zona de Bajas Emisiones, lo cual implica una mejora de la calidad del aire y reducción general de la contaminación atmosférica que no solo beneficiaría al centro de la ciudad, sino a todo el núcleo urbano.

En relación al consumo de combustible se puede establecer una comparativa entre el gasto esperado tendencial y el futuro con las alternativas propuestas en el plan. Tal y como se puede visualizar en la Ilustración 162. Coste anual en consumo de combustible.en la actualidad se estima un gasto de 11.471.452 € en base a los kilómetros recorridos. Con el escenario tendencial y previsto aumento del gasto del combustible dicha cifra puede elevarse en casi 2.000.000 € para 2030. En todos los escenarios propuestos el aumento es inevitable, si bien es cierto que el establecer las medidas propuestas en el plan puede ayudar a reducir la participación modal de los vehículos de motor de combustión, no solo reduciendo el resto de externalidades, sino que también supondría un notable ahorro y una mejor eficiencia del sistema urbano.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 225 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 226 de 237

Escenario	Total veh*km	Veh*km por tipo		Coste anual	Dif. Con Actual
Actual	162,254,997.7	Diésel	105,430,301	6,536,679 €	
		Gasolina	56,526,609	4,934,773 €	
			Total	**11,471,452 €**	
Futuro tendencial	187,240,197.8	Diésel	121,665,222	7,543,244 €	1,006,565 €
		Gasolina	65,230,986	5,694,665 €	759,892 €
			Total	**13,237,909 €**	**1,766,457 €**
Futuro sostenible	167,299,134.4	Diésel	108,707,888	6,739,889 €	203,210 €
		Gasolina	58,283,892	5,088,184 €	153,411 €
			Total	**11,828,073 €**	**356,621 €**
Fut ten Propuestas	186,963,324.8	Diésel	121,485,315	7,532,090 €	995,411 €
		Gasolina	65,134,528	5,686,244 €	751,471 €
			Total	**13,218,334 €**	**1,746,882 €**
Fut sost Propuestas	166,712,485.3	Diésel	108,326,694	6,716,255 €	179,576 €
		Gasolina	58,079,514	5,070,342 €	135,569 €
			Total	**11,786,597 €**	**315,145 €**
Fut sost Propuestas Alt 2	167,140,139.4	Diésel	108,604,576	6,733,484 €	196,805 €
		Gasolina	58,228,501	5,083,348 €	148,575 €
			Total	**11,816,832 €**	**345,380 €**

Ilustración 162. Coste anual en consumo de combustible.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 227 de 237

5. PRESUPUESTO Y SEGUIMIENTO

5.1.1. Costes del Plan

1. MEJORA DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA MOVILIDAD PEATONAL			17.659.425,00 €
1.1.1. Eje Parque Gasset – Alarcos – Calatrava - Universidad	**Ud (m2)**	**€/m2**	**Total (€)**
Ensanchamiento de aceras, implementación de un carril bici segregado y reordenación de carriles y aparcamientos	18.186	100	**1.818.603**
1.1.2. Remodelación de la calle Toledo	**Ud (m2)**	**€/m2**	**Total (€)**
Ensanchamiento de aceras, implementación de un carril bici segregado y reordenación de carriles y aparcamientos	11.133	105	**1.169.000**
1.1.4. Remodelación de Bernardo Balbuena y Obispo Estenaga	**Ud (m2)**	**€/m2**	**Total (€)**
Ensanchamiento de aceras, implementación de un carril bici segregado y reordenación de carriles y aparcamientos	4.500	130	**585.000**
1.1.5. Remodelación de la calle Mata	**Ud (m2)**	**€/m2**	**Total (€)**
Construcción de plataforma única con un carril con pavimento diferenciado destinado a la circulación de vehículos	4300	130	**559.000**
1.1.6. Remodelación de la calle Pozo Dulce	**Ud (m2)**	**€/m2**	**Total (€)**
Conversión a plataforma única	2.400	130	**312.000**
1.1.7. Remodelación de la calle Reyes	**Ud (m2)**	**€/m2**	**Total (€)**
Conversión a plataforma única	6900	130	**897.000**
1.2.1. Peatonalizaciones	**Ud (m2)**	**€/m2**	**Total (€)**
Peatonalización de la calle Borja, Paseo del Prado y Pérez de Molina	5100	120	**612.000**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 228 de 237

Peatonalización de la calle Caballeros en el tramo entre el Prado y calle Rosa	3675	120	**441.000**
Peatonalización de la Av. Camilo José Cela en el tramo entre Juan Ramón Jiménez y Pozo de Sta. Catalina	*1572*	*120*	**188.000**
Peatonalización de la calle Ciruela en el tramo entre Plaza del Pilar y calle Tinte	*1450*	*130*	**188.650**
Peatonalización de la calle Juan II y el Pasaje de la Pandorga	*4600*	*120*	**554.925**
Peatonalización de las calles Paloma y Ruiz Morote	*6.300*	*136*	**860.500**
Peatonalización de la calle Postas entre C/Morería y C/ Alfonso X el Sabio	*2.241*	*120*	**269.500**
Peatonalización de la Av. del Rey Santo entre Pl. del Pilar y Pl. de la Provincia	*2.807*	*130*	**365.050**
Peatonalización de la calle Reyes en el tramo entre calle Postas y la catedral	*3015*	*130*	**392.000**
1.4.1. Corredores verdes	**Ud (m)**	**€/m**	**Total (€)**
Creación de corredor verde mediante la introducción de arbolado y pavimentos/superficies permeables			**787.100**
Corredor verde formado por las calles Rosa y Jacinto	*485*	*340*	*164.900*
Corredor verde formado por la calle Caballeros	*580*	*340*	*197.200*
Corredor verde formado por las calles del Espino y San Antón	*600*	*340*	*204.000*
Corredor verde formado por la Av. de Valdepeñas	*650*	*340*	*221.000*
Creación de corredor verde mediante la introducción pavimentos/superficies permeables			**576.800**
Corredor verde formado por calle Mata	*930*	*280*	*260.400*
Corredor verde formado por Ctra. Piedrabuena	*430*	*280*	*120.400*
Corredor verde formado por Ctra. Porzuna	*700*	*280*	*196.000*
1.5.1. Cierre al tráfico vías de acceso a los centros escolares	**Ud (señales)**	**€/señal**	**Total (€)**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 229 de 237

Implantación de señalización vertical en cada extremo del tramo escolar		*260*	
Diseño específico del pavimento en el tramo escolar (pintura)			
1.5.2. Habilitación de estacionamientos centros escolares	**Ud (plazas)**	**€/plaza**	**Total (€)**
Construcción y señalización de un parking en superficie		900	**0**
1.5.1. Conexión con Miguelturra			**Total (€)**
Corredor verde formado por Ctra. Porzuna (introducción de pavimentos/superficies permeables)			**1.700.000**
1.5.1. Supermanzanas	**m2**	**€/m2**	**Total (€)**
Supermanzana tipo 1	*9.200*	200	**1.840.000**
Supermanzana tipo 1	*8.800*	200	**1.760.000**

2. FOMENTO Y REGULACIÓN DEL USO DE LA BICICLETA Y DE LOS VMP			**923.370,00 €**
2.1. Ampliación de la oferta de aparcamientos para bicicletas	**Ud (estacionamientos)**	**€/ud**	**Total (€)**
Implantación de estacionamientos en 13 lugares de la ciudad	*13*	*690*	**8.970**
2.2 Dotación de aparcamientos para bicicletas seguros	**Ud (estacionamientos)**	**€/ud**	**Total (€)**
Implantación de 4 estacionamientos	*4*	*50.000*	**200.000**
2.2. Construcción de una red de carriles bici segregados	**Longitud (m)**	**€/m**	**Total (€)**
En Avenida del Torreón y Calle Granada	*790*	*80*	**63.200**
En Ctra. de Porzuna	*820*	*80*	**65.600**
En Avenida de la Ciencia	*1160*	*80*	**92.800**
Calle Fuensanta	*1300*	*80*	**104.000**

Itinerario circular (Rondas)	*4460*	*80*	**356.800**
2.2. Permeabilidad ciclista de las rondas	**Longitud (m)**	**€/m**	**Total (€)**
Carril-bici a contra mano entre Calle Infante de la Cerda y Ronda de la Mata.	*150*	*80*	**12.000**
Carril-bici perimetral en rotonda de El Quijote	*250*	*80*	**20.000**
2.2. Mejoras en cruces	**Ud**	**€/ud**	**Total (€)**
Conexión de la calle Peatonal de Vicente Aleixandre con las calles Quevedo y Felipe II.			
(Semáforos y señalización)			**2.500**
Solución de la intersección de c. Guadiana con la Ronda.			**5.000**

3. POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO			**2.204.300,00 €**
3.1. Remodelación de la línea de autobús			**Total (€)**
Ampliación y modificación trazado actual de la línea 4			**100.000**
3.2. Adecuación y mejora de la accesibilidad y señalización de las paradas	**Ud (parada)**	**€/ud**	**Total (€)**
Implantación y actualización de la información en las paradas de bus (Según Estudio de			
Paradas)			**4.300**
Marquesinas	*11*	*300*	*3.300*
Postes	*10*	*100*	*1.000*
3.1. Implantación de elementos de Smart Mobility en el transporte público urbano			**Total (€)**
Creación de una aplicación multimodal (MaaS)			**500.000**
Sistema de monitorización de la ocupación de los vehículos en tiempo real.			**300.000**
Implantación de un sistema de pago y validación mediante teléfono móvil			**300.000**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 230 de 237

3.1. Creación de un servicio de autobús a demanda para las pedanías	**Total (€)**
	1.000.000

4. MEJORA DE LA SEGURIDAD Y EFICIENCIA DE LA RED VIARIA	**11.868.000,00 €**
4.1. Completación de las acciones consideradas en el Plan de Seguridad Vial	**Total (€)**
Medidas para la pacificación del tráfico y reducción de accidentes.	**500.000**
Medidas destinadas a la protección vial de colectivos más vulnerables	**180.000**
Campañas de información para la prevención de accidentes	*Integrado en el presupuesto actual*
Mantenimiento del control policial	*Integrado en el presupuesto actual*
4.2. Medidas destinadas a la mejora de la fluidez del tráfico	**Total (€)**
Ampliación de la carretera de Carrión	**3.000.000**
Completación del anillo exterior (tramo noroeste)	**8.000.000**
4.3. Cambios de sentido de las calles Alcántara y del Refugio	**Total (€)**
Calles Corazón de María y Conde de la Cañada	**15.000**
Calles Alcántara y del Refugio	**15.000**
4.4. Cambios de sentido de las calles Alcántara y del Refugio	**Total (€)**
Calles Corazón de María y Conde de la Cañada	**15.000**
Calles Alcántara y del Refugio	**15.000**
4.5 Sistema de regulación de entrada a ZBE	**Total (€)**
Software	**50.000**
Cámaras y señalización	**78.000**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 231 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 232 de 237

5. MEJORA DE LA GESTIÓN DEL APARCAMIENTO	**60.000,00 €**
5.1. Medidas de gestión del aparcamiento	**Total (€)**
Ampliación de la ORA	*Autofinanciado*
Introducción de sistemas de gestión de aparcamiento inteligente en zona regulada	**30.000**
Aparcamientos disuasorios (mejora urbanística e introducción de sistemas de control)	
5.2. Medidas de gestión del Carga y Descarga de Mercancías	**Total (€)**
Regulación de la Carga y Descarga nocturna	*Autofinanciado*
Introducción de sistemas de gestión de aparcamiento inteligente	**30.000**
Implantación de consignas	

6. INCENTIVAR LA MOVILIDAD ELÉCTRICA	**- €**
6.1. Fomento del parque de vehículos municipal eléctrico	**Total (€)**
	Propia renovación del Parque
6.2. Implantación de puntos de recarga eléctrica	**Total (€)**
	Autofinanciado
6.3. Promoción de uso del vehículo eléctrico	**Total (€)**
	Integrado en el presupuesto actual

7. GESTIÓN DE LA MOVILIDAD EN DESARROLLOS SINGULARES	**30.000,00 €**
7.1. Fomento de la realización y aplicación de planes de movilidad de centros de trabajo: Bonificaciones IAE	*Integrado en el presupuesto actual*
7.2. Impulso de la plataforma de coche compartido	
Realización de un informe anual durante el periodo de vigencia del PMUS (10 años)	*Autofinanciado*
7.3. Información y difusión de la movilidad sostenible entre trabajadores	**30.000**
TOTAL	**32.745.095,00 €**

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 233 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 234 de 237

5.1.2. Beneficios del Plan. Análisis socioeconómico de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones

La metodología seguida para realizar una estimación de los beneficios del Plan se basa en los procesos habituales utilizados para calcular externalidades del transporte en la Unión Europea[2].

En el caso de los Planes de Movilidad Sostenible, este tipo de evaluaciones son un instrumento muy útil para conocer el impacto positivo que tendrá, tanto a nivel público (toda la sociedad obtiene beneficios, por ejemplo, por reducción de emisiones contaminantes) como a nivel particular (un grupo de personas se beneficia, por ejemplo, por la reducción del tiempo de viaje en un medio de transporte particular).

Las externalidades positivas consideradas en este análisis son cuatro: la disminución de la contaminación, las mejoras de la seguridad vial, la reducción del consumo de energías no renovables, y el menor tiempo de viaje en transporte público. Se entiende por externalidad aquellos costes/beneficios que no se reflejan en el precio de un determinado servicio.

Debe indicarse que dentro de cada una de estas externalidades no se han monetizado todos los beneficios del Plan. Por ello, las cifras que se detallan a continuación no deben entenderse como un análisis sistemático e integral sino únicamente como un orden de magnitud que, en definitiva, viene a indicar que las medidas aquí contempladas, destinadas a mejorar las condiciones de la movilidad, reportan una ganancia para la sociedad que supera ampliamente la inversión prevista.

a) Contaminación

La menor utilización del coche se traduce en menos ruido y contaminación con los beneficios que ello supone para el bienestar y la salud de las personas. Las emisiones de contaminantes como el NO_2 son, en buena parte, responsables de problemas respiratorios y cardiovasculares. No obstante, en

[2] Publicaciones de referencia:

- Handbook on estimation of external cost in the transport sector (IMPACT, 2008)

- CBA Guideline for CIVITAS Plus Evaluation (Transportation Research Group of School of Civil Engineering and the Environment - University of Southampton)

- Developing harmonised European approaches for transport costing and Project assessment (HEATCO, 2006)

- Guide to Cost-Benefit Analysis of investment projects (EC DG Regional Policy, 2008)

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 235 de 237

el caso de Ciudad Real los problemas de contaminación local son mínimos y no se tendrán en consideración.

Por lo que se refiere al CO_2, aunque no tiene un efecto en la salud a corto plazo, sí que es el principal gas de efecto invernadero con los consiguientes efectos sobre el clima. Así, si nos centramos en la reducción de las emisiones, se prevé que con el Plan se dejarían de emitir 46.236 t de CO_2 al año como consecuencia de los 20,5 millones de km anuales que no se realizarían en coche respecto al escenario tendencial, lo que se traduciría en unos beneficios anuales de 1,3 M€[3] sin considerar otros beneficios como el fomento de hábitos de movilidad saludables de difícil monetización. Debe recordarse que el cálculo de emisiones efectuado es considerando las emisiones relacionadas directamente con el tráfico, no considerando otros sectores difusos.

b) Accidentes

Otro impacto que tiene el tráfico sobre la salud es la accidentalidad. Según la Nota de servicio 3/2014 del MITMA se considera un coste de 1,4 M€ por una víctima mortal, 0,219 M€ por una víctima grave y 6.100 € por una víctima leve. Así, cualquier reducción de la siniestralidad, tiene un impacto económico claramente positivo. Considerando el objetivo de reducción de del 50% y el coste medio anteriormente indicado el beneficio en el 2030 sería de 3 M€.

c) Consumo de energías no renovables

El petróleo es un recurso escaso, cuyo precio aumentará los próximos años. Reducir nuestro nivel de dependencia del petróleo es una estrategia a nivel estatal, pero también a nivel local. En este sentido, el Plan prevé la realización de 20,5 millones menos de km en coche al año en 2030. Considerando un consumo medio de 6 litros cada 100 km y que el precio medio del litro de combustible sería 1,2 €, los beneficios en el año 2030 por este concepto se cifran en 1,47 M€/año.

d) Ahorro de tiempo

Únicamente se ha contabilizado la mejora que supone para el ciudadano la reducción del tiempo de viaje en transporte público. En concreto se ha

[3] Se utilizan los valores monetarios para cada tipo de contaminante de los documentos de referencia indicados con anterioridad. En concreto 51,45 según los datos publicados en https://www.sendeco2.com/es/precios-co2 correspondientes al año 2021

considerado que habrá un ahorro medio de 5 minutos en los 1,8 millones de desplazamientos anuales que se realizarán en el horizonte 2022 en este modo de transporte. Se han tenido en cuenta los costes por tiempo que marcan los estudios de referencia para el caso de España, es decir 23 €/hora[4]. Los beneficios esperados en el año 2022 serían de aproximadamente 3.45 millones €/año.

De esta forma, globalmente los beneficios del Plan se elevarían, como mínimo y sin considerar aspectos difícilmente cuantificables, a aproximadamente 9,2 M€/año.

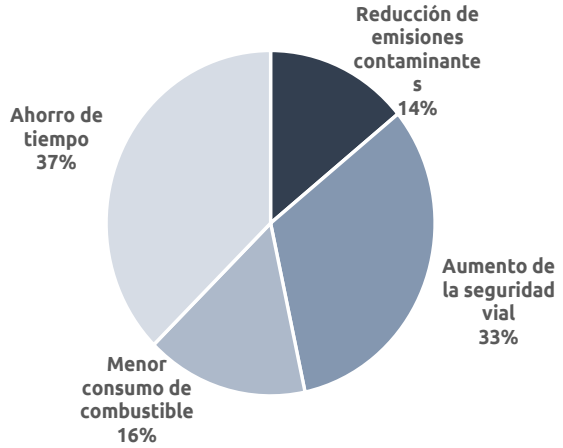


Ilustración 163. Estimación de beneficios del Plan en el 2030 (36 M€/año)

5.1.3. Rentabilidad del Plan

Para evaluar la rentabilidad del Plan por un lado se considera el presupuesto indicado y, por otro, los beneficios anteriormente expuestos. No obstante, estos últimos no se han aplicado desde el primer año, ya que estos dependerán del nivel de aplicación del plan, que se concentrará en los últimos años. Es más, se considera que hasta que no entre en

[4] Nota de servicio 3/2014 sobre prescripciones y recomendaciones técnicas relativas a los contenidos mínimos a incluir en los estudios de rentabilidad de los estudios informativos o anteproyectos de la subdirección general de estudios y proyectos

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 236 de 237

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 23/07/2025 13:04:40
El documento consta de 237 página/s. Página 237 de 237

funcionamiento el nuevo servicio de transporte público planteado no se alcanzará el 100% del objetivo. Aun así, se considera que los beneficios sociales e individuales del Plan podrían alcanzar los 40 millones durante su período de vigencia y que el balance se situaría próximo a los 11 millones de euros.

Tabla 38. Estimación de beneficios del Plan en el 2030 (36 M€/año)

Año	Total coste (€)	% Aplicación Plan	Beneficios del Plan	Balance anual actualizado
2022	-4.093.636	0%	0	-4.093.636
2023	-4.093.636	10%	920.000	-3.173.636
2024	-4.093.636	25%	2.300.000	-1.793.636
2025	-4.093.636	60%	5.520.000	1.426.364
2026	-4.093.636	70%	6.450.000	2.356.364
2027	-4.093.636	80%	7.360.000	3.266.364
2028	-4.093.636	90%	8.280.000	4.186.364
2029	-4.093.636	100%	9.200.000	5.106.364
Total	**-32.749.088**		**40.030.000**	**11.374.548**

5.1.4. Seguimiento del plan

Corresponde al Área de Movilidad del Ayto. de Ciudad Real la aplicación y seguimiento del Plan. Además, se plantea el soporte ofrecido por el Consejo de Movilidad, que permite dar cabida a los distintos agentes sociales y resto de administraciones públicas de la ciudad.

Así, como mecanismo de seguimiento y evaluación, anualmente se realizará una valoración del Plan. Dentro de este informe anual se incluirán los indicadores de seguimiento de las diferentes medidas planteadas que servirán tanto para evaluar el cumplimiento de los objetivos, así como el control de las distintas líneas estratégicas. Estos indicadores están relacionados con el nivel de ejecución de la medida y están vinculados con los objetivos del Plan.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: CMqHxPE/+sPd78WLrBNX
Firmado por Concejala de Urbanismo y Promoción Económica YOLANDA CONCEPCIÓN TORRES DE LA TORRE el 23/07/2025 17:31:41
El documento consta de 4 página/s. Página 1 de 4

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Propuesta
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

P R O P U E S T A

Visto el informe técnico emitido por D. Santiago Sáncjhez-Crespo Sánchez-Crespo, Jefe de Servicio de Movilidad, en relación a la aprobacion del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del siguiente tenor literal:

"INFORME TÉCNICO RELATIVO A LA ACTUALIZACIÓN Y APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL

Con fecha 11 de mayo de 2015 se aprobó, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local, la última actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real, que venía a complementar el plan aprobado inicialmente en 2012.

Posteriormente, mediante acuerdo de Junta de Gobierno Local de fecha 6 de septiembre de 2021, se autorizó la necesidad y el gasto para la redacción de una revisión completa del PMUS, justificada por los siguientes motivos:

a) Externos:

- La entrada en vigor de la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética**, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a implantar una **Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**, debidamente prevista en un Plan de Movilidad aprobado.
- La **modificación del Reglamento General de Circulación** (Real Decreto 970/2020), que establece nuevos límites de velocidad en vías urbanas, lo cual exige una revisión de la jerarquía viaria propuesta en el plan anterior.
- La actualización de **objetivos nacionales y europeos** de sostenibilidad, reducción de emisiones y eficiencia energética en la movilidad urbana.

b) Internos:

- **Finalización del periodo de vigencia del PMUS anterior** (2012–2025), en línea con las recomendaciones del IDAE y la iniciativa europea ELTIS, que recomiendan una revisión cada 6–8 años.
- **Reordenación del eje administrativo** de la ciudad por la concentración de dependencias de la Junta de Comunidades en el antiguo hospital (Carretera de Porzuna), lo que modificará significativamente la movilidad en el entorno.

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.
https://www.ciudadreal.es/sede-electronica.html

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Propuesta
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

- Necesidad de analizar el impacto en la movilidad generado por **nuevos desarrollos industriales** al este del municipio.
- Revisión y actualización de:
  - Propuestas de **peatonalización y ejes cívicos**, incluidas las áreas de influencia universitaria.
  - La **red ciclista**, conforme al Plan Director de Movilidad Ciclista.
  - La estrategia de **aparcamientos disuasorios**, incluyendo la evaluación de una segunda corona de estacionamientos periféricos.
  - La posible **ampliación y modernización del sistema ORA**, incorporando nuevos modelos de regulación del aparcamiento.

Una vez redactado el nuevo borrador del PMUS, se presentó en **el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial del 18 de mayo de 2022**, abriendo un plazo de 15 días para la presentación de sugerencias y alegaciones por parte de sus miembros.

Con fecha **25 de julio de 2022**, y una vez integradas las aportaciones pertinentes, el Consejo procedió a su **aprobación por mayoría**, siendo **ratificado posteriormente por la Junta de Gobierno Local** en sesión de **1 de agosto de 2022**.

No obstante, y como consecuencia de la reciente doctrina jurisprudencial que **exige la aprobación de los Planes de Movilidad por el Pleno Municipal**, así como su **exposición pública previa durante un plazo mínimo de 30 días**, se procede nuevamente a su presentación ante el **Consejo de Movilidad y Seguridad Vial el 16 de julio de 2025**, donde ha sido aprobado de nuevo por mayoría de sus integrantes.

Que el documento aprobado, se ajusta al siguiente marco normativo:

- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ciudad Real (2012).
- Plan Director de Movilidad Ciclista de Ciudad Real (2015).
- Plan de Seguridad Vial Urbana (2016).
- Ordenanzas municipales vigentes en materia de movilidad, tráfico, transporte público, estacionamiento, movilidad ciclista, zonas peatonales y VMP.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: CMqHxPE/+sPd78WLrBNX
Firmado por Concejala de Urbanismo y Promoción Económica YOLANDA CONCEPCIÓN TORRES DE LA TORRE el 23/07/2025 17:31:41
El documento consta de 4 página/s. Página 2 de 4

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

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Propuesta
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

Del mismo modo, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible asume los objetivos que la ley desarrolla para las Administraciones Públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, siendo los siguientes:

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

Teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, el PMUS 2022-2030 cumple rigurosamente con los principios y requisitos establecidos en la legislación vigente. Incorpora las actualizaciones necesarias para responder a los cambios normativos, los nuevos desarrollos urbanos y las demandas de movilidad sostenible. El proceso de consulta y aprobación en el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial, junto con la próxima exposición pública de 30 días, garantiza la transparencia y participación requeridas.

Por tanto, no se observa impedimento alguno para que este Ayuntamiento eleve el PMUS al Pleno Municipal para su aprobación definitiva, en cumplimiento de las normativas aplicables y en beneficio de una movilidad más sostenible, segura y eficiente en Ciudad Real.

Lo que se informa a los efectos oportunos

Ciudad Real, 16 de julio de 2025

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: CMqHxPE/+sPd78WLrBNX
Firmado por Concejala de Urbanismo y Promoción Económica YOLANDA CONCEPCIÓN TORRES DE LA TORRE el 23/07/2025 17:31:41
El documento consta de 4 página/s. Página 3 de 4

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: CMqHxPE/+sPd78WLrBNX
Firmado por Concejala de Urbanismo y Promoción Económica YOLANDA CONCEPCIÓN TORRES DE LA TORRE el 23/07/2025 17:31:41
El documento consta de 4 página/s. Página 4 de 4

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Propuesta
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

Fdo.: Santiago Sánchez Crespo / JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD"

Por cuanto antecede se propone:

PRIMERO.- Aprobación por la Junta de Gobierno Local del proyecto de Plan de Movilidad Urbana Sostenible, cuyo contenido figura en documento del expediente de SIGEM, con código CVE: **VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL (** para acceder al contenido del Plan a través de la sede electrónica municipal / verificación de documentos electrónicos / documentos del Ayuntamiento con CVE)

SEGUNDO .- Aprobación inicial por el Pleno del texto del citado Plan, previo dictamen de la Comisión correspondiente.

TERCERO.- La exposición al público durante 30 días hábiles a los efectos de presentación de sugerencias y reclamaciones, y demás requisitos necesarios para su entrada en vigor, de conformidad con los artículos 49, 70-2 y 65-2 de la la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. .

CUARTO.- Dar traslado a Oficialía Mayor para su desarrollo y tramitación.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cZtt3reLZA4P2AfbFNU3
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 23/07/2025 22:22:24
Firmado por OFICIAL MAYOR JOSE MARIA OSUNA BAENA el 23/07/2025 14:07:28
El documento consta de 2 página/s. Página 1 de 2

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Trámite Personalizado
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

INFORME CONJUNTO

De conformidad con el art. 172.1 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y régimen Jurídico de la Entidades Locales (ROF), según el cual corresponde emitir informe a Oficialía Mayor al tratarse de un expediente a tramitar por dicha unidad; y de conformidad con el art. 3-3-d)-1º del Reglamento de Funcionarios con Habilitación de Carácter Nacional (RFHCN) y el art. 122-e)-3º de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL), por los que corresponde al Secretario General del Pleno emitir informe previo a los acuerdos plenarios de aprobación o modificación de Ordenanzas; se informa lo siguiente:

PRIMERO. En relación con la aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible**,** hay que indicar que la Jurisprudencia, (entre otras Sentencia 118/2025 de 21 Mar. 2025, Rec. 379/2024 del Tribunal Superior de Justicia de Extremadura, Sala de lo Contencioso-administrativo), viene atribuyendo carácter de norma reglamentaria a los Planes de Movilidad Urbana Sostenible; por lo que **c**orresponde aplicar con carácter básico para la aprobación del Plan, las normas de procedimiento contempladas en los arts. 49, 70-2 y 65-2 de la LRBRL, sin perjuicio de las normas sectoriales invocadas en el texto del Plan.

Con independencia de los demás informes que se puedan emitir y centrando ahora la cuestión en su aspecto formal, se considera necesario efectuar algunas precisiones.:

De conformidad con el art. 133-1 de la Ley de Procedimiento Administrativo Común (LPAC), con carácter previo a la elaboración del proyecto de las normas con rango de reglamento **se sustanciará una consulta pública** en los términos y con los requisitos que establece dicho artículo de la LCAP Dicho trámite se ha cumplimentado, desde el día 10 hasta el 24 de junio del presente año, según datos del Portal de Transparencia..

Por otra parte, de acuerdo con el art. 40-1, párrafo segundo del Reglamento Orgánico del Pleno y de las Áreas de Gobierno (ROPAG) en estos supuestos que requieren la previa **aprobación del proyecto por la JGL, como dispone el art. 127-1-a) de la LRBRL**, los expedientes se ponen a disposición de los grupos por Secretaría General del Pleno con una antelación mínima de diez días hábiles a la celebración de la Comisión en que hayan de ser dictaminados , siendo el mismo plazo el que tienen los grupos para presentar las eventuales enmiendas. En consecuencia, hay que respetar en todo caso el citado plazo. También según el citado precepto del ROPAG habrá que incorporar al expediente la **diligencia acreditativa de que el expediente está terminado y en condiciones de ser sometido a acuerdo plenario.**

Por último, una vez hecho todo lo que se acaba de exponer, corresponderá al **Pleno** la aprobación inicial, y en su caso definitiva, como exige el art. 123- 1 -d de la LRBRL

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

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Trámite Personalizado
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

EL OFICIAL MAYOR EL SECRETARIO GENERAL DEL PLENO

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cZti3reLZA4P2AfbFNU3
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 23/07/2025 22:22:24
Firmado por OFICIAL MAYOR JOSE MARIA OSUNA BAENA el 23/07/2025 14:07:28
El documento consta de 2 página/s. Página 2 de 2

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.
https://www.ciudadreal.es/sede-electronica.html página 2

Trámite: Diligencia
Expediente: AYTOCR2025/18433

DILIGENCIA

Para hacer constar que el expediente de aprobación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se encuentra completo, para su tramitación como proyecto ante la Junta de Gobierno Local, y posterior inclusión en Comisión y Pleno.

EL OFICIAL MAYOR

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 7QVprcEfecw30KkPz1UV
Firmado por OFICIAL MAYOR JOSE MARIA OSUNA BAENA el 24/07/2025 08:48:54
El documento consta de 1 página/s. Página 1 de 1

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.
https://www.ciudadreal.es/sede-electronica.html página 1

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

ACTA

CONSEJO LOCAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL

SESIÓN ORDINARIA DE 16 DE JULIO DE 2025

En Ciudad Real, siendo las 10:05 horas del día dieciséis de julio de dos mil veinticinco, en el Salón de Plenos de la Casa Consistorial, se reúne el CONSEJO LOCAL DE MOVILIDAD Y SEGURIDAD VIAL, en sesión ordinaria, bajo la Presidencia del Concejal Delegado de Movilidad, D. Miguel Hervás Megías, y con la asistencia de los siguientes miembros:

- Dª. Eva María Masías Avis, en representación del Grupo Municipal Ciudadanos.
- D. Jorge Juan Acedo López, en representación del Grupo Municipal Socialista.
- D. Gregorio Enrique Oraá Sánchez-Cano, en representación del Grupo Municipal Popular.
- Dª. Cristina Grande Rivero, en representación del Colegio de Arquitectos.
- D. David Plaza Martín, en representación de la Federación Empresarial de Ciudad Real (FECIR)
- D. Luis Mario Sobrino Simal, en representación de la Asociación Ciclista APEDAL.
- D. Alberto Samper López, Ingeniero de Obras Públicas del Área de Movilidad del Excmo. Ayuntamiento.
- D. Santiago Sánchez-Crespo, Jefe del Servicio de Movilidad del Excmo. Ayuntamiento.

Actúa como Secretaria Dª. Estela Castillo Rodríguez.

1. APROBACIÓN DEL ACTA DE LA SESIÓN ANTERIOR

El Sr. Presidente pregunta si hay alguna cuestión que añadir respecto al acta de la sesión anterior, entregada a los miembros del Consejo junto con la convocatoria y el orden del día.

No teniendo ningún asunto que tratar, queda aprobada por unanimidad de los asistentes a la sesión.

2. PRESENTACIÓN DE LA MEMORIA DE MOVILIDAD 2024

El Sr. Hervás indica que la memoria del Área de Movilidad está colgada en la página web municipal y por lo tanto puede ser consultada por todas aquellas personas que así lo deseen, aunque desea hacer una pequeña presentación de la misma.

Tras una breve introducción en la que se indican como grandes pilares del modelo de movilidad el enfoque sostenible, la racionalidad y la transparencia procede a hacer la presentación.

A continuación se exponen algunos de los puntos más significativos de dicha memoria, tales como el transporte público, la gestión del aparcamiento, la implantación de nuevos semáforos o la zona Ciudad Real Saludable, incluida dentro de la Zona de Bajas Emisiones, que es donde se van a aplicar las mayores restricciones de tráfico. En este último punto incide el Sr. Presidente que se trata de una zona que se sustenta en las mediciones de calidad del aire, de tal forma que se mantendría la zona del interior de rondas por si se diera un episodio de contaminación ambiental, en cuyo caso se harían las restricciones pertinentes al interior de rondas y conviviría con la zona Ciudad Real Saludable que mantendría dichas restricciones.

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

Toma la palabra el Sr. Santiago Sánchez para indicar que, además de las pinceladas que se han mostrado en la memoria, las competencias de esta Área son muchas más puesto que se trata de un área muy transversal y muy compleja que conlleva un trabajo administrativo muy intenso. Entre otras, hace mención a la gestión de las concesiones del transporte público, el aparcamiento regulado, los aparcamientos públicos, semáforos, mantenimiento del centro de gestión de tráfico, señalización, etc… E incide, igualmente, en las obras de peatonalización de la Avenida Camilo José Cela, las cuales ya están finalizadas, así como las del centro, que pese a ser obras muy complejas ha existido mucha coordinación con los comerciantes, vecinos, etc… y por las cuales se han recibido muy pocas quejas.

A continuación toma la palabra el Sr. Jorge Juan Acedo y, tras indicar que, tanto la Memoria del Área como el PMUS, le parecen buenos documentos hay algunos puntos con los que no están de acuerdo o tienen dudas puesto que no los ven reflejados en el PMUS. A este respecto manifiesta que en la página web que aparece en la memoria se indica que el 100% del centro es una zona de bajas emisiones y sin embargo en el PMUS se establece una diferenciación de zonas. Indica también que los niveles de las emisiones sonoras se van a tener en cuenta a la hora de establecer los parámetros de la zona de bajas emisiones. Sin embargo, en la memoria de Medio Ambiente aparece que todos los sonómetros instalados en el Torreón dan valores desfavorables en cuanto a presión sonora para los vecinos. Por ello, quiere saber qué medidas se van a adoptar en el PMUS para la zona del Torreón para paliar estos niveles de contaminación acústica. Igualmente, le gustaría saber cuáles van a ser las tareas de concienciación y educación que se van a llevar a cabo. Respecto a las mediciones de los niveles de contaminación del aire han observado que en un 10% de los casos hay parámetros desfavorables. Indica también que Ciudad Real pertenece a la Red de Ciudades que Caminan, la cual fomenta la movilidad peatonal y quiere saber cuáles van a ser los proyectos que fomenten la movilidad alternativa para llegar al nivel de 0 emisiones para 2050.

Responde el Sr. Sánchez que respecto a las mediciones, la memoria se refiere a los valores recomendados por la OMS pero los valores a los que nos obliga la norma son los del decreto 102/2011, relativo a la mejora de la calidad del aire. Por lo tanto, en los informes que hay de las mediciones de las estaciones de calidad del aire nuestras, se puede observar que realmente esos parámetros se sobrepasan muy pocas veces a lo largo del año. En cuanto a las tareas de concienciación se consensuarán con el equipo de gobierno cuando se aprueben todas estas herramientas.

3. APROBACIÓN, SI PROCEDE, DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL 2022 - 2030

Toma la palabra el Sr. Presidente aclarando previamente que el PMUS no se ha hecho nuevo sino que únicamente se ha modificado el punto 4 (puesto que ya se sabe cómo se va a diseñar la zona de bajas emisiones) para ser aprobado por el Pleno con el fin de que la zona de bajas emisiones no sea rechazada por los tribunales al no haberse aprobado por el órgano competente, como ha sucedido en otras ciudades. Explica también que, tras pasar por el trámite de consulta pública, se han presentado dos aportaciones pero eran referentes a la Ordenanza de Zona de Bajas Emisiones, por lo que el texto del PMUS no ha sufrido variación al respecto.

A continuación toma la palabra el Sr. Sánchez quien hace una pequeña explicación del PMUS, indicando que se trata de un plan del año 2022 redactado con los criterios de ese año. No obstante, los contenidos técnicos y estratégicos son los mismos de 2022 pero adaptado a los requisitos legales de tramitación del año 2025.

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

Este documento se debe a una serie de exigencias normativas nacionales y europeas, así como a una serie de cambios locales en la estructura urbana, tales como la creación de la ciudad administrativa, los nuevos desarrollos industriales en el este de la ciudad y el agotamiento del período de vigencia del anterior plan.

Las propuestas más relevantes establecidas en el plan son:

- La creación de la zona de bajas emisiones, obligatoria por ley, la cual se implantaría dentro del anillo de rondas. En este punto se ha hecho una pequeña modificación en el plan, consistente en el establecimiento de dos zonas sin alterar el límite anterior: una zona comprendida en la actual UVAR peatonal más todo lo que se está peatonalizando o se peatonalice en un futuro, la cual está restringida únicamente a vehículos autorizados. Y una segunda zona a nivel de ronda que solamente se cerrará cuando haya una declaración de episodio de contaminación ambiental. Ésta es la única modificación que se ha hecho en el plan.
- Ampliación de la red peatonal, corredores verdes y ejes cívicos. Se apuesta por entornos escolares seguros y se contempla la conexión peatonal con Miguelturra mediante la pasarela peatonal y ciclista, que actualmente está en construcción.
- Se propone una red ciclista conectada, segura y funcional con nuevos carriles bici, aparcamientos seguros y la promoción de vehículos de movilidad personal y bicicletas públicas.
- Renovación del transporte público con rediseño de líneas, implantación de autobús a demanda, mejora de paradas y digitalización de la información al usuario. En el 2026 se pretende redactar el Plan director de transporte público urbano.
- Se reforzarán y regularán los aparcamientos disuasorios, se plantea una posible extensión o recuperación de plazas perdidas en la ORA y también se introduce la posibilidad de un sistema de car sharing.
- Asimismo, se impulsa la movilidad eléctrica con más puntos de recarga y medidas para electrificar.
- Acciones para mejorar la movilidad en zonas de desarrollo singular, como el polígono SEPES.

Se ha estimado que el beneficio socioeconómico de la ejecución de este plan puede ser superior a 36 millones de euros para el año 2030.

Pero se trata de un documento abierto, flexible y adaptable diseñado para ajustarse a la evolución real de la ciudad, por lo que está sujeto a cambios.

Finalizada la intervención del Sr. Sánchez, se abre un pequeño turno de intervenciones por los distintos asistentes, comenzando por el Sr. Acedo, quien indica que, a pesar de que el cambio realizado en el documento es muy pequeño, se trata, sin embargo, de un cambio muy sustancial ya que en el anterior plan las medidas eran preventivas pero en el actual son reactivas, motivo por el cual no están de acuerdo con este cambio. Entienden que este cambio conlleva un modelo de zona de bajas emisiones que ya existía en otras ciudades y que consideran que no es adecuado para Ciudad Real, puesto que genera el problema de que la gente no puede saber a tiempo real cuándo pueden circular y cuándo no, sino que los ciudadanos necesitan tener información previa.

Pregunta, igualmente, si cuando se superen los valores de presión sonora, esos parámetros se van a tener en cuenta para cerrar la zona de bajas emisiones. Indica, además, que no tienen claro si el Ministerio va a aceptar este plan e incide en que, en caso de no estar implantada la ZBE antes de que finalice 2025, habría que devolver las subvenciones recibidas del transporte público.

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

Además, quieren saber si se va a reestructurar la zona azul ampliándola a otras calles y, si es así, cuáles serían esas calles, o si el ayuntamiento va a compensar a las empresas por la pérdida de plazas.

Finalmente, expone que la acumulación de CO_2 en la atmósfera no se puede prevenir pero sí que se puede evitar acotando la zona e impidiendo el acceso de los vehículos que emiten dicho $C0_2$, de tal forma que se reducirían las emisiones así como los gases de efecto invernadero. Por este motivo, tampoco están de acuerdo con el cambio en el documento.

Responde el Sr. Presidente que no consideran que se trate de un cambio sustancial porque en Ciudad Real no hay un problema de calidad del aire. Por lo tanto, se trata de luchar por mantener esa calidad del aire. El problema de la contaminación viene más por las partículas que no solo provienen del tráfico. Por lo tanto, consideran que es más fácil avisar a los vecinos con los medios de que se disponen, tales como las pantallas de información variable o incluso con la plataforma ZBE, y es menos lesivo para la población este cambio que el mantener la zona continuamente cerrada y obligar a la gente a un cambio de vehículo. No cree que comunicar a la población un episodio de contaminación sea un problema sino que se ha producido un cambio a la hora de implantar la ZBE y donde hay que aunar los esfuerzos es a la hora de aprobar la futura ordenanza de zona de bajas emisiones.

Posteriormente toma la palabra la Sra. Eva Masías, del grupo municipal Ciudadanos, quien tras agradecer el trabajo realizado por el personal técnico del servicio de Movilidad, ratifica que no se ha hecho nada nuevo, con respecto a la anterior legislatura porque los proyectos de peatonalización ya estaban desarrollados de antes. Y lo mismo sucede con los puntos semafóricos.

Por otro lado, quiere exponer que el Concejal de Movilidad entra en contradicción cuando dice que el PMUS no es un documento político, puesto que hay criterios muy técnicos pero también hay otros muy políticos, los cuales existían antes, existen ahora y existirán en un futuro. A pesar de que hay partes en las que no están de acuerdo, quiere indicar que no van a impedir que el documento salga adelante por lo que el sentido de su voto será la abstención.

Expone también la preocupación que tienen por los aparcamientos disuasorios ya que con las peatonalizaciones que se están materializando ahora se ha producido una merma de las plazas de aparcamiento en el centro y por lo tanto, quiere saber qué pasos se van a dar para mejorar los aparcamientos disuasorios.

Responde el Sr. Hervás que cuando hace referencia a que no es un tema político se refiere a que es un tema en el que hay consenso político, no a que no tenga un componente político, que evidentemente lo tiene. Respecto a los aparcamientos disuasorios se está trabajando en ello, pero antes hay que terminar las obras de peatonalización y una vez finalizadas ver cómo se gestiona este tema.

Interviene ahora el Sr. David Plaza, representante de FECIR, agradeciendo que se haya hecho el estudio sobre contaminación que reclamaban en el año 2022, por lo que su voto será favorable. Añade también que les preocupa el tema de la carga y descarga, las autorizaciones a las zonas peatonales, reparto de supermercados, etc… y esperan que en la ordenanza se gestione este tema de manera ágil y fácil para los ciudadanos para lo cual se ponen a disposición del Ayuntamiento.

Respecto al anterior plan indica que era muy preventivo porque no existía un estudio exacto sobre contaminación pero ahora que sí existe considera que el planteamiento es erróneo, puesto que la

zona que se cierra al tráfico de vehículos es la zona centro de Ciudad Real, cuando precisamente en el centro es la zona donde menos contaminación por vehículos hay y entiende que para solucionar el problema de contaminación habría que cerrar al tráfico la ronda. Entiende que cuando empiece a funcionar la ciudad administrativa se verá el impacto real que habrá en el centro puesto que muchos de los vehículos que vienen al centro lo hacen para realizar gestiones con la administración pública y cuando esas gestiones se trasladen fuera de rondas, cree que aumentará nuevamente la contaminación en la ronda. No obstante, valoran positivamente los cambios realizados porque cree que se han minimizado los daños que se pudieran producir en la zona centro, por lo que su voto será favorable.

Toma la palabra el Sr. Luis Mario Sobrino, representante de APEDAL, realizando una serie de propuestas relacionadas con la movilidad ciclista que solicita que sean mejoradas. Respecto a la encuesta existente en el PMUS indica que lo valorarán cuando el documento se encuentre en exposición al público. Expone también que hay falta de conexión de los carriles bici de la ciudad, (como puede ser el de la Avenida Reyes Católicos, junto al supermercado Aldi o el que va desde la estación del AVE hasta la calle Mata) que no tienen continuidad u otros que no están señalizados, como el paralelo a la carretera de Toledo que va hasta el supermercado Mercadona. Cree que los carriles bici deberían continuar por las aceras donde haya anchura suficiente.

En cuanto al ciclocarril de la ronda, solicita que se elimine ya que es peligroso puesto que los vehículos no respetan los límites de velocidad.

Solicita también que en las nuevas peatonalizaciones que se están llevando a cabo se establezca la posibilidad de incluir carril bici en ellas para poder circular por las calles peatonales y se permita también el uso de las bicicletas en las plazas. Igualmente, solicita una red de aparcamientos seguros para bicicletas, que se señalicen horizontalmente las rotondas para que se vea la división de carriles, que se estudie la posibilidad de eliminar una línea de aparcamiento en la calle Alcántara o en la calle Sierra Madrona, que se vigile que en los patinetes eléctricos no circulen dos personas, que en los centros de enseñanza se de educación vial y que se convoque con más frecuencia el Consejo de Movilidad y la Mesa de la Bicicleta.

A continuación el Sr. Hervás le da la palabra a la representante del Colegio de Arquitectos, la Sra. Cristina Grande, quien inicia su intervención diciendo que en el año 2022, cuando se presentó el anterior PMUS, su compañero, José Antonio Baos, envió una serie de sugerencias donde se establecían ciertos criterios a tener en cuenta en cuanto al urbanismo, corredores verdes, supermanzanas, no ya para la elaboración del PMUS sino para tenerlo en cuenta en la ciudad. Considera que, puesto que no se ha cambiado nada del anterior PMUS, sería interesante recuperar ese escrito y todas las cuestiones que en él se plantean para llevar adelante el PMUS.

No habiendo más intervenciones en este punto, se procede a la votación del texto aprobándose el mismo por una mayoría de 6 votos a favor, un voto en contra del Grupo Municipal Socialista y dos abstenciones del Grupo Municipal Ciudadanos y de la Asociación APEDAL.

4. RUEGOS Y PREGUNTAS

En este punto toma la palabra el Sr. Presidente para preguntar si hay algún ruego o alguna pregunta.

El Sr. Plaza solicita que se revisen algunos contenedores de RSU, así como puestos de la ONCE, ya que algunos tapan la visibilidad a la hora de incorporarse a algunas calles, como es el caso del de la calle Toledo. Solicita también que en la vía de servicio de la Avenida de los

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

Descubrimientos se revise la alta velocidad de los vehículos, así como los vehículos estacionados en doble fila que impiden el acceso.

El Sr. Acedo solicita que sea revisado el mupi ubicado en la calle Obispo Hervás con calle Alarcos puesto que impide la visibilidad, a pesar de que se ha colocado en otra orientación. A este respecto indica el Sr. Sánchez, que el mupi es el de la marquesina del autobús que no se pudo instalar junto a la marquesina pero será revisado.

También comunica el Sr. Acedo que algunas paradas de autobús no tienen 1,50 m entre el punto donde para el autobús y el obstáculo más cercano, por lo que solicita que sean revisadas. Igualmente, le responde el Sr. Sánchez que se van a revisar.

No teniendo ninguna cuestión más que tratar en el Consejo Local de Movilidad y Seguridad Vial, el Presidente levanta la sesión, siendo las once horas y treinta y cinco minutos; de lo que yo, la secretaria, doy fe.

EL PRESIDENTE

Firmado por ***8261** MIGUEL HERVAS (R: ****3400*) el día 24/07/2025 con un certificado emitido por AC

EXCELENTISIMO AYUNTAMIENTO - AREA DE MOVILIDAD - CIUDAD REAL

LA SECRETARIA

CASTILLO RODRIGUEZ ESTELA - 05679247H

Firmado digitalmente porCASTILLO RODRIGUEZ ESTELA - 05679247H
DN: cn=CASTILLO RODRIGUEZ ESTELA - 05679247H gn=ESTELA c=ES
Motivo:Soy el autor de este documento
Ubicaci- n:
Fecha:2025-07-24 13:16+02:00

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0yqM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 1 de 6

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Dña. MARÍA DEL MAR SÁNCHEZ IZARRA, CONCEJAL – SECRETARIA DE LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL.

CERTIFICO: Que en la sesión **ORDINARIA** celebrada por la **JUNTA DE GOBIERNO LOCAL** de este Excmo. Ayuntamiento **el día 28 de julio de 2025**, adoptó el acuerdo que se transcribe a continuación:

6.- PROPUESTA DE LA CONCEJALA DELEGADA DEL ÁREA DE GOBIERNO DE SEGURIDAD, URBANISMO Y SERVICIOS A LA CIUDAD. APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

VISTA la propuesta de acuerdo cuyo tenor literal es el siguiente:

P R O P U E S T A

Visto el informe técnico emitido por D. Santiago Sánchez-Crespo Sánchez-Crespo, Jefe de Servicio de Movilidad, en relación a la aprobacion del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del siguiente tenor literal:

"INFORME TÉCNICO RELATIVO A LA ACTUALIZACIÓN Y APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL

Con fecha 11 de mayo de 2015 se aprobó, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local, la última actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real, que venía a complementar el plan aprobado inicialmente en 2012.

Posteriormente, mediante acuerdo de Junta de Gobierno Local de fecha 6 de

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0yqM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 2 de 6

septiembre de 2021, se autorizó la necesidad y el gasto para la redacción de una revisión completa del PMUS, justificada por los siguientes motivos:

a) Externos:

- La entrada en vigor de la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética**, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a implantar una **Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**, debidamente prevista en un Plan de Movilidad aprobado.
- La **modificación del Reglamento General de Circulación** (Real Decreto 970/2020), que establece nuevos límites de velocidad en vías urbanas, lo cual exige una revisión de la jerarquía viaria propuesta en el plan anterior.
- La actualización de **objetivos nacionales y europeos** de sostenibilidad, reducción de emisiones y eficiencia energética en la movilidad urbana.

b) Internos:

- **Finalización del periodo de vigencia del PMUS anterior** (2012–2025), en línea con las recomendaciones del IDAE y la iniciativa europea ELTIS, que recomiendan una revisión cada 6–8 años.
- **Reordenación del eje administrativo** de la ciudad por la concentración de dependencias de la Junta de Comunidades en el antiguo hospital (Carretera de Porzuna), lo que modificará significativamente la movilidad en el entorno.
- Necesidad de analizar el impacto en la movilidad generado por **nuevos desarrollos industriales** al este del municipio.
- Revisión y actualización de:
  - Propuestas de **peatonalización y ejes cívicos**, incluidas las áreas de influencia universitaria.
  - La **red ciclista**, conforme al Plan Director de Movilidad Ciclista.
  - La estrategia de **aparcamientos disuasorios**, incluyendo la evaluación de una segunda corona de estacionamientos periféricos.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0yqM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 3 de 6

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

- La posible **ampliación y modernización del sistema ORA**, incorporando nuevos modelos de regulación del aparcamiento.

Una vez redactado el nuevo borrador del PMUS, se presentó en **el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial del 18 de mayo de 2022**, abriendo un plazo de 15 días para la presentación de sugerencias y alegaciones por parte de sus miembros.

Con fecha **25 de julio de 2022**, y una vez integradas las aportaciones pertinentes, el Consejo procedió a su **aprobación por mayoría**, siendo **ratificado posteriormente por la Junta de Gobierno Local** en sesión de **1 de agosto de 2022**.

No obstante, y como consecuencia de la reciente doctrina jurisprudencial que **exige la aprobación de los Planes de Movilidad por el Pleno Municipal**, así como su **exposición pública previa durante un plazo mínimo de 30 días**, se procede nuevamente a su presentación ante el **Consejo de Movilidad y Seguridad Vial el 16 de julio de 2025**, donde ha sido aprobado de nuevo por mayoría de sus integrantes.

Que el documento aprobado, se ajusta al siguiente marco normativo:

- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ciudad Real (2012).
- Plan Director de Movilidad Ciclista de Ciudad Real (2015).
- Plan de Seguridad Vial Urbana (2016).
- Ordenanzas municipales vigentes en materia de movilidad, tráfico, transporte público, estacionamiento, movilidad ciclista, zonas peatonales y VMP.

Del mismo modo, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible asume los objetivos que la ley desarrolla para las Administraciones Públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, siendo los siguientes:

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0yqM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 4 de 6

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

Teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, el PMUS 2022-2030 cumple rigurosamente con los principios y requisitos establecidos en la legislación vigente. Incorpora las actualizaciones necesarias para responder a los cambios normativos, los nuevos desarrollos urbanos y las demandas de movilidad sostenible. El proceso de consulta y aprobación en el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial, junto con la próxima exposición pública de 30 días, garantiza la transparencia y participación requeridas.

Por tanto, no se observa impedimento alguno para que este Ayuntamiento eleve el PMUS al Pleno Municipal para su aprobación definitiva, en cumplimiento de las normativas aplicables y en beneficio de una movilidad más sostenible, segura y eficiente en Ciudad Real.

Lo que se informa a los efectos oportunos

Ciudad Real, 16 de julio de 2025

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

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Fdo.: Santiago Sánchez Crespo / JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD"

Por cuanto antecede se propone:

PRIMERO.- Aprobación por la Junta de Gobierno Local del proyecto de Plan de Movilidad Urbana Sostenible, cuyo contenido figura en documento del expediente de SIGEM, con código CVE: **VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL (** para acceder al contenido del Plan a través de la sede electrónica municipal / verificación de documentos electrónicos / documentos del Ayuntamiento con CVE)

SEGUNDO .- Aprobación inicial por el Pleno del texto del citado Plan, previo dictamen de la Comisión correspondiente.

TERCERO.- La exposición al público durante 30 días hábiles a los efectos de presentación de sugerencias y reclamaciones, y demás requisitos necesarios para su entrada en vigor, de conformidad con los artículos 49, 70-2 y 65-2 de la la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. .

CUARTO.- Dar traslado a Oficialía Mayor para su desarrollo y tramitación.

Sometido el asunto a votación, la Junta de Gobierno Local, por unanimidad de los asistentes, adopta el siguiente acuerdo:

Aprobar la transcrita propuesta, sin enmienda alguna.

Y para que conste y surta los efectos oportunos, sin perjuicio de los efectos prevenidos en la legislación vigente, de Orden y con el Visto Bueno de la Presidencia

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0yqM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 5 de 6

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Vº Bº
LA PRESIDENCIA,

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0yqM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 6 de 6

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0ygM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMENEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 1 de 6

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Dña. MARÍA DEL MAR SÁNCHEZ IZARRA, CONCEJAL – SECRETARIA DE LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL.

CERTIFICO: Que en la sesión **ORDINARIA** celebrada por la **JUNTA DE GOBIERNO LOCAL** de este Excmo. Ayuntamiento **el día 28 de julio de 2025**, adoptó el acuerdo que se transcribe a continuación:

6.- PROPUESTA DE LA CONCEJALA DELEGADA DEL ÁREA DE GOBIERNO DE SEGURIDAD, URBANISMO Y SERVICIOS A LA CIUDAD. APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

VISTA la propuesta de acuerdo cuyo tenor literal es el siguiente:

P R O P U E S T A

Visto el informe técnico emitido por D. Santiago Sánchez-Crespo Sánchez-Crespo, Jefe de Servicio de Movilidad, en relación a la aprobacion del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del siguiente tenor literal:

"INFORME TÉCNICO RELATIVO A LA ACTUALIZACIÓN Y APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL

Con fecha 11 de mayo de 2015 se aprobó, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local, la última actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real, que venía a complementar el plan aprobado inicialmente en 2012.

Posteriormente, mediante acuerdo de Junta de Gobierno Local de fecha 6 de

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0yqM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMENEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 2 de 6

septiembre de 2021, se autorizó la necesidad y el gasto para la redacción de una revisión completa del PMUS, justificada por los siguientes motivos:

a) Externos:

- La entrada en vigor de la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética**, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a implantar una **Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**, debidamente prevista en un Plan de Movilidad aprobado.
- La **modificación del Reglamento General de Circulación** (Real Decreto 970/2020), que establece nuevos límites de velocidad en vías urbanas, lo cual exige una revisión de la jerarquía viaria propuesta en el plan anterior.
- La actualización de **objetivos nacionales y europeos** de sostenibilidad, reducción de emisiones y eficiencia energética en la movilidad urbana.

b) Internos:

- **Finalización del periodo de vigencia del PMUS anterior** (2012–2025), en línea con las recomendaciones del IDAE y la iniciativa europea ELTIS, que recomiendan una revisión cada 6–8 años.
- **Reordenación del eje administrativo** de la ciudad por la concentración de dependencias de la Junta de Comunidades en el antiguo hospital (Carretera de Porzuna), lo que modificará significativamente la movilidad en el entorno.
- Necesidad de analizar el impacto en la movilidad generado por **nuevos desarrollos industriales** al este del municipio.
- Revisión y actualización de:
  - Propuestas de **peatonalización y ejes cívicos**, incluidas las áreas de influencia universitaria.
  - La **red ciclista**, conforme al Plan Director de Movilidad Ciclista.
  - La estrategia de **aparcamientos disuasorios**, incluyendo la evaluación de una segunda corona de estacionamientos periféricos.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0ygM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMENEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 3 de 6

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

- La posible **ampliación y modernización del sistema ORA**, incorporando nuevos modelos de regulación del aparcamiento.

Una vez redactado el nuevo borrador del PMUS, se presentó en **el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial del 18 de mayo de 2022**, abriendo un plazo de 15 días para la presentación de sugerencias y alegaciones por parte de sus miembros.

Con fecha **25 de julio de 2022**, y una vez integradas las aportaciones pertinentes, el Consejo procedió a su **aprobación por mayoría**, siendo **ratificado posteriormente por la Junta de Gobierno Local** en sesión de **1 de agosto de 2022**.

No obstante, y como consecuencia de la reciente doctrina jurisprudencial que **exige la aprobación de los Planes de Movilidad por el Pleno Municipal**, así como su **exposición pública previa durante un plazo mínimo de 30 días**, se procede nuevamente a su presentación ante el **Consejo de Movilidad y Seguridad Vial el 16 de julio de 2025**, donde ha sido aprobado de nuevo por mayoría de sus integrantes.

Que el documento aprobado, se ajusta al siguiente marco normativo:

- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ciudad Real (2012).
- Plan Director de Movilidad Ciclista de Ciudad Real (2015).
- Plan de Seguridad Vial Urbana (2016).
- Ordenanzas municipales vigentes en materia de movilidad, tráfico, transporte público, estacionamiento, movilidad ciclista, zonas peatonales y VMP.

Del mismo modo, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible asume los objetivos que la ley desarrolla para las Administraciones Públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, siendo los siguientes:

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0yqM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMENEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 4 de 6

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

Teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, el PMUS 2022-2030 cumple rigurosamente con los principios y requisitos establecidos en la legislación vigente. Incorpora las actualizaciones necesarias para responder a los cambios normativos, los nuevos desarrollos urbanos y las demandas de movilidad sostenible. El proceso de consulta y aprobación en el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial, junto con la próxima exposición pública de 30 días, garantiza la transparencia y participación requeridas.

Por tanto, no se observa impedimento alguno para que este Ayuntamiento eleve el PMUS al Pleno Municipal para su aprobación definitiva, en cumplimiento de las normativas aplicables y en beneficio de una movilidad más sostenible, segura y eficiente en Ciudad Real.

Lo que se informa a los efectos oportunos

Ciudad Real, 16 de julio de 2025

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

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Fdo.: Santiago Sánchez Crespo / JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD"

Por cuanto antecede se propone:

PRIMERO.- Aprobación por la Junta de Gobierno Local del proyecto de Plan de Movilidad Urbana Sostenible, cuyo contenido figura en documento del expediente de SIGEM, con código CVE: **VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL (** para acceder al contenido del Plan a través de la sede electrónica municipal / verificación de documentos electrónicos / documentos del Ayuntamiento con CVE)

SEGUNDO .- Aprobación inicial por el Pleno del texto del citado Plan, previo dictamen de la Comisión correspondiente.

TERCERO.- La exposición al público durante 30 días hábiles a los efectos de presentación de sugerencias y reclamaciones, y demás requisitos necesarios para su entrada en vigor, de conformidad con los artículos 49, 70-2 y 65-2 de la la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. .

CUARTO.- Dar traslado a Oficialía Mayor para su desarrollo y tramitación.

Sometido el asunto a votación, la Junta de Gobierno Local, por unanimidad de los asistentes, adopta el siguiente acuerdo:

Aprobar la transcrita propuesta, sin enmienda alguna.

Y para que conste y surta los efectos oportunos, sin perjuicio de los efectos prevenidos en la legislación vigente, de Orden y con el Visto Bueno de la Presidencia

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0yqM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMENEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 5 de 6

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

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Vº Bº
LA PRESIDENCIA,

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0ygM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMENEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 6 de 6

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

Jose María Osuna

De: Jose María Osuna <jmosuna@ayto-ciudadreal.es>
Enviado el: martes, 29 de julio de 2025 14:33
Para: CIUDADANOS; comunicacion@ciudadreal.es; Concejal de Hacienda; Concejal Patrimonio Luis Alberto; Esther Herrera Expósito; Eva María Masias; javiles@ayto-ciudadreal.es; 'José María Osuna'; Mª Angeles Pérez Costales; Mª del Prado Ramírez Gómez; Miguel Barba; 'PP'; Prensa Ayto; 'PSOE'; Puri Gómez; 'reclamaciones'; 'ROSARIO RONCERO'; smartinez@ayto-ciudadreal.es; Vox
Asunto: RV: expediente de aprobación del PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Buenas tardes, a través de la aplicación ALMACEN, se ha adjuntado el expediente del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, a los efectos establecidos en el art. 40 ROP, respecto al plazo de 10 días hábiles, para estudio y en su caso, presentación de enmiendas. (plazo desde el día 30 julio al día 12 de agosto)
Saludos

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

José María Osuna Baena
Oficial Mayor

Ayuntamiento de Ciudad Real
http://www.ayto-ciudadreal.es
Plaza Mayor 1 CIUDAD REAL

Tfn.926 211 044 ext.632
jmosuna@ayto-ciudadreal.es

Antes de imprimir este mensaje, asegúrese de que es necesario hacerlo. Protejamos el medio ambiente

AVISO LEGAL: Confidencialidad: El contenido de esta comunicación, así como el de toda la documentación anexa, es confidencial y va dirigido únicamente al destinatario del mismo. En el supuesto de que usted no fuera el destinatario, le solicitamos que nos lo indique y no comunique su contenido a terceros, procediendo a su destrucción.
Protección de datos: Sus datos de carácter personal están incluidos en las actividades de tratamiento de la que es responsable el Excmo. Ayuntamiento de Ciudad Real, cuya finalidad y legitimación se puede consultar en el Registro de Actividades de Tratamiento de nuestra Corporación. Sus datos personales se mantendrán para cumplir con las obligaciones legales derivadas.
Puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación, supresión y portabilidad de sus datos, de limitación y oposición a su tratamiento, así como a no ser objeto de decisiones basadas únicamente en el tratamiento automatizado de sus datos cuando procedan ante el Excmo. Ayuntamiento de Ciudad Real, dirigiéndose al Delegado de Protección de Datos, dpd@ayto-ciudadreal.es. Más información en www.ciudadreal.es/aviso-legal

VOX Grupo Municipal Ciudad Real

ALEGACIONES AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE -PMUS- DE CIUDAD REAL (2022–2030)

Luis Alberto Marín Morales, como Portavoz Municipal en representación del Grupo Municipal VOX del Ayuntamiento de Ciudad Real

EXPONE

Que mediante acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 28 de julio de 2025, se ha aprobado inicialmente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS de Ciudad Real 2022–2030), y se ha sometido a información pública por plazo de diez días, conforme a lo previsto en la normativa sectorial y en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP).

Que, dentro del plazo establecido y en ejercicio del derecho de participación ciudadana reconocido en el artículo 105 de la Constitución Española y en el artículo 129.5 de la LPACAP, formula las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- Vinculación a un Plan previamente informado como ilegal

El PMUS aprobado deriva directamente del Plan tramitado en la legislatura anterior (bajo la coalición de gobierno PSOE y Cs), sobre el cual consta informe del secretario del Pleno advirtiendo de su ilegalidad formal y sustantiva. “El PMUS no se ha hecho nuevo sino que únicamente se ha modificado el punto 4” (Miguel Hervás, concejal de Movilidad. Acta del Consejo Local de Movilidad y Seguridad vial de 16 de julio de 2025).

SEGUNDA.- Vulneración del principio de legalidad y jerarquía normativa

La Ley 7/2021, de Cambio Climático, y el RD 1052/2022 exigen que las medidas como la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) estén contempladas e integradas dentro de un PMUS completo, actualizado y aprobado conforme a todos los trámites legales.

El documento aprobado no constituye un plan nuevo autónomo, sino una reedición adaptada sin garantías jurídicas, lo cual infringe el principio de legalidad (art. 103 CE) y el principio de jerarquía normativa (art. 9.3 CE).

El propio portavoz del equipo de gobierno del Ayuntamiento de Ciudad Real del PP, Guillermo Arroyo, declaró el 28 de julio de 2025, "es esencialmente el mismo que impulsó el anterior equipo de gobierno" al que se incorpora una "adaptación de la Zona de Bajas Emisiones a la realidad de la ciudad" (https://www.ciudadreal.es/noticias/gobierno/24321-la-junta-de-gobierno-local-del-ayuntamiento-de-ciudad-real-aprueba-el-plan-de-movilidad-urbana-sostenible.html)

TERCERA.- Ausencia de juicio de proporcionalidad (STS 1372/2023)

No consta la realización de un juicio de proporcionalidad en sus tres fases (idoneidad, necesidad y proporcionalidad estricta) como exige el Tribunal Supremo en la STS 1372/2023 y el Tribunal Constitucional en la STC 148/2021. Esto resulta especialmente grave dado que el PMUS propone:

Limitaciones a la libre circulación (ZBE, ZCRS, ZECA, peatonalizaciones masivas y supresión de aparcamiento).

Medidas restrictivas con impacto directo en trabajadores, autónomos y residentes sin alternativa real de transporte público.

CUARTA.- Inexistencia de informe de impacto económico y social

El documento carece de un análisis económico y presupuestario completo, incumpliendo el artículo 129 de la Ley 39/2015 y el artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de Estabilidad Presupuestaria.

No se ha evaluado:

El coste que supone para los ciudadanos la renovación de vehículos o las limitaciones de acceso.
El impacto negativo sobre el comercio, la logística, los transportistas y el empleo local.
El gasto que asumirá el Ayuntamiento con fondos públicos sin planificación detallada.

QUINTA. Participación ciudadana insuficiente y simulada

A pesar de convocar una encuesta telemática -insuficiente- y el Consejo de Movilidad y Seguridad vial, el proceso de participación pública ha sido meramente formal sin mesas sectoriales ni convocatorias reales a asociaciones vecinales, comerciantes o colectivos afectados. Esta forma de proceder vulnera el art. 129.5 LPACAP y el art. 105 CE.

La consulta promovida desde el ayuntamiento para la participación ciudadana, previa a la modificación del PMUS, ha resultado del todo confusa a tenor del testimonio del vecino M.A.M.C, "no habiendo encontrado formulario alguno en la web del ayto. para poder enviar mi opinión sobre este particular [consulta pública al PMUS], ruego me indiquen desde donde puedo participar en dicha consulta. Hago constar también que la nota informativa sobre dicha consulta tiene mal la dirección de correo electrónico para enviar las opiniones, imposibilitando así la participación ciudadana" (correo electrónico enviado a la oficina de sugerencias y reclamaciones el 12 de junio de 2025).

SEXTA. Discriminación indirecta y afectación desigual (art. 14 CE)

Las medidas contempladas suponen una carga desproporcionada para familias humildes, trabajadores del entorno rural, autónomos y pymes locales, que no pueden permitirse renovar sus vehículos o acceder al centro en condiciones restrictivas -zonas ZCRS o ZECA-. No existen planes de ayuda, plazos razonables ni medidas de compensación.

SÉPTIMA. Falta de motivación técnica suficiente

El plan incluye afirmaciones genéricas sobre calidad del aire y cambio climático, sin estudios actualizados ni datos empíricos que justifiquen las medidas propuestas. No se ha demostrado que la situación de Ciudad Real requiera las restricciones impuestas. Se incumple el deber de motivación reforzada exigido en normas como el artículo 35 LPACAP.

OCTAVA. Posible nulidad de pleno derecho

En virtud del artículo 47.2 de la Ley 39/2015, son nulas de pleno derecho las disposiciones administrativas que:

- vulneren derechos fundamentales (art. 19 CE),
- carezcan de justificación proporcional,
- infrinjan el principio de legalidad y jerarquía normativa,
- se aprueben sin memoria económica ni motivación técnica adecuada.

VOX Grupo Municipal Ciudad Real

Por todo lo anteriormente expuesto

SOLICITA

1. Que se tenga por presentado este escrito en tiempo y forma como alegaciones al PMUS aprobado por la Junta de Gobierno Local del pasado 28 de julio.

2. Que se proceda a la retirada del PMUS de Ciudad Real 2002-2030 por los motivos anteriormente expuestos.

3. Que se dé traslado al Pleno del Ayuntamiento de Ciudad Real para su conocimiento y valoración previa a cualquier aprobación definitiva.

En Ciudad Real, a 4 de agosto de 2025

VOX Grupo Municipal Ciudad Real

ALEGACIONES AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE -PMUS- DE CIUDAD REAL (2022–2030)

Luis Alberto Marín Morales, como Portavoz Municipal en representación del Grupo Municipal VOX del Ayuntamiento de Ciudad Real

EXPONE

Que mediante acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 28 de julio de 2025, se ha aprobado inicialmente el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS de Ciudad Real 2022–2030), y se ha sometido a información pública por plazo de diez días, conforme a lo previsto en la normativa sectorial y en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP).

Que, dentro del plazo establecido y en ejercicio del derecho de participación ciudadana reconocido en el artículo 105 de la Constitución Española y en el artículo 129.5 de la LPACAP, formula las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- Vinculación a un Plan previamente informado como ilegal

El PMUS aprobado deriva directamente del Plan tramitado en la legislatura anterior (bajo la coalición de gobierno PSOE y Cs), sobre el cual consta informe del secretario del Pleno advirtiendo de su ilegalidad formal y sustantiva. “El PMUS no se ha hecho nuevo sino que únicamente se ha modificado el punto 4” (Miguel Hervás, concejal de Movilidad. Acta del Consejo Local de Movilidad y Seguridad vial de 16 de julio de 2025).

SEGUNDA.- Vulneración del principio de legalidad y jerarquía normativa

La Ley 7/2021, de Cambio Climático, y el RD 1052/2022 exigen que las medidas como la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) estén contempladas e integradas dentro de un PMUS completo, actualizado y aprobado conforme a todos los trámites legales.

El documento aprobado no constituye un plan nuevo autónomo, sino una reedición adaptada sin garantías jurídicas, lo cual infringe el principio de legalidad (art. 103 CE) y el principio de jerarquía normativa (art. 9.3 CE).



El propio portavoz del equipo de gobierno del Ayuntamiento de Ciudad Real del PP, Guillermo Arroyo, declaró el 28 de julio de 2025, "es esencialmente el mismo que impulsó el anterior equipo de gobierno" al que se incorpora una "adaptación de la Zona de Bajas Emisiones a la realidad de la ciudad" (https://www.ciudadreal.es/noticias/gobierno/24321-la-junta-de-gobierno-local-del-ayuntamiento-de-ciudad-real-aprueba-el-plan-de-movilidad-urbana-sostenible.html)

TERCERA.- Ausencia de juicio de proporcionalidad (STS 1372/2023)

No consta la realización de un juicio de proporcionalidad en sus tres fases (idoneidad, necesidad y proporcionalidad estricta) como exige el Tribunal Supremo en la STS 1372/2023 y el Tribunal Constitucional en la STC 148/2021. Esto resulta especialmente grave dado que el PMUS propone:

Limitaciones a la libre circulación (ZBE, ZCRS, ZECA, peatonalizaciones masivas y supresión de aparcamiento).

Medidas restrictivas con impacto directo en trabajadores, autónomos y residentes sin alternativa real de transporte público.

CUARTA.- Inexistencia de informe de impacto económico y social

El documento carece de un análisis económico y presupuestario completo, incumpliendo el artículo 129 de la Ley 39/2015 y el artículo 7.3 de la Ley Orgánica 2/2012, de Estabilidad Presupuestaria.

No se ha evaluado:

El coste que supone para los ciudadanos la renovación de vehículos o las limitaciones de acceso.
El impacto negativo sobre el comercio, la logística, los transportistas y el empleo local.
El gasto que asumirá el Ayuntamiento con fondos públicos sin planificación detallada.

QUINTA. Participación ciudadana insuficiente y simulada

A pesar de convocar una encuesta telemática -insuficiente- y el Consejo de Movilidad y Seguridad vial, el proceso de participación pública ha sido meramente formal sin mesas sectoriales ni convocatorias reales a asociaciones vecinales, comerciantes o colectivos afectados. Esta forma de proceder vulnera el art. 129.5 LPACAP y el art. 105 CE.



La consulta promovida desde el ayuntamiento para la participación ciudadana, previa a la modificación del PMUS, ha resultado del todo confusa a tenor del testimonio del vecino M.A.M.C, "no habiendo encontrado formulario alguno en la web del ayto. para poder enviar mi opinión sobre este particular [consulta pública al PMUS], ruego me indiquen desde donde puedo participar en dicha consulta. Hago constar también que la nota informativa sobre dicha consulta tiene mal la dirección de correo electrónico para enviar las opiniones, imposibilitando así la participación ciudadana" (correo electrónico enviado a la oficina de sugerencias y reclamaciones el 12 de junio de 2025).

SEXTA. Discriminación indirecta y afectación desigual (art. 14 CE)

Las medidas contempladas suponen una carga desproporcionada para familias humildes, trabajadores del entorno rural, autónomos y pymes locales, que no pueden permitirse renovar sus vehículos o acceder al centro en condiciones restrictivas -zonas ZCRS o ZECA-. No existen planes de ayuda, plazos razonables ni medidas de compensación.

SÉPTIMA. Falta de motivación técnica suficiente

El plan incluye afirmaciones genéricas sobre calidad del aire y cambio climático, sin estudios actualizados ni datos empíricos que justifiquen las medidas propuestas. No se ha demostrado que la situación de Ciudad Real requiera las restricciones impuestas. Se incumple el deber de motivación reforzada exigido en normas como el artículo 35 LPACAP.

OCTAVA. Posible nulidad de pleno derecho

En virtud del artículo 47.2 de la Ley 39/2015, son nulas de pleno derecho las disposiciones administrativas que:

- vulneren derechos fundamentales (art. 19 CE),
- carezcan de justificación proporcional,
- infrinjan el principio de legalidad y jerarquía normativa,
- se aprueben sin memoria económica ni motivación técnica adecuada.

VOX Grupo Municipal Ciudad Real

Por todo lo anteriormente expuesto

SOLICITA

1. Que se tenga por presentado este escrito en tiempo y forma como alegaciones al PMUS aprobado por la Junta de Gobierno Local del pasado 28 de julio.

2. Que se proceda a la retirada del PMUS de Ciudad Real 2002-2030 por los motivos anteriormente expuestos.

3. Que se dé traslado al Pleno del Ayuntamiento de Ciudad Real para su conocimiento y valoración previa a cualquier aprobación definitiva.

En Ciudad Real, a 4 de agosto de 2025

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

ENMIENDAS

Datos de registro:	
Número de registro:	202599900019892
Fecha de presentación:	2025-08-04
Hora de presentación:	12:48:50

DATOS IDENTIFICATIVOS

Apellidos y Nombre/Razón	**05651440H - Luis Alberto Marín Morales**				
Domicilio:	**Plaza Mayor, 1**				
C.P.:	**13001**	Ciudad:	**Ciudad Real**	Región / País:	**Ciudad Real**
Nº de móvil:				E-mail:	**davidfotero@gmail.com**
Representante:	**-**				
Domicilio:					
C.P.:		Ciudad:		Región / País:	

DATOS DE LA SOLICITUD

ENMIENDAS

DATOS SOLICITUD

Expone: abierto el plazo para alegaciones para el Plan de MOvilidad Urbana Sostenible 2022-2030,
Solicita: sean admitidas a trámite las alegaciones del grupo municipal VOX de Ciudad Real

INTEROPERABILIDAD ENTRE ADMINISTRACIONES

SI estoy conforme a lo dispuesto en la D.A.Octava de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, cuando se formulen solicitudes por cualquier medio en las que el interesado declare datos personales que obren en poder de las Administraciones Públicas, el órgano destinatario de la solicitud podrá efectuar en el ejercicio de sus competencias las verificaciones necesarias para comprobar la exactitud de los datos.

INFORMACIÓN SOBRE PROTECCIÓN DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL

Sus datos de carácter personal se incluirán en una actividad de tratamiento de la que es responsable el EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL, cuya finalidad es la gestión del procedimiento, legitimidad basada en la ordenanza municipal correspondiente. Está prevista la comunicación de datos a administraciones competentes en la materia para la comprobación de sus datos. Sus datos personales se mantendrán hasta la terminación de las obligaciones legales. Puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación cancelación y oposición a su tratamiento, así como a no ser objeto de decisiones basadas únicamente en el tratamiento automatizado de sus datos, cuando procedan, ante el EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL, Plaza Mayor 1, 13001, Ciudad Real, o en la dirección de correo electrónico dpd@ciudadreal.es. Más información en la página web www.ciudadreal.es.

Órgano al que se dirige: Registro General de la Entidad Local.

DOCUMENTOS APORTADOS

alegaciones del grupo VOX al PMUS Ciudad Real 2025.docx Hash del documento: 530481e4187f6bbcd7de44e80859c492

alegaciones del grupo VOX al PMUS Ciudad Real 2025.pdf Hash del documento: 9ecf2198cb884d9fd06ea36ab38c995e

Fdo. LUIS ALBERTO MARIN MORALES - 05651440H

Documento firmado por: - CIF P1300000, Nº de serie: 332924855059137185404, Emisor del certificado: CN=AC CAMERFIRMA FOR LEGAL PERSONS - 2016, O=AC CAMERFIRMA S.A., OID.2.5.4.97=VATES-A82743287, SERIALNUMBER=A82743287
Código seguro de verificación: cmGABWPFRauRKW7R92dz
Página 1 de un total de 1 página(s).

Documento erróneo:
Documento Anexado.xml
El formato del documento no es correcto o bien el documento se encuentra bloqueado o protegido por contraseña.
Puede consultar el documento en los adjuntos a este Foliado.

Documento erróneo:
Documento Anexado.xml
El formato del documento no es correcto o bien el documento se encuentra bloqueado o protegido por contraseña.
Puede consultar el documento en los adjuntos a este Foliado.

En relación al escrito denominado de alegaciones al Plan de Movilidad Urbana Sostenible, presentado por el grupo municipal VOX dentro del período de enmiendas al citado texto normativo, en base al art. 40.1 del Reglamento Orgánico del Pleno y de las Áreas de Gobierno, se emite el siguiente informe respecto al error material en el trámite de consulta pública previa.

I N F O R M E

Previamente procede aclarar que la mención que se hace en la parte expositiva de estas alegaciones “a la realización del trámite de información pública por plazo de diez días, conforme a lo previsto en la normativa sectorial y en el art. 133 de la Ley 39/2015, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPACAP)”, es errónea dado que el trámite que se ha llevado a cabo en cumplimiento del apartado 1º del citado artículo ha sido de consulta pública previa a la elaboración del proyecto de Ordenanza, como así consta en diligencia obrante en el correspondiente expediente administrativo electrónico.

El tramite de información pública y audiencia a los interesados, con el texto de la Ordenanza se llevará cabo una vez aprobada inicialmente en Pleno, a tenor de lo dispuesto en el artículo 49 de ley 7/1985, de 2 de abril reguladora de las bases del Régimen Local (LRBRL), y art. 133.2 y 3 de la LPACAP). Igualmente una vez se produce esta aprobación inicial y la apertura del período de información pública, para dar cumplimiento al articulo 129.5 de la (LPACAP), se publicará el expediente completo en la web municipal apartado “Gobierno abierto / participación en proyectos normativos / información pública”, así como en el indicador nº 83 del portal municipal de la Transparencia y Buen Gobierno; en consecuencia no se ha podido vulnerar el citado art. 129.5 dado las obligaciones que de este dimanan se corresponden con un trámite procedimental posterior, que como se ha indicado es el correspondiente a la información publica.

El trámite de consulta pública, publicado en el apartado de la web municipal “Gobierno abierto / participación en proyectos normativos / consulta pública previa”, se ha llevado a cabo con estricto cumplimento del art. 133.1 de la LPACAP, con la salvedad de un error material en el correo electrónico para remisión de aportaciones que fue comunicado por un vecino a través de la Oficina de sugerencias y reclamaciones, al inicio del plazo y que fue subsanado inmediatamente, quedando incorporadas las aportaciones del citado vecino presentadas a través de la citada oficina, al correspondiente expediente. Hay que aclarar que el citado precepto no establece un plazo concreto para el cumplimiento de este trámite, habitualmente el plazo que se establece en este Ayuntamiento es de 10 días hábiles; no consta la presentación de aportaciones fuera de este plazo motivadas por este error material, que en todo caso habrían sido admitidas como prolongación del plazo por imposibilidad técnica.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 27oY1xoa2nHVEfVGiLbr
Firmado por OFICIAL MAYOR JOSE MARIA OSUNA BAENA el 07/08/2025 10:49:10
El documento consta de 1 página/s. Página 1 de 1

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0ygM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMENEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 1 de 6

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Dña. MARÍA DEL MAR SÁNCHEZ IZARRA, CONCEJAL – SECRETARIA DE LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL.

CERTIFICO: Que en la sesión **ORDINARIA** celebrada por la **JUNTA DE GOBIERNO LOCAL** de este Excmo. Ayuntamiento **el día 28 de julio de 2025**, adoptó el acuerdo que se transcribe a continuación:

6.- PROPUESTA DE LA CONCEJALA DELEGADA DEL ÁREA DE GOBIERNO DE SEGURIDAD, URBANISMO Y SERVICIOS A LA CIUDAD. APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE.

VISTA la propuesta de acuerdo cuyo tenor literal es el siguiente:

P R O P U E S T A

Visto el informe técnico emitido por D. Santiago Sánchez-Crespo Sánchez-Crespo, Jefe de Servicio de Movilidad, en relación a la aprobacion del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del siguiente tenor literal:

"INFORME TÉCNICO RELATIVO A LA ACTUALIZACIÓN Y APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL

Con fecha 11 de mayo de 2015 se aprobó, por acuerdo de la Junta de Gobierno Local, la última actualización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real, que venía a complementar el plan aprobado inicialmente en 2012.

Posteriormente, mediante acuerdo de Junta de Gobierno Local de fecha 6 de

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0yqM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMENEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 2 de 6

septiembre de 2021, se autorizó la necesidad y el gasto para la redacción de una revisión completa del PMUS, justificada por los siguientes motivos:

a) Externos:

- La entrada en vigor de la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética**, que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a implantar una **Zona de Bajas Emisiones (ZBE)**, debidamente prevista en un Plan de Movilidad aprobado.
- La **modificación del Reglamento General de Circulación** (Real Decreto 970/2020), que establece nuevos límites de velocidad en vías urbanas, lo cual exige una revisión de la jerarquía viaria propuesta en el plan anterior.
- La actualización de **objetivos nacionales y europeos** de sostenibilidad, reducción de emisiones y eficiencia energética en la movilidad urbana.

b) Internos:

- **Finalización del periodo de vigencia del PMUS anterior** (2012–2025), en línea con las recomendaciones del IDAE y la iniciativa europea ELTIS, que recomiendan una revisión cada 6–8 años.
- **Reordenación del eje administrativo** de la ciudad por la concentración de dependencias de la Junta de Comunidades en el antiguo hospital (Carretera de Porzuna), lo que modificará significativamente la movilidad en el entorno.
- Necesidad de analizar el impacto en la movilidad generado por **nuevos desarrollos industriales** al este del municipio.
- Revisión y actualización de:
  - Propuestas de **peatonalización y ejes cívicos**, incluidas las áreas de influencia universitaria.
  - La **red ciclista**, conforme al Plan Director de Movilidad Ciclista.
  - La estrategia de **aparcamientos disuasorios**, incluyendo la evaluación de una segunda corona de estacionamientos periféricos.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0ygM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMENEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 3 de 6

- La posible **ampliación y modernización del sistema ORA**, incorporando nuevos modelos de regulación del aparcamiento.

Una vez redactado el nuevo borrador del PMUS, se presentó en **el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial del 18 de mayo de 2022**, abriendo un plazo de 15 días para la presentación de sugerencias y alegaciones por parte de sus miembros.

Con fecha **25 de julio de 2022**, y una vez integradas las aportaciones pertinentes, el Consejo procedió a su **aprobación por mayoría**, siendo **ratificado posteriormente por la Junta de Gobierno Local** en sesión de **1 de agosto de 2022**.

No obstante, y como consecuencia de la reciente doctrina jurisprudencial que **exige la aprobación de los Planes de Movilidad por el Pleno Municipal**, así como su **exposición pública previa durante un plazo mínimo de 30 días**, se procede nuevamente a su presentación ante el **Consejo de Movilidad y Seguridad Vial el 16 de julio de 2025**, donde ha sido aprobado de nuevo por mayoría de sus integrantes.

Que el documento aprobado, se ajusta al siguiente marco normativo:

- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
- Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Ciudad Real (2012).
- Plan Director de Movilidad Ciclista de Ciudad Real (2015).
- Plan de Seguridad Vial Urbana (2016).
- Ordenanzas municipales vigentes en materia de movilidad, tráfico, transporte público, estacionamiento, movilidad ciclista, zonas peatonales y VMP.

Del mismo modo, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible asume los objetivos que la ley desarrolla para las Administraciones Públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, siendo los siguientes:

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0yqM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMENEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 4 de 6

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

- Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
- Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
- Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
- Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los trasportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
- Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.

Teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, el PMUS 2022-2030 cumple rigurosamente con los principios y requisitos establecidos en la legislación vigente. Incorpora las actualizaciones necesarias para responder a los cambios normativos, los nuevos desarrollos urbanos y las demandas de movilidad sostenible. El proceso de consulta y aprobación en el Consejo de Movilidad y Seguridad Vial, junto con la próxima exposición pública de 30 días, garantiza la transparencia y participación requeridas.

Por tanto, no se observa impedimento alguno para que este Ayuntamiento eleve el PMUS al Pleno Municipal para su aprobación definitiva, en cumplimiento de las normativas aplicables y en beneficio de una movilidad más sostenible, segura y eficiente en Ciudad Real.

Lo que se informa a los efectos oportunos

Ciudad Real, 16 de julio de 2025

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

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Fdo.: Santiago Sánchez Crespo / JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD"

Por cuanto antecede se propone:

PRIMERO.- Aprobación por la Junta de Gobierno Local del proyecto de Plan de Movilidad Urbana Sostenible, cuyo contenido figura en documento del expediente de SIGEM, con código CVE: **VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL (** para acceder al contenido del Plan a través de la sede electrónica municipal / verificación de documentos electrónicos / documentos del Ayuntamiento con CVE)

SEGUNDO .- Aprobación inicial por el Pleno del texto del citado Plan, previo dictamen de la Comisión correspondiente.

TERCERO.- La exposición al público durante 30 días hábiles a los efectos de presentación de sugerencias y reclamaciones, y demás requisitos necesarios para su entrada en vigor, de conformidad con los artículos 49, 70-2 y 65-2 de la la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. .

CUARTO.- Dar traslado a Oficialía Mayor para su desarrollo y tramitación.

Sometido el asunto a votación, la Junta de Gobierno Local, por unanimidad de los asistentes, adopta el siguiente acuerdo:

Aprobar la transcrita propuesta, sin enmienda alguna.

Y para que conste y surta los efectos oportunos, sin perjuicio de los efectos prevenidos en la legislación vigente, de Orden y con el Visto Bueno de la Presidencia

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0ygM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMENEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 5 de 6

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

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Nº 28/2025

CERTIFICADO
JUNTA DE GOBIERNO LOCAL

Vº Bº
LA PRESIDENCIA,

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 98dtqkiXWsx0ygM6oUDE
Firmado por CONCEJALA PAR. CIUDADANA, INFORMATICA, AE M. MAR SÁNCHEZ IZARRA el 29/07/2025 12:55:37
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMENEZ el 29/07/2025 12:58:05
El documento consta de 6 página/s. Página 6 de 6

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

Partido
Socialista
de Ciudad Real

Grupo
Municipal

Plaza Mayor, 1
13071 Ciudad Real
Tel.-926211044, Ext. 636
psoe@ayto-ciudadreal.es

PSOE

ALEGACIONES QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) DE CIUDAD REAL

Habiendo tenido acceso al expediente Nº 18433/2025 de aprobación inicial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real, y en ejercicio del derecho de participación pública y atendiendo al artículo 40 del Reglamento Orgánico de Pleno, respecto al plazo de 10 días hábiles para estudio y en su caso, presentación de enmiendas, el Grupo Municipal socialista del Ayuntamiento de Ciudad Real, presenta las siguientes **ALEGACIONES**:

ALEGACIÓN 1: REDUCCIÓN INJUSTIFICADA DEL ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

El documento mantiene los objetivos de reducción de emisiones pero reduce de forma significativa el ámbito geográfico inicialmente previsto para la ZBE, estableciéndose en una zona que YA es peatonal y por lo tanto, lógicamente, está menos contaminada. Esta decisión no está suficientemente motivada desde el punto de vista técnico ni medioambiental.

La Sección 4.1.3 (págs. 153 y 154) dice: “Los principales objetivos de la Zona de Bajas Emisiones son la preservación y mejora de la calidad del aire. Para ello, se busca reducir la emisión de contaminantes atmosféricos, así como el ruido provocados por el tráfico rodado”.

“….se han superado algunos valores recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en sus directrices de 2021. En particular, se destacan excesos en los niveles de ozono (75 días al año) y partículas PM10…”

La Sección 4.1.5 (pág. 155), establece un nuevo perímetro más limitado respecto al definido en versiones previas del plan.

Se mantienen objetivos generales de reducción de emisiones de NO_2 y PM10, sin que haya medidas equiparables de prevención de la contaminación.

Solicitamos:

Que se establezcan medidas anti contaminación equiparables a las anteriores para que la eficacia de las mismas conduzcan al mismo objetivo o se justifique técnica y legalmente la nueva delimitación.

Partido
Socialista
de Ciudad Real

Grupo
Municipal

Plaza Mayor, 1
13071 Ciudad Real
Tel.-926211044, Ext. 636
psoe@ayto-ciudadreal.es

PSOE

Que se asegure de esta manera el cumplimiento de los compromisos climáticos y de calidad del aire asociados a los fondos europeos de financiación.

ALEGACIÓN 2: AUSENCIA DE PROTOCOLO DE COMUNICACIÓN DE PICOS DE CONTAMINACIÓN

El documento plantea un sistema reactivo de restricciones ante episodios de contaminación, sin incluir un protocolo específico ni canales de comunicación definidos hacia la ciudadanía.

La Sección 4.1.8 (pág. 156) menciona " las restricciones de acceso y circulación de vehículos con limitaciones en función del potencial contaminante de los mismos o siguiendo criterios de cuantificación de vehículos máximo en el interior de la zona delimitada", pero no se detallan procedimientos de aviso público.

Solicitamos:

Que se incluya un protocolo concreto de información ciudadana (tiempos de aviso, canales, señalización temporal, niveles de activación) conforme a los principios de transparencia y salud pública.

ALEGACIÓN 3: FALTA DE INFORMACIÓN SOBRE LAS PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO ELIMINADAS Y SUS ALTERNATIVAS

El documento no cuantifica el número de plazas de aparcamiento óptimo para atender las necesidades, la pérdida de plazas de estacionamiento regulado (zona azul) en el área afectada por la ZBE, ni plantea una estrategia concreta de reposición o compensación.

La Sección 2.8 (págs. 101 y ss.), contiene un análisis general del estacionamiento, del número de plazas actuales dentro y fuera de rondas, de zonas de carga y descarga, de usos por residentes y foráneos, sin embargo, el plan no contempla las soluciones a futuro, respondiendo a las necesidades generadas por la implantación de la ZBE y la eliminación de plazas de zona azul.

En la Sección 4.2.1. (pág. 161), se alude al “objetivo principal es reducir la presencia del vehículo privado a lo mínimo necesario y limitar el tráfico de paso, dándole la prioridad al peatón, la bici y los VMP”, pero no se detallan cifras concretas de eliminación de plazas ni localizaciones para su reubicación.

Partido
Socialista
de Ciudad Real

Grupo
Municipal

Plaza Mayor, 1
13071 Ciudad Real
Tel.-926211044, Ext. 636
psoe@ayto-ciudadreal.es

La Sección 4.2.2, habla de la supresión de plazas de aparcamiento: “A consecuencia de las peatonalizaciones, será necesario suprimir distintos tipos de plazas”

Solicitamos:

Que se indique cuántas plazas de aparcamiento regulado (zona azul) y no regulado serán eliminadas y en qué lugares se habilitarán otras alternativas, con prioridad para residentes, carga y descarga y personas con movilidad reducida.

ALEGACIÓN 4: NECESIDAD DE UN NUEVO MODELO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

El PMUS no propone una reforma estructural del transporte urbano. Se mantiene el modelo radial de líneas con escasa frecuencia, sin adaptarlo a un modelo más ágil, circular o interconectado.

El análisis diagnóstico recogido en la Sección 2.10 (pág. 134), se refleja la insatisfacción ciudadana por frecuencia, trazado y cobertura de líneas.

En la Sección 4.4 (págs. 183 y ss), se analizan deficiencias del sistema actual, pero las propuestas se centran en el cambio puntual de alguna línea, en concreto la 4, y en "adaptaciones" de algunas rutas, sin un rediseño integral del sistema de transporte público.

Solicitamos:

Que se incorpore una propuesta de rediseño del sistema con líneas circulares, aumento de frecuencias, mejor conexión entre barrios y estaciones clave, e integración con otros modos de movilidad.

ALEGACIÓN 5: FALTA DE CERTIDUMBRE Y PLANIFICACIÓN COMUNICATIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LA ZBE

La Sección 4.1.10, refiere que “Será necesario comunicar a la ciudadanía las medidas y recoger sus propuestas, con hincapié en las restricciones horarias y tipologías de vehículos afectados en el nuevo escenario”, cuestión con la estamos absolutamente de acuerdo.

El calendario al que se refiere el Plan en su Sección 4.1.11, en algún momento hace referencia a “Campañas de información…”,

Partido
Socialista
de Ciudad Real

Grupo
Municipal

Plaza Mayor, 1
13071 Ciudad Real
Tel.-926211044, Ext. 636
psoe@ayto-ciudadreal.es

PSOE

La Sección 4.2.2, habla de la modificación de itinerarios en el centro, consecuencia de las nuevas peatonalizaciones y la implantación de la ZBE.

A lo largo de todo el Plan, se recogen las medidas que lo conforman y las actuaciones que serán necesarias para su puesta en marcha, pero se echa en falta un cronograma claro y un plan de comunicación. No concreta cuándo ni qué tipo de acciones comunicativas a la población se van a llevar a cabo.

Solicitamos:

Que se incorpore un calendario de implantación de la ZBE con hitos, fases y estrategias de comunicación multicanal, garantizando la información a la ciudadanía en cada fase.

POR TODO ELLO, EL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA **SOLICITA**:

Que se tengan por presentadas las presentes alegaciones, se estimen y se modifique el PMUS conforme a lo solicitado.

En Ciudad Real, a 12 de agosto de 2025.

Firmado por MARTINEZ ARCOS SARA SUSANA - ***9086** el día 11/08/2025 con un certificado emitido por AC FNMT Usuarios

Fdo.: Sara Martínez

Portavoz.

Partido
Socialista
de Ciudad Real

Grupo
Municipal

Plaza Mayor, 1
13071 Ciudad Real
Tel.-926211044, Ext. 636
psoe@ayto-ciudadreal.es

PSOE

ALEGACIONES QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS) DE CIUDAD REAL

Habiendo tenido acceso al expediente Nº 18433/2025 de aprobación inicial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real, y en ejercicio del derecho de participación pública y atendiendo al artículo 40 del Reglamento Orgánico de Pleno, respecto al plazo de 10 días hábiles para estudio y en su caso, presentación de enmiendas, el Grupo Municipal socialista del Ayuntamiento de Ciudad Real, presenta las siguientes **ALEGACIONES**:

ALEGACIÓN 1: REDUCCIÓN INJUSTIFICADA DEL ÁMBITO DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES

El documento mantiene los objetivos de reducción de emisiones pero reduce de forma significativa el ámbito geográfico inicialmente previsto para la ZBE, estableciéndose en una zona que YA es peatonal y por lo tanto, lógicamente, está menos contaminada. Esta decisión no está suficientemente motivada desde el punto de vista técnico ni medioambiental.

La Sección 4.1.3 (págs. 153 y 154) dice: “Los principales objetivos de la Zona de Bajas Emisiones son la preservación y mejora de la calidad del aire. Para ello, se busca reducir la emisión de contaminantes atmosféricos, así como el ruido provocados por el tráfico rodado”.

“….se han superado algunos valores recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en sus directrices de 2021. En particular, se destacan excesos en los niveles de ozono (75 días al año) y partículas PM10…”

La Sección 4.1.5 (pág. 155), establece un nuevo perímetro más limitado respecto al definido en versiones previas del plan.

Se mantienen objetivos generales de reducción de emisiones de NO_2 y PM10, sin que haya medidas equiparables de prevención de la contaminación.

Solicitamos:

Que se establezcan medidas anti contaminación equiparables a las anteriores para que la eficacia de las mismas conduzcan al mismo objetivo o se justifique técnica y legalmente la nueva delimitación.

Partido
Socialista
de Ciudad Real

Grupo
Municipal

Plaza Mayor, 1
13071 Ciudad Real
Tel.-926211044, Ext. 636
psoe@ayto-ciudadreal.es

PSOE

Que se asegure de esta manera el cumplimiento de los compromisos climáticos y de calidad del aire asociados a los fondos europeos de financiación.

ALEGACIÓN 2: AUSENCIA DE PROTOCOLO DE COMUNICACIÓN DE PICOS DE CONTAMINACIÓN

El documento plantea un sistema reactivo de restricciones ante episodios de contaminación, sin incluir un protocolo específico ni canales de comunicación definidos hacia la ciudadanía.

La Sección 4.1.8 (pág. 156) menciona " las restricciones de acceso y circulación de vehículos con limitaciones en función del potencial contaminante de los mismos o siguiendo criterios de cuantificación de vehículos máximo en el interior de la zona delimitada", pero no se detallan procedimientos de aviso público.

Solicitamos:

Que se incluya un protocolo concreto de información ciudadana (tiempos de aviso, canales, señalización temporal, niveles de activación) conforme a los principios de transparencia y salud pública.

ALEGACIÓN 3: FALTA DE INFORMACIÓN SOBRE LAS PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO ELIMINADAS Y SUS ALTERNATIVAS

El documento no cuantifica el número de plazas de aparcamiento óptimo para atender las necesidades, la pérdida de plazas de estacionamiento regulado (zona azul) en el área afectada por la ZBE, ni plantea una estrategia concreta de reposición o compensación.

La Sección 2.8 (págs. 101 y ss.), contiene un análisis general del estacionamiento, del número de plazas actuales dentro y fuera de rondas, de zonas de carga y descarga, de usos por residentes y foráneos, sin embargo, el plan no contempla las soluciones a futuro, respondiendo a las necesidades generadas por la implantación de la ZBE y la eliminación de plazas de zona azul.

En la Sección 4.2.1. (pág. 161), se alude al “objetivo principal es reducir la presencia del vehículo privado a lo mínimo necesario y limitar el tráfico de paso, dándole la prioridad al peatón, la bici y los VMP”, pero no se detallan cifras concretas de eliminación de plazas ni localizaciones para su reubicación.

Partido
Socialista
de Ciudad Real

Grupo
Municipal

Plaza Mayor, 1
13071 Ciudad Real
Tel.-926211044, Ext. 636
psoe@ayto-ciudadreal.es

PSOE

La Sección 4.2.2, habla de la supresión de plazas de aparcamiento: “A consecuencia de las peatonalizaciones, será necesario suprimir distintos tipos de plazas”

Solicitamos:

Que se indique cuántas plazas de aparcamiento regulado (zona azul) y no regulado serán eliminadas y en qué lugares se habilitarán otras alternativas, con prioridad para residentes, carga y descarga y personas con movilidad reducida.

ALEGACIÓN 4: NECESIDAD DE UN NUEVO MODELO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO

El PMUS no propone una reforma estructural del transporte urbano. Se mantiene el modelo radial de líneas con escasa frecuencia, sin adaptarlo a un modelo más ágil, circular o interconectado.

El análisis diagnóstico recogido en la Sección 2.10 (pág. 134), se refleja la insatisfacción ciudadana por frecuencia, trazado y cobertura de líneas.

En la Sección 4.4 (págs. 183 y ss), se analizan deficiencias del sistema actual, pero las propuestas se centran en el cambio puntual de alguna línea, en concreto la 4, y en "adaptaciones" de algunas rutas, sin un rediseño integral del sistema de transporte público.

Solicitamos:

Que se incorpore una propuesta de rediseño del sistema con líneas circulares, aumento de frecuencias, mejor conexión entre barrios y estaciones clave, e integración con otros modos de movilidad.

ALEGACIÓN 5: FALTA DE CERTIDUMBRE Y PLANIFICACIÓN COMUNICATIVA SOBRE LA IMPLANTACIÓN DE LA ZBE

La Sección 4.1.10, refiere que “Será necesario comunicar a la ciudadanía las medidas y recoger sus propuestas, con hincapié en las restricciones horarias y tipologías de vehículos afectados en el nuevo escenario”, cuestión con la estamos absolutamente de acuerdo.

El calendario al que se refiere el Plan en su Sección 4.1.11, en algún momento hace referencia a “Campañas de información…”,

Partido
Socialista
de Ciudad Real

Grupo
Municipal

Plaza Mayor, 1
13071 Ciudad Real
Tel.-926211044, Ext. 636
psoe@ayto-ciudadreal.es

PSOE

La Sección 4.2.2, habla de la modificación de itinerarios en el centro, consecuencia de las nuevas peatonalizaciones y la implantación de la ZBE.

A lo largo de todo el Plan, se recogen las medidas que lo conforman y las actuaciones que serán necesarias para su puesta en marcha, pero se echa en falta un cronograma claro y un plan de comunicación. No concreta cuándo ni qué tipo de acciones comunicativas a la población se van a llevar a cabo.

Solicitamos:

Que se incorpore un calendario de implantación de la ZBE con hitos, fases y estrategias de comunicación multicanal, garantizando la información a la ciudadanía en cada fase.

POR TODO ELLO, EL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA **SOLICITA**:

Que se tengan por presentadas las presentes alegaciones, se estimen y se modifique el PMUS conforme a lo solicitado.

En Ciudad Real, a 12 de agosto de 2025.

Fdo.: Sara Martínez

Portavoz.

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

ENMIENDAS

Datos de registro:	
Número de registro:	202599900020551
Fecha de presentación:	2025-08-12
Hora de presentación:	10:06:15

DATOS IDENTIFICATIVOS

Apellidos y Nombre/Razón	**05690860Q - GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA**				
Domicilio:	**PLAZA MAYOR, 1**				
C.P.:	**13001**	Ciudad:	**CIUDAD REAL**	Región / País:	**CIUDAD REAL**
Nº de móvil:	**926211044**			E-mail:	**SMARTINEZ@AYTO-CIUDADREAL.ES**
Representante:	**-**				
Domicilio:					
C.P.:		Ciudad:		Región / País:	

DATOS DE LA SOLICITUD

ENMIENDAS

DATOS SOLICITUD
Expone: El Grupo Municipal Socialista en el Ayuntamiento de Ciudad Real
Solicita: Presentar alegaciones al PMUS
INTEROPERABILIDAD ENTRE ADMINISTRACIONES
SI estoy conforme a lo dispuesto en la D.A.Octava de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, cuando se formulen solicitudes por cualquier medio en las que el interesado declare datos personales que obren en poder de las Administraciones Públicas, el órgano destinatario de la solicitud podrá efectuar en el ejercicio de sus competencias las verificaciones necesarias para comprobar la exactitud de los datos.

INFORMACIÓN SOBRE PROTECCIÓN DE DATOS DE CARÁCTER PERSONAL
Sus datos de carácter personal se incluirán en una actividad de tratamiento de la que es responsable el EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL, cuya finalidad es la gestión del procedimiento, legitimidad basada en la ordenanza municipal correspondiente. Está prevista la comunicación de datos a administraciones competentes en la materia para la comprobación de sus datos. Sus datos personales se mantendrán hasta la terminación de las obligaciones legales. Puede ejercitar sus derechos de acceso, rectificación cancelación y oposición a su tratamiento, así como a no ser objeto de decisiones basadas únicamente en el tratamiento automatizado de sus datos, cuando procedan, ante el EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL, Plaza Mayor 1, 13001, Ciudad Real, o en la dirección de correo electrónico dpd@ciudadreal.es. Más información en la página web www.ciudadreal.es.

Órgano al que se dirige: Registro General de la Entidad Local.

DOCUMENTOS APORTADOS

250812-Alegaciones PMUS.doc Hash del documento: a61b61458dc45fbe7137ab01af0b538e

250812-Alegaciones PMUS_signed.pdf Hash del documento: 2ba4cc8991697a49440efe9d1d8cfd1f

Fdo. SARA SUSANA MARTINEZ ARCOS - 05690860Q

Documento firmado por: - CIF P1300000, Nº de serie: 332924855059137185404, Emisor del certificado: CN=AC CAMERFIRMA FOR LEGAL PERSONS - 2016, O=AC CAMERFIRMA S.A., OID.2.5.4.97=VATES-A82743287, SERIALNUMBER=A82743287
Código seguro de verificación: t5uoB53Kc6DfZN2CZbuB
Página 1 de un total de 1 página(s).

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Documento erróneo:
Anexo a Solicitud.xml
El formato del documento no es correcto o bien el documento se encuentra bloqueado o protegido por contraseña.
Puede consultar el documento en los adjuntos a este Foliado.

Documento erróneo:
Anexo a Solicitud.xml
El formato del documento no es correcto o bien el documento se encuentra bloqueado o protegido por contraseña.
Puede consultar el documento en los adjuntos a este Foliado.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: +3iduiz9Kp7+1Jpg7tLi
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 19/08/2025 12:18:31
El documento consta de 4 página/s. Página 1 de 4

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

INFORME TÉCNICO EN CONTESTACIÓN A LAS ENMIENDAS FORMULADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL PSOE AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL 2022–2030

I. INTRODUCCIÓN

El presente informe responde técnicamente a las enmiendas formuladas por el Grupo Municipal PSOE en relación al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real 2022–2030, aprobado inicialmente por JGL para su posterior elevación al Pleno municipal.

Se analizan de forma detallada los aspectos señalados, diferenciando lo que constituye materia propia del PMUS de lo que debe ser objeto del proyecto específico de ZBE y su ordenanza reguladora, tal y como establece el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre.

II. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

Alegación 1: Reducción injustificada del ámbito de la ZBE:

El ámbito geográfico de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) que se recoge en el PMUS no supone una reducción respecto a la delimitación inicialmente prevista en la versión inicial. Dicho perímetro sigue correspondiendo a la totalidad del interior de la ronda de circunvalación de Ciudad Real, tal y como se contempló desde la primera propuesta técnica.

En coherencia con lo dispuesto en el artículo 4.2 del Real Decreto 1052/2022, el PMUS define este perímetro como referencia estratégica, quedando su desarrollo y concreción operativa para el proyecto técnico específico de ZBE y la ordenanza municipal reguladora.

La diferencia fundamental radica en que, en la fase de implantación, y conforme a criterios de eficacia y proporcionalidad, la regulación del acceso y uso de la ZBE se graduará en función de las emisiones reales detectadas por la red de sensores ambientales instalados en la ciudad. Este enfoque permitirá:

- Activar medidas más restrictivas únicamente cuando las condiciones de calidad del aire lo requieran.
- Garantizar la proporcionalidad en la aplicación de restricciones, evitando impactos innecesarios cuando los niveles de contaminantes estén dentro de los límites legales.
- Disponer de datos objetivos y trazables para la evaluación y revisión de la ZBE.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: +3idujz9Kp7+1Jpg7tLi
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 19/08/2025 12:18:31
El documento consta de 4 página/s. Página 2 de 4

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

Este modelo adaptativo no reduce el ámbito, sino que introduce un sistema de gestión dinámica alineado con el artículo 5.3 del RD 1052/2022, que permite ajustar las medidas en función de indicadores medidos en tiempo real.

Por tanto, se mantiene la delimitación original de la ZBE al perímetro de rondas, siendo la modulación de sus restricciones una cuestión técnica que se desarrollará en la fase de ejecución, conforme al proyecto técnico y la ordenanza que lo regule.

Alegación 2. Ausencia de protocolo de comunicación de picos de contaminación:

El PMUS establece un marco general de actuación ante episodios de contaminación, pero el protocolo operativo, niveles de activación y canales de comunicación son materia propia del Plan de Actuación ante Episodios de Alta Contaminación y del proyecto de ZBE, no del documento estratégico.

El art. 5.2 del RD 1052/2022 establece que la ZBE debe incluir:

- Procedimiento de activación y desactivación.
- Canales de información ciudadana.
- Señalización física y digital.

Este protocolo se desarrollará en el expediente específico de ZBE, garantizando avisos con antelación suficiente y multicanal (web, app municipal, señalización variable, medios de comunicación).

Alegación 3. Falta de información sobre plazas de estacionamiento eliminadas y alternativas:

El **PMUS** incorpora un análisis general de la oferta y demanda de estacionamiento en la ciudad, que constituye la base estratégica para la toma de decisiones en materia de regulación del espacio público. No obstante, el PMUS, por su carácter programático, **no** tiene como objeto definir con precisión el número exacto de plazas de estacionamiento afectadas por las medidas derivadas de la futura ZBE**,** ni las soluciones alternativas específicas en cada calle o sector.

Tal y como establece el artículo 4.4 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre**,** corresponde al proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones concretar:

- El inventario actualizado de las plazas de estacionamiento en el ámbito de la ZBE.
- La estimación de las plazas afectadas por las medidas de restricción.
- Las alternativas y medidas de reorganización previstas (aparcamientos disuasorios, residentes, rotación, carga y descarga, PMR, etc.).

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: +3iduiz9Kp7+1Jpg7tLi
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 19/08/2025 12:18:31
El documento consta de 4 página/s. Página 3 de 4

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

Dicho proyecto, junto con su correspondiente ordenanza reguladora**,** será el instrumento que establezca el detalle operativo de la reordenación del estacionamiento, garantizando la adecuada proporcionalidad y la necesaria seguridad jurídica en su aplicación.

Alegación 4. Necesidad de un nuevo modelo de transporte público urbano:

El PMUS incorpora un análisis global del sistema de transporte público urbano y establece líneas estratégicas de mejora. En este sentido, y conforme a la ampliación de plazo concedida por el Ayuntamiento a la empresa concesionaria del transporte público**,** se ha establecido como mejora que en el año 2026 se redactará un Plan Director del Servicio de Transporte Público de Ciudad Real**,** antes de que finalice el cuarto año de la ampliación de la concesión.

Este Plan Director contendrá, al menos, los siguientes apartados:

- Marco regulador**:** antecedentes y marco competencial del servicio.
- Análisis de la situación actual**:** población, movilidad, infraestructuras e impacto ambiental.
- Diagnóstico y líneas estratégicas: problemas detectados y definición general de la estrategia.
- Propuesta de mejoras: actuaciones concretas y planificación en un horizonte temporal vinculado a la duración concesional.

Dicho documento constituirá un diagnóstico actualizado y exhaustivo, que permitirá evaluar de manera objetiva la situación del transporte público en ese momento y acometer las actuaciones necesarias para garantizar su mejora, eficiencia e integración en el sistema global de movilidad urbana.

En consecuencia, el PMUS actual sienta las bases estratégicas para orientar el transporte público hacia un modelo más eficiente y sostenible**,** mientras que el Plan Director será el instrumento operativo y de gestión que concretará las medidas, asegurando la correcta planificación a medio y largo plazo.

Alegación 5. Falta de certidumbre y planificación comunicativa sobre la implantación de la ZBE:

El PMUS recoge la necesidad de una comunicación eficaz (capítulo 4.1.10 y 4.1.11), pero el calendario detallado con fases, hitos y acciones comunicativas es un requisito del proyecto de ZBE, no del PMUS.

El art. 6.1 del RD 1052/2022 exige que cada ZBE cuente con un plan de comunicación multicanal previo a su implantación, con participación ciudadana y atención específica a colectivos afectados.

Por tanto, este contenido se desarrollará en el expediente de ZBE y en la ordenanza reguladora.

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

III. CONCLUSIÓN

Muchas de las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal PSOE se refieren a aspectos que no son objeto del PMUS, sino que corresponden al desarrollo técnico y normativo de la Zona de Bajas Emisiones, conforme al Real Decreto 1052/2022.

El PMUS sí incluye la justificación, objetivos y medidas marco para implantar la ZBE, pero deja su definición detallada, protocolos, reposición de plazas y calendario de implantación al proyecto técnico y a la ordenanza municipal específica, que serán tramitados con exposición pública y aprobación plenaria.

En consecuencia, no se estima procedente modificar el PMUS en los términos solicitados, quedando garantizada la adecuada planificación y desarrollo posterior en los instrumentos correspondientes.

En virtud de lo expuesto, se emite el presente informe en contestación a las alegaciones formuladas, bajo mi leal saber y entender.

Ciudad Real, 18 de agosto de 2025

Firmado digitalmente por SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ-CRESPO SANTIAGO - 70570555T
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=IDCES-70570555T, givenName=SANTIAGO, sn=SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ-CRESPO, cn=SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ-CRESPO SANTIAGO - 70570555T

Fdo: Santiago Sánchez Crespo
JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: +3iduiz9Kp7+1Jpg7tLi
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 19/08/2025 12:18:31
El documento consta de 4 página/s. Página 4 de 4

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: bHFUL1C4uqLoEuHTsVTT
Firmado por CONCEJAL DELEGADO DE OBRAS Y MOVILIDAD MIGUEL HERVAS MEGIAS el 04/09/2025 21:00:29
El documento consta de 8 página/s. Página 1 de 8

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Propuesta
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

P R O P U E S T A

Vistas las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal VOX, al proyecto de Plande Movilidad Urbana Sostenible, de fecha 4 de agosto (registro de entrada 202599900019892),.

Emitido informe técnico con fecha 3 de septiembre, por D. Santiago Sáncjhez-Crespo Sánchez-Crespo, Jefe de Servicio de Movilidad, en relación con las citadas enmiendas, del siguiente tenor literal:

"INFORME TÉCNICO EN CONTESTACIÓN A LAS ALEGACIONES FORMULADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL VOX AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL 2022–2030

I. INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene por objeto responder técnicamente a las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal VOX, en relación con el expediente de información pública del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real 2022–2030, aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno Local en fecha 28 de julio de 2025.

Se expone a continuación un análisis detallado y motivado de cada alegación, aclarando su encaje normativo, la naturaleza del PMUS y el procedimiento legalmente previsto.

II. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

Alegación 1. Vinculación a un plan previamente "informado como ilegal":

Existe un informe del Secretario General del Ayuntamiento en el que se indica que el procedimiento seguido para la aprobación inicial del PMUS en 2023 no se ajustaba plenamente a la normativa vigente, al haberse tramitado y aprobado únicamente por la Junta de Gobierno Local, cuando en virtud de la Ley 7/2021 y la doctrina derivada de su aplicación, la competencia correspondía al Pleno.

Este informe no cuestiona la validez técnica ni la legalidad material del contenido del PMUS, sino únicamente el trámite seguido para su aprobación. Precisamente por ello, y para subsanar dicho defecto procedimental, se ha reiniciado la tramitación con aprobación en el Consejo Local de Movilidad y elevación al Pleno municipal, en cumplimiento estricto de lo previsto en la normativa vigente y en las exigencias derivadas del Real Decreto 1052/2022 sobre Zonas de Bajas Emisiones.

En consecuencia, el actual PMUS de Ciudad Real 2022–2030 no parte de una "ilegalidad de origen", sino que se ha ajustado a las observaciones formuladas en el citado informe del Secretario, asegurando así la plena validez jurídica de su aprobación definitiva.

Alegación 2. Vulneración del principio de legalidad y jerarquía normativa:

El PMUS cumple estrictamente la Ley 7/2021, de Cambio Climático, y el Real Decreto 1052/2022, que regulan las ZBE. Según su artículo 2.3, las ZBE se regulan mediante normativa municipal específica, y deben estar contempladas dentro del PMUS, pero no desarrolladas en él, sino en un proyecto técnico y una ordenanza específica.

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

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Propuesta
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

Por tanto, el PMUS actual delimita y justifica la necesidad de la ZBE, pero su contenido detallado se abordará en un expediente posterior, con memoria económica, informe jurídico y evaluación de impacto, conforme al contenido mínimo exigido por el anexo I del Real Decreto 1052/2022.
Alegación 3. Ausencia de juicio de proporcionalidad (STS 1372/2023):
El PMUS no impone directamente restricciones jurídicas a derechos fundamentales. Se trata de un documento estratégico y programático, sin eficacia ejecutiva inmediata.
El juicio de proporcionalidad exigido por el Tribunal Supremo se aplicará en el proyecto específico de ZBE, conforme al Real Decreto 1052/2022, artículos 4, 5 y anexo I. Dicho proyecto, que se someterá a información pública y aprobación plenaria, sí incluirá análisis de impacto, alternativas y medidas compensatorias.
Alegación 4. Inexistencia de informe de impacto económico y social:
Como se ha indicado, el PMUS no es una ordenanza ni una norma ejecutiva, sino un instrumento de planificación estratégica. La Ley 7/2021 y el RD 1052/2022 exigen la memoria económica completa para el proyecto de ZBE, no para el plan global de movilidad.
No obstante, el PMUS incorpora estimaciones de beneficio socioeconómico (más de 36 millones de euros/año en ahorro por reducción de emisiones, accidentes y congestión).
Alegación 5. Participación ciudadana insuficiente:
El procedimiento ha incluido:
Dos fases de participación pública: una en la fase inicial de diagnóstico (encuesta ciudadana online y en centros educativos) y otra en la fase de exposición pública del documento.

Aprobación por el Consejo Local de Movilidad en 2023 y ratificación en julio de 2025.

Inclusión de un canal oficial de alegaciones, conforme a la Ley 39/2015.

El nivel de participación ha sido suficiente y conforme a la legislación sectorial. Las ZBE, cuando se desarrollen, contarán con su propio proceso específico de participación pública de 30 días, conforme al art. 11 del RD 1052/2022.
Alegación 6. Discriminación indirecta y afectación desigual (art. 14 CE):
La creación de una ZBE no implica discriminación, sino la ejecución de una obligación legal impuesta por la Ley 7/2021, aplicable a todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes.
El desarrollo de la ZBE incluirá:
Régimen de excepciones para servicios esenciales y colectivos vulnerables.

Calendarios progresivos de aplicación.

Posibles ayudas públicas financiadas por el PRTR.
Estas medidas se abordarán en el expediente y ordenanza específica, no en el PMUS general.
Alegación 7. Falta de motivación técnica suficiente:

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: bHFUL1C4uqLoEuHTsVTT
Firmado por CONCEJAL DELEGADO DE OBRAS Y MOVILIDAD MIGUEL HERVAS MEGIAS el 04/09/2025 21:00:29
El documento consta de 8 página/s. Página 2 de 8

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

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Propuesta
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

El documento incluye:
Aforos y modelizaciones (TransCAD).

Reparto modal detallado.

Proyecciones de emisiones y beneficios.

Diagnóstico de redes y ocupación del espacio viario.

Las medidas propuestas se justifican técnica y normativamente. El nivel de detalle es coherente con el carácter estratégico del PMUS. Los datos específicos sobre contaminación atmosférica, calidad del aire y objetivos de reducción serán objeto del proyecto ZBE, como exige el artículo 10 y anexo I del RD 1052/2022.
Alegación 8. Posible nulidad de pleno derecho:
No concurre ninguno de los supuestos del artículo 47.1 o 47.2 de la Ley 39/2015:
El PMUS no vulnera derechos fundamentales.

No impone restricciones jurídicas ejecutables (estas corresponderán al desarrollo normativo).

Se tramita conforme al procedimiento legal (aprobación por Consejo de Movilidad y por Pleno).

Se acompaña de informe procedentes.

Por tanto, no procede su nulidad ni suspensión.
III. CONCLUSIÓN
El contenido de las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal VOX no invalida ni deslegitima el procedimiento seguido ni el contenido técnico del PMUS. Muchas de las cuestiones planteadas corresponden al futuro proyecto específico de ZBE, tal y como prevé el Real Decreto 1052/2022, y no al contenido del plan estratégico de movilidad.
En consecuencia, no se estima procedente la aceptación de las alegaciones presentadas, y se considera que el documento está en condiciones de ser elevado al Pleno para su aprobación definitiva, con las garantías legales y técnicas exigidas.
En virtud de lo expuesto, se emite el presente informe en contestación a las alegaciones formuladas, bajo mi leal saber y entender.
Ciudad Real, 3 de septiembre de 2025
Fdo: Santiago Sánchez Crespo JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD"

Emitido igualmente informe jurídico por la Oficilaía Mayor, con fecha 7 de agosto, en cuanto al error material en el trámite de consulta pública previa.

Vistas las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Socialista, al proyecto de Plan de Movilidad Urbana Sostenible, con fecha 12 de agosto (registro de entrada

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: bHFUL1C4uqLoEuHTsVTT
Firmado por CONCEJAL DELEGADO DE OBRAS Y MOVILIDAD MIGUEL HERVAS MEGIAS el 04/09/2025 21:00:29
El documento consta de 8 página/s. Página 3 de 8

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.
https://www.ciudadreal.es/sede-electronica.html

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: bHFUL1C4uqLoEuHTsVTT
Firmado por CONCEJAL DELEGADO DE OBRAS Y MOVILIDAD MIGUEL HERVAS MEGIAS el 04/09/2025 21:00:29
El documento consta de 8 página/s. Página 4 de 8

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Propuesta
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

202599900020551),.

Emitido informe técnico con fecha 19 de agosto, por D. Santiago Sáncjhez-Crespo Sánchez-Crespo, Jefe de Servicio de Movilidad, en relación con las citadas enmiendas, del siguiente tenor literal:

INFORME TÉCNICO EN CONTESTACIÓN A LAS ENMIENDAS FORMULADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL PSOE AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL 2022–2030

I. INTRODUCCIÓN

El presente informe responde técnicamente a las enmiendas formuladas por el Grupo Municipal PSOE en relación al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real 2022–2030, aprobado inicialmente por JGL para su posterior elevación al Pleno municipal.

Se analizan de forma detallada los aspectos señalados, diferenciando lo que constituye materia propia del PMUS de lo que debe ser objeto del proyecto específico de ZBE y su ordenanza reguladora, tal y como establece el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre.

II. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

Alegación 1: Reducción injustificada del ámbito de la ZBE:

El ámbito geográfico de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) que se recoge en el PMUS no supone una reducción respecto a la delimitación inicialmente prevista en la versión inicial. Dicho perímetro sigue correspondiendo a la totalidad del interior de la ronda de circunvalación de Ciudad Real, tal y como se contempló desde la primera propuesta técnica.

En coherencia con lo dispuesto en el artículo 4.2 del Real Decreto 1052/2022, el PMUS define este perímetro como referencia estratégica, quedando su desarrollo y concreción operativa para el proyecto técnico específico de ZBE y la ordenanza municipal reguladora.

La diferencia fundamental radica en que, en la fase de implantación, y conforme a criterios de eficacia y proporcionalidad, la regulación del acceso y uso de la ZBE se graduará en función de las emisiones reales detectadas por la red de sensores ambientales instalados en la ciudad. Este enfoque permitirá:

- Activar medidas más restrictivas únicamente cuando las condiciones de calidad del aire lo requieran.
- Garantizar la proporcionalidad en la aplicación de restricciones, evitando impactos

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: bHFUL1C4uqLoEuHTsVTT
Firmado por CONCEJAL DELEGADO DE OBRAS Y MOVILIDAD MIGUEL HERVAS MEGIAS el 04/09/2025 21:00:29
El documento consta de 8 página/s. Página 5 de 8

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Propuesta
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

innecesarios cuando los niveles de contaminantes estén dentro de los límites legales.

- Disponer de datos objetivos y trazables para la evaluación y revisión de la ZBE.

Este modelo adaptativo no reduce el ámbito, sino que introduce un sistema de gestión dinámica alineado con el artículo 5.3 del RD 1052/2022, que permite ajustar las medidas en función de indicadores medidos en tiempo real.

Por tanto, se mantiene la delimitación original de la ZBE al perímetro de rondas, siendo la modulación de sus restricciones una cuestión técnica que se desarrollará en la fase de ejecución, conforme al proyecto técnico y la ordenanza que lo regule.

Alegación 2. Ausencia de protocolo de comunicación de picos de contaminación:

El PMUS establece un marco general de actuación ante episodios de contaminación, pero el protocolo operativo, niveles de activación y canales de comunicación son materia propia del Plan de Actuación ante Episodios de Alta Contaminación y del proyecto de ZBE, no del documento estratégico.

El art. 5.2 del RD 1052/2022 establece que la ZBE debe incluir:

- Procedimiento de activación y desactivación.
- Canales de información ciudadana.
- Señalización física y digital.

Este protocolo se desarrollará en el expediente específico de ZBE, garantizando avisos con antelación suficiente y multicanal (web, app municipal, señalización variable, medios de comunicación).

Alegación 3. Falta de información sobre plazas de estacionamiento eliminadas y alternativas:

El **PMUS** incorpora un análisis general de la oferta y demanda de estacionamiento en la ciudad, que constituye la base estratégica para la toma de decisiones en materia de regulación del espacio público. No obstante, el PMUS, por su carácter programático, **no** tiene como objeto definir con precisión el número exacto de plazas de estacionamiento afectadas por las medidas derivadas de la futura ZBE**,** ni las soluciones alternativas específicas en cada calle o sector.

Tal y como establece el artículo 4.4 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre**,** corresponde al proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones concretar:

- El inventario actualizado de las plazas de estacionamiento en el ámbito de la
- ZBE.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: bHFUL1C4uqLoEuHTsVTT
Firmado por CONCEJAL DELEGADO DE OBRAS Y MOVILIDAD MIGUEL HERVAS MEGIAS el 04/09/2025 21:00:29
El documento consta de 8 página/s. Página 6 de 8

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Propuesta
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

- La estimación de las plazas afectadas por las medidas de restricción.
- Las alternativas y medidas de reorganización previstas (aparcamientos disuasorios, residentes, rotación, carga y descarga, PMR, etc.).

Dicho proyecto, junto con su correspondiente ordenanza reguladora**,** será el instrumento que establezca el detalle operativo de la reordenación del estacionamiento, garantizando la adecuada proporcionalidad y la necesaria seguridad jurídica en su aplicación.

Alegación 4. Necesidad de un nuevo modelo de transporte público urbano:

El PMUS incorpora un análisis global del sistema de transporte público urbano y establece líneas estratégicas de mejora. En este sentido, y conforme a la ampliación de plazo concedida por el Ayuntamiento a la empresa concesionaria del transporte público**,** se ha establecido como mejora que en el año 2026 se redactará un Plan Director del Servicio de Transporte Público de Ciudad Real**,** antes de que finalice el cuarto año de la ampliación de la concesión.

Este Plan Director contendrá, al menos, los siguientes apartados:

- Marco regulador**:** antecedentes y marco competencial del servicio.
- Análisis de la situación actual**:** población, movilidad, infraestructuras e impacto ambiental.
- Diagnóstico y líneas estratégicas: problemas detectados y definición general de la estrategia.
- Propuesta de mejoras: actuaciones concretas y planificación en un horizonte temporal vinculado a la duración concesional.

Dicho documento constituirá un diagnóstico actualizado y exhaustivo, que permitirá evaluar de manera objetiva la situación del transporte público en ese momento y acometer las actuaciones necesarias para garantizar su mejora, eficiencia e integración en el sistema global de movilidad urbana.

En consecuencia, el PMUS actual sienta las bases estratégicas para orientar el transporte público hacia un modelo más eficiente y sostenible**,** mientras que el Plan Director será el instrumento operativo y de gestión que concretará las medidas, asegurando la correcta planificación a medio y largo plazo.

Alegación 5. Falta de certidumbre y planificación comunicativa sobre la implantación de la ZBE:

El PMUS recoge la necesidad de una comunicación eficaz (capítulo 4.1.10 y 4.1.11), pero el calendario detallado con fases, hitos y acciones comunicativas es un requisito del proyecto

Documento firmado electrónicamente en el marco de la normativa vigente. Puede comprobarse su autenticidad insertando el CVE reflejado al margen en la sede electrónica corporativa expresada.
https://www.ciudadreal.es/sede-electronica.html

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Propuesta
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

de ZBE, no del PMUS.

El art. 6.1 del RD 1052/2022 exige que cada ZBE cuente con un plan de comunicación multicanal previo a su implantación, con participación ciudadana y atención específica a colectivos afectados.

Por tanto, este contenido se desarrollará en el expediente de ZBE y en la ordenanza reguladora.

III. CONCLUSIÓN

Muchas de las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal PSOE se refieren a aspectos que no son objeto del PMUS, sino que corresponden al desarrollo técnico y normativo de la Zona de Bajas Emisiones, conforme al Real Decreto 1052/2022.

El PMUS sí incluye la justificación, objetivos y medidas marco para implantar la ZBE, pero deja su definición detallada, protocolos, reposición de plazas y calendario de implantación al proyecto técnico y a la ordenanza municipal específica, que serán tramitados con exposición pública y aprobación plenaria.

En consecuencia, no se estima procedente modificar el PMUS en los términos solicitados, quedando garantizada la adecuada planificación y desarrollo posterior en los instrumentos correspondientes.

En virtud de lo expuesto, se emite el presente informe en contestación a las alegaciones formuladas, bajo mi leal saber y entender.

Ciudad Real, 18 de agosto de 2025

Firmado digitalmente por SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ- CRESPO SANTIAGO -
Fdo: Santiago Sánchez Crespo
JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD"

Por cuanto antecede se propone:

PRIMERO.- Desestimar con base en los fundamentos del informe técnico emitido por la Jefatura de servicio Movilidad, con fecha 3 de septiembre del presente año, las enmiendas del Grupo Municipal VOX.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: bHFUL1C4uqLoEuHTsVTT
Firmado por CONCEJAL DELEGADO DE OBRAS Y MOVILIDAD MIGUEL HERVAS MEGIAS el 04/09/2025 21:00:29
El documento consta de 8 página/s. Página 7 de 8

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

Procedimiento: Ordenanzas y Reglamentos Municipales
Trámite: Propuesta
Num. Expediente: AYTOCR2025/18433

SEGUNDO.- Desestimar con base en los fundamentos del informe técnico emitido por la Jefatura de servicio Movilidad, con fecha 19 de agosto del presente año, las enmiendas del Grupo Municipal Socialista:

TERCERO.- Aprobación inicial por el Pleno del texto del citado Plan, cuyo contenido figura en documento del expediente de SIGEM, con código CVE: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL (acceso al contenido del Plan a través de la sede electrónica municipal / verificación de documentos electrónicos / documentos del Ayuntamiento con CVE), previo dictamen de la Comisión correspondiente.

CUARTO.- La exposición al público durante 30 días hábiles a los efectos de presentación de sugerencias y reclamaciones, y demás requisitos necesarios para su entrada en vigor, de conformidad con los artículos 49, 70-2 y 65-2 de la la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. .

QUINTO.-Dar traslado a Oficialía Mayor para su desarrollo y tramitación.

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: bHFUL1C4uqLoEuHTsVTT
Firmado por CONCEJAL DELEGADO DE OBRAS Y MOVILIDAD MIGUEL HERVAS MEGIAS el 04/09/2025 21:00:29
El documento consta de 8 página/s. Página 8 de 8

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 7znFXXJuZRfWaLoawMWA
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 08/09/2025 09:05:06
El documento consta de 3 página/s. Página 1 de 3

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

INFORME TÉCNICO EN CONTESTACIÓN A LAS ALEGACIONES FORMULADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL VOX AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL 2022–2030

I. INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene por objeto responder técnicamente a las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal VOX, en relación con el expediente de información pública del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real 2022–2030, aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno Local en fecha 28 de julio de 2025.

Se expone a continuación un análisis detallado y motivado de cada alegación, aclarando su encaje normativo, la naturaleza del PMUS y el procedimiento legalmente previsto.

II. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

Alegación 1. Vinculación a un plan previamente "informado como ilegal":

Existe un informe del Secretario General del Ayuntamiento en el que se indica que el procedimiento seguido para la aprobación inicial del PMUS en 2023 no se ajustaba plenamente a la normativa vigente, al haberse tramitado y aprobado únicamente por la Junta de Gobierno Local, cuando en virtud de la Ley 7/2021 y la doctrina derivada de su aplicación, la competencia correspondía al Pleno.

Este informe no cuestiona la validez técnica ni la legalidad material del contenido del PMUS, sino únicamente el trámite seguido para su aprobación. Precisamente por ello, y para subsanar dicho defecto procedimental, se ha reiniciado la tramitación con aprobación en el Consejo Local de Movilidad y elevación al Pleno municipal, en cumplimiento estricto de lo previsto en la normativa vigente y en las exigencias derivadas del Real Decreto 1052/2022 sobre Zonas de Bajas Emisiones.

En consecuencia, el actual PMUS de Ciudad Real 2022–2030 no parte de una "ilegalidad de origen", sino que se ha ajustado a las observaciones formuladas en el citado informe del Secretario, asegurando así la plena validez jurídica de su aprobación definitiva.

Alegación 2. Vulneración del principio de legalidad y jerarquía normativa:

El PMUS cumple estrictamente la Ley 7/2021, de Cambio Climático, y el Real Decreto 1052/2022, que regulan las ZBE. Según su artículo 2.3, las ZBE se regulan mediante normativa municipal específica, y deben estar contempladas dentro del PMUS, pero no desarrolladas en él, sino en un proyecto técnico y una ordenanza específica.

Por tanto, el PMUS actual delimita y justifica la necesidad de la ZBE, pero su contenido detallado se abordará en un expediente posterior, con memoria económica, informe jurídico y evaluación de impacto, conforme al contenido mínimo exigido por el anexo I del Real Decreto 1052/2022.

Alegación 3. Ausencia de juicio de proporcionalidad (STS 1372/2023):

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 7znFXXJuZRfWaLoawMWA
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 08/09/2025 09:05:06
El documento consta de 3 página/s. Página 2 de 3

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

El PMUS no impone directamente restricciones jurídicas a derechos fundamentales. Se trata de un documento estratégico y programático, sin eficacia ejecutiva inmediata.

El juicio de proporcionalidad exigido por el Tribunal Supremo se aplicará en el proyecto específico de ZBE, conforme al Real Decreto 1052/2022, artículos 4, 5 y anexo I. Dicho proyecto, que se someterá a información pública y aprobación plenaria, sí incluirá análisis de impacto, alternativas y medidas compensatorias.

Alegación 4. Inexistencia de informe de impacto económico y social:

Como se ha indicado, el PMUS no es una ordenanza ni una norma ejecutiva, sino un instrumento de planificación estratégica. La Ley 7/2021 y el RD 1052/2022 exigen la memoria económica completa para el proyecto de ZBE, no para el plan global de movilidad.

No obstante, el PMUS incorpora estimaciones de beneficio socioeconómico (más de 36 millones de euros/año en ahorro por reducción de emisiones, accidentes y congestión).

Alegación 5. Participación ciudadana insuficiente:

El procedimiento ha incluido:

- Dos fases de participación pública: una en la fase inicial de diagnóstico (encuesta ciudadana online y en centros educativos) y otra en la fase de exposición pública del documento.
- Aprobación por el Consejo Local de Movilidad en 2023 y ratificación en julio de 2025.
- Inclusión de un canal oficial de alegaciones, conforme a la Ley 39/2015.

El nivel de participación ha sido suficiente y conforme a la legislación sectorial. Las ZBE, cuando se desarrollen, contarán con su propio proceso específico de participación pública de 30 días, conforme al art. 11 del RD 1052/2022.

Alegación 6. Discriminación indirecta y afectación desigual (art. 14 CE):

La creación de una ZBE no implica discriminación, sino la ejecución de una obligación legal impuesta por la Ley 7/2021, aplicable a todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes.

El desarrollo de la ZBE incluirá:

- Régimen de excepciones para servicios esenciales y colectivos vulnerables.
- Calendarios progresivos de aplicación.
- Posibles ayudas públicas financiadas por el PRTR.

Estas medidas se abordarán en el expediente y ordenanza específica, no en el PMUS general.

Alegación 7. Falta de motivación técnica suficiente:

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: 7znFXXJuZRfWaLoawMWA
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 08/09/2025 09:05:06
El documento consta de 3 página/s. Página 3 de 3

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

El documento incluye:

- Aforos y modelizaciones (TransCAD).
- Reparto modal detallado.
- Proyecciones de emisiones y beneficios.
- Diagnóstico de redes y ocupación del espacio viario.

Las medidas propuestas se justifican técnica y normativamente. El nivel de detalle es coherente con el carácter estratégico del PMUS. Los datos específicos sobre contaminación atmosférica, calidad del aire y objetivos de reducción serán objeto del proyecto ZBE, como exige el artículo 10 y anexo I del RD 1052/2022.

Alegación 8. Posible nulidad de pleno derecho:

No concurre ninguno de los supuestos del artículo 47.1 o 47.2 de la Ley 39/2015:

- El PMUS no vulnera derechos fundamentales.
- No impone restricciones jurídicas ejecutables (estas corresponderán al desarrollo normativo).
- Se tramita conforme al procedimiento legal (aprobación por Consejo de Movilidad y por Pleno).
- Se acompaña de informe procedentes.

Por tanto, no procede su nulidad ni suspensión.

III. CONCLUSIÓN

El contenido de las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal VOX no invalida ni deslegitima el procedimiento seguido ni el contenido técnico del PMUS. Muchas de las cuestiones planteadas corresponden al futuro proyecto específico de ZBE, tal y como prevé el Real Decreto 1052/2022, y no al contenido del plan estratégico de movilidad.

En consecuencia, no se estima procedente la aceptación de las alegaciones presentadas, y se considera que el documento está en condiciones de ser elevado al Pleno para su aprobación definitiva, con las garantías legales y técnicas exigidas.

En virtud de lo expuesto, se emite el presente informe en contestación a las alegaciones formuladas, bajo mi leal saber y entender.

Ciudad Real, 3 de septiembre de 2025

Firmado digitalmente por SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ-CRESPO SANTIAGO - 70570555T
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=IDCES-70570555T, givenName=SANTIAGO, sn=SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ-CRESPO, cn=SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ-CRESPO SANTIAGO - 70570555T

Fdo: Santiago Sánchez Crespo
JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 1 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

CERTIFICADO

D. JOAQUÍN AVILÉS MORALES, SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL,

CERTIFICO:

Que del examen de la documentación obrante de esta Secretaría de mi cargo resulta que en la **sesión ordinaria** celebrada por la **COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD** de este AYUNTAMIENTO día miércoles 10 de septiembre de 2025 se emitió, entre otros, el dictamen que transcribo a continuación:

"2.- PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

VISTA la propuesta de acuerdo cuyo tenor literal es el siguiente:

"P R O P U E S T A

Vistas las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal VOX, al proyecto de Plande Movilidad Urbana Sostenible, de fecha 4 de agosto (registro de entrada 202599900019892),.

Emitido informe técnico con fecha 3 de septiembre, por D. Santiago Sáncjhez-Crespo Sánchez-Crespo, Jefe de Servicio de Movilidad, en relación con las citadas enmiendas, del siguiente tenor literal:

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 2 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

"INFORME TÉCNICO EN CONTESTACIÓN A LAS ALEGACIONES FORMULADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL VOX AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL 2022–2030

I. INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene por objeto responder técnicamente a las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal VOX, en relación con el expediente de información pública del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real 2022–2030, aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno Local en fecha 28 de julio de 2025.

Se expone a continuación un análisis detallado y motivado de cada alegación, aclarando su encaje normativo, la naturaleza del PMUS y el procedimiento legalmente previsto.

II. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

Alegación 1. Vinculación a un plan previamente "informado como ilegal":

Existe un informe del Secretario General del Ayuntamiento en el que se indica que el procedimiento seguido para la aprobación inicial del PMUS en 2023 no se ajustaba plenamente a la normativa vigente, al haberse tramitado y aprobado únicamente por la Junta de Gobierno Local, cuando en virtud de la Ley 7/2021 y la doctrina derivada de su aplicación, la competencia correspondía al Pleno.

Este informe no cuestiona la validez técnica ni la legalidad material del contenido del PMUS, sino únicamente el trámite seguido para su aprobación. Precisamente por ello, y para subsanar dicho defecto procedimental, se ha reiniciado la tramitación con aprobación en el Consejo Local de Movilidad y elevación al Pleno municipal, en cumplimiento estricto de lo previsto en la normativa vigente y en las exigencias derivadas del Real Decreto 1052/2022 sobre Zonas de Bajas Emisiones.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 3 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

En consecuencia, el actual PMUS de Ciudad Real 2022–2030 no parte de una "ilegalidad de origen", sino que se ha ajustado a las observaciones formuladas en el citado informe del Secretario, asegurando así la plena validez jurídica de su aprobación definitiva.

Alegación 2. Vulneración del principio de legalidad y jerarquía normativa:

El PMUS cumple estrictamente la Ley 7/2021, de Cambio Climático, y el Real Decreto 1052/2022, que regulan las ZBE. Según su artículo 2.3, las ZBE se regulan mediante normativa municipal específica, y deben estar contempladas dentro del PMUS, pero no desarrolladas en él, sino en un proyecto técnico y una ordenanza específica.

Por tanto, el PMUS actual delimita y justifica la necesidad de la ZBE, pero su contenido detallado se abordará en un expediente posterior, con memoria económica, informe jurídico y evaluación de impacto, conforme al contenido mínimo exigido por el anexo I del Real Decreto 1052/2022.

Alegación 3. Ausencia de juicio de proporcionalidad (STS 1372/2023):

El PMUS no impone directamente restricciones jurídicas a derechos fundamentales. Se trata de un documento estratégico y programático, sin eficacia ejecutiva inmediata.

El juicio de proporcionalidad exigido por el Tribunal Supremo se aplicará en el proyecto específico de ZBE, conforme al Real Decreto 1052/2022, artículos 4, 5 y anexo I. Dicho proyecto, que se someterá a información pública y aprobación plenaria, sí incluirá análisis de impacto, alternativas y medidas compensatorias.

Alegación 4. Inexistencia de informe de impacto económico y social:

Como se ha indicado, el PMUS no es una ordenanza ni una norma ejecutiva, sino un instrumento de planificación estratégica. La Ley 7/2021 y el RD 1052/2022 exigen la memoria económica completa para el proyecto de ZBE, no para el plan global de movilidad.

No obstante, el PMUS incorpora estimaciones de beneficio socioeconómico (más de 36 millones de euros/año en ahorro por reducción de emisiones, accidentes y congestión).

Alegación 5. Participación ciudadana insuficiente:

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 4 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

El procedimiento ha incluido:

Dos fases de participación pública: una en la fase inicial de diagnóstico (encuesta ciudadana online y en centros educativos) y otra en la fase de exposición pública del documento.

Aprobación por el Consejo Local de Movilidad en 2023 y ratificación en julio de 2025.

Inclusión de un canal oficial de alegaciones, conforme a la Ley 39/2015.

El nivel de participación ha sido suficiente y conforme a la legislación sectorial. Las ZBE, cuando se desarrollen, contarán con su propio proceso específico de participación pública de 30 días, conforme al art. 11 del RD 1052/2022.

Alegación 6. Discriminación indirecta y afectación desigual (art. 14 CE):

La creación de una ZBE no implica discriminación, sino la ejecución de una obligación legal impuesta por la Ley 7/2021, aplicable a todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes.

El desarrollo de la ZBE incluirá:

Régimen de excepciones para servicios esenciales y colectivos vulnerables.

Calendarios progresivos de aplicación.

Posibles ayudas públicas financiadas por el PRTR.

Estas medidas se abordarán en el expediente y ordenanza específica, no en el PMUS general.

Alegación 7. Falta de motivación técnica suficiente:

El documento incluye:

Aforos y modelizaciones (TransCAD).

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 5 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

Reparto modal detallado.

Proyecciones de emisiones y beneficios.

Diagnóstico de redes y ocupación del espacio viario.

Las medidas propuestas se justifican técnica y normativamente. El nivel de detalle es coherente con el carácter estratégico del PMUS. Los datos específicos sobre contaminación atmosférica, calidad del aire y objetivos de reducción serán objeto del proyecto ZBE, como exige el artículo 10 y anexo I del RD 1052/2022.
Alegación 8. Posible nulidad de pleno derecho:
No concurre ninguno de los supuestos del artículo 47.1 o 47.2 de la Ley 39/2015:
El PMUS no vulnera derechos fundamentales.

No impone restricciones jurídicas ejecutables (estas corresponderán al desarrollo normativo).

Se tramita conforme al procedimiento legal (aprobación por Consejo de Movilidad y por Pleno).

Se acompaña de informe procedentes.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 6 de 15

Por tanto, no procede su nulidad ni suspensión.

III. CONCLUSIÓN

El contenido de las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal VOX no invalida ni deslegitima el procedimiento seguido ni el contenido técnico del PMUS. Muchas de las cuestiones planteadas corresponden al futuro proyecto específico de ZBE, tal y como prevé el Real Decreto 1052/2022, y no al contenido del plan estratégico de movilidad.

En consecuencia, no se estima procedente la aceptación de las alegaciones presentadas, y se considera que el documento está en condiciones de ser elevado al Pleno para su aprobación definitiva, con las garantías legales y técnicas exigidas.

En virtud de lo expuesto, se emite el presente informe en contestación a las alegaciones formuladas, bajo mi leal saber y entender.

Ciudad Real, 3 de septiembre de 2025

Fdo: Santiago Sánchez Crespo JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD"

Emitido igualmente informe jurídico por la Oficilaía Mayor, con fecha 7 de agosto, en cuanto al error material en el trámite de consulta pública previa.

Vistas las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Socialista, al proyecto de Plan de Movilidad Urbana Sostenible, con fecha 12 de agosto (registro de entrada 202599900020551),.

Emitido informe técnico con fecha 19 de agosto, por D. Santiago Sáncjhez-Crespo Sánchez-Crespo, Jefe de Servicio de Movilidad, en relación con las citadas enmiendas, del siguiente tenor literal:

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 7 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

INFORME TÉCNICO EN CONTESTACIÓN A LAS ENMIENDAS FORMULADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL PSOE AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL 2022–2030

I. INTRODUCCIÓN

El presente informe responde técnicamente a las enmiendas formuladas por el Grupo Municipal PSOE en relación al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real 2022–2030, aprobado inicialmente por JGL para su posterior elevación al Pleno municipal.

Se analizan de forma detallada los aspectos señalados, diferenciando lo que constituye materia propia del PMUS de lo que debe ser objeto del proyecto específico de ZBE y su ordenanza reguladora, tal y como establece el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre.

II. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

Alegación 1: Reducción injustificada del ámbito de la ZBE:

El ámbito geográfico de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) que se recoge en el PMUS no supone una reducción respecto a la delimitación inicialmente prevista en la versión inicial. Dicho perímetro sigue correspondiendo a la totalidad del interior de la ronda de circunvalación de Ciudad Real, tal y como se contempló desde la primera propuesta técnica.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 8 de 15

En coherencia con lo dispuesto en el artículo 4.2 del Real Decreto 1052/2022, el PMUS define este perímetro como referencia estratégica, quedando su desarrollo y concreción operativa para el proyecto técnico específico de ZBE y la ordenanza municipal reguladora.

La diferencia fundamental radica en que, en la fase de implantación, y conforme a criterios de eficacia y proporcionalidad, la regulación del acceso y uso de la ZBE se graduará en función de las emisiones reales detectadas por la red de sensores ambientales instalados en la ciudad. Este enfoque permitirá:

- Activar medidas más restrictivas únicamente cuando las condiciones de calidad del aire lo requieran.
- Garantizar la proporcionalidad en la aplicación de restricciones, evitando impactos innecesarios cuando los niveles de contaminantes estén dentro de los límites legales.
- Disponer de datos objetivos y trazables para la evaluación y revisión de la ZBE.

Este modelo adaptativo no reduce el ámbito, sino que introduce un sistema de gestión dinámica alineado con el artículo 5.3 del RD 1052/2022, que permite ajustar las medidas en función de indicadores medidos en tiempo real.

Por tanto, se mantiene la delimitación original de la ZBE al perímetro de rondas, siendo la modulación de sus restricciones una cuestión técnica que se desarrollará en la fase de ejecución, conforme al proyecto técnico y la ordenanza que lo regule.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 9 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

<u>Alegación 2</u>. Ausencia de protocolo de comunicación de picos de contaminación:

El PMUS establece un marco general de actuación ante episodios de contaminación, pero el protocolo operativo, niveles de activación y canales de comunicación son materia propia del Plan de Actuación ante Episodios de Alta Contaminación y del proyecto de ZBE, no del documento estratégico.

El art. 5.2 del RD 1052/2022 establece que la ZBE debe incluir:

- Procedimiento de activación y desactivación.
- Canales de información ciudadana.
- Señalización física y digital.

Este protocolo se desarrollará en el expediente específico de ZBE, garantizando avisos con antelación suficiente y multicanal (web, app municipal, señalización variable, medios de comunicación).

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 10 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

<u>Alegación 3</u>. Falta de información sobre plazas de estacionamiento eliminadas y alternativas:

El **PMUS** incorpora un análisis general de la oferta y demanda de estacionamiento en la ciudad, que constituye la base estratégica para la toma de decisiones en materia de regulación del espacio público. No obstante, el PMUS, por su carácter programático, **no** tiene como objeto definir con precisión el número exacto de plazas de estacionamiento afectadas por las medidas derivadas de la futura ZBE**,** ni las soluciones alternativas específicas en cada calle o sector.

Tal y como establece el artículo 4.4 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre**,** corresponde al proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones concretar:

- El inventario actualizado de las plazas de estacionamiento en el ámbito de la
- ZBE.

- La estimación de las plazas afectadas por las medidas de restricción.

- Las alternativas y medidas de reorganización previstas (aparcamientos disuasorios, residentes, rotación, carga y descarga, PMR, etc.).

Dicho proyecto, junto con su correspondiente ordenanza reguladora**,** será el instrumento que establezca el detalle operativo de la reordenación del estacionamiento, garantizando la adecuada proporcionalidad y la necesaria seguridad jurídica en su aplicación.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 11 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

Alegación 4. Necesidad de un nuevo modelo de transporte público urbano:

El PMUS incorpora un análisis global del sistema de transporte público urbano y establece líneas estratégicas de mejora. En este sentido, y conforme a la ampliación de plazo concedida por el Ayuntamiento a la empresa concesionaria del transporte público**,** se ha establecido como mejora que en el año 2026 se redactará un Plan Director del Servicio de Transporte Público de Ciudad Real**,** antes de que finalice el cuarto año de la ampliación de la concesión.

Este Plan Director contendrá, al menos, los siguientes apartados:

- Marco regulador**:** antecedentes y marco competencial del servicio.
- Análisis de la situación actual**:** población, movilidad, infraestructuras e impacto ambiental.
- Diagnóstico y líneas estratégicas: problemas detectados y definición general de la estrategia.
- Propuesta de mejoras: actuaciones concretas y planificación en un horizonte temporal vinculado a la duración concesional.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 12 de 15

Dicho documento constituirá un diagnóstico actualizado y exhaustivo, que permitirá evaluar de manera objetiva la situación del transporte público en ese momento y acometer las actuaciones necesarias para garantizar su mejora, eficiencia e integración en el sistema global de movilidad urbana.

En consecuencia, el PMUS actual sienta las bases estratégicas para orientar el transporte público hacia un modelo más eficiente y sostenible**,** mientras que el Plan Director será el instrumento operativo y de gestión que concretará las medidas, asegurando la correcta planificación a medio y largo plazo.

Alegación 5. Falta de certidumbre y planificación comunicativa sobre la implantación de la ZBE:

El PMUS recoge la necesidad de una comunicación eficaz (capítulo 4.1.10 y 4.1.11), pero el calendario detallado con fases, hitos y acciones comunicativas es un requisito del proyecto de ZBE, no del PMUS.

El art. 6.1 del RD 1052/2022 exige que cada ZBE cuente con un plan de comunicación multicanal previo a su implantación, con participación ciudadana y atención específica a colectivos afectados.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 13 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

Por tanto, este contenido se desarrollará en el expediente de ZBE y en la ordenanza reguladora.

III. CONCLUSIÓN

Muchas de las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal PSOE se refieren a aspectos que no son objeto del PMUS, sino que corresponden al desarrollo técnico y normativo de la Zona de Bajas Emisiones, conforme al Real Decreto 1052/2022.

El PMUS sí incluye la justificación, objetivos y medidas marco para implantar la ZBE, pero deja su definición detallada, protocolos, reposición de plazas y calendario de implantación al proyecto técnico y a la ordenanza municipal específica, que serán tramitados con exposición pública y aprobación plenaria.

En consecuencia, no se estima procedente modificar el PMUS en los términos solicitados, quedando garantizada la adecuada planificación y desarrollo posterior en los instrumentos correspondientes.

En virtud de lo expuesto, se emite el presente informe en contestación a las alegaciones formuladas, bajo mi leal saber y entender.

Ciudad Real, 18 de agosto de 2025
Firmado digitalmente por SANCHEZCRESPO SANCHEZ- CRESPO SANTIAGO – Fdo.-
Santiago Sánchez Crespo JEFE DE SERVICIO
DEL ÁREA DE MOVILIDAD”

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 14 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

Por cuanto antecede se propone:

PRIMERO.- Desestimar con base en los fundamentos del informe técnico emitido por la Jefatura de servicio Movilidad, con fecha 3 de septiembre del presente año, las enmiendas del Grupo Municipal VOX.

SEGUNDO.- Desestimar con base en los fundamentos del informe técnico emitido por la Jefatura de servicio Movilidad, con fecha 19 de agosto del presente año, las enmiendas del Grupo Municipal Socialista:

TERCERO.- Aprobación inicial por el Pleno del texto del citado Plan, cuyo contenido figura en documento del expediente de SIGEM, con código CVE: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL (acceso al contenido del Plan a través de la sede electrónica municipal / verificación de documentos electrónicos / documentos del Ayuntamiento con CVE), previo dictamen de la Comisión correspondiente.

CUARTO.- La exposición al público durante 30 días hábiles a los efectos de presentación de sugerencias y reclamaciones, y demás requisitos necesarios para su entrada en vigor, de conformidad con los artículos 49, 70-2 y 65-2 de la la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. .

QUINTO.-Dar traslado a Oficialía Mayor para su desarrollo y tramitación.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 15 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

La Comisión de Urbanismo, Infraestructuras, Movilidad y Servicios a la Ciudad de Asistencia al Pleno, en votación ordinaria y con los votos a favor de los Concejales del Grupo Municipal Popular (5); 4 votos en contra del Grupo Socialista; y las abstenciones, del Grupo Vox (2); y del Grupo Mixto formado por la única Concejala de Ciudadanos (1); acuerda dictaminar favorablemente la propuesta en sus propios términos."

La presente certificación se expide en el marco de las atribuciones que me otorgan los artículos 202 al 206 del R.D. 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, y a reserva de los términos que resulten de la aprobación del acta de la sesión de referencia, de conformidad con lo dispuesto en el último precepto mencionado.

Y para que conste y surta los efectos pertinentes, de orden y con el visto bueno del Sr. Alcalde-Presidente

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 1 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

CERTIFICADO

D. JOAQUÍN AVILÉS MORALES, SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL,

CERTIFICO:

Que del examen de la documentación obrante de esta Secretaría de mi cargo resulta que en la **sesión ordinaria** celebrada por la **COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD** de este AYUNTAMIENTO día miércoles 10 de septiembre de 2025 se emitió, entre otros, el dictamen que transcribo a continuación:

"2.- PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

VISTA la propuesta de acuerdo cuyo tenor literal es el siguiente:

"P R O P U E S T A

Vistas las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal VOX, al proyecto de Plande Movilidad Urbana Sostenible, de fecha 4 de agosto (registro de entrada 202599900019892),.

Emitido informe técnico con fecha 3 de septiembre, por D. Santiago Sáncjhez-Crespo Sánchez-Crespo, Jefe de Servicio de Movilidad, en relación con las citadas enmiendas, del siguiente tenor literal:

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 2 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

"INFORME TÉCNICO EN CONTESTACIÓN A LAS ALEGACIONES FORMULADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL VOX AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL 2022–2030

I. INTRODUCCIÓN

El presente informe tiene por objeto responder técnicamente a las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal VOX, en relación con el expediente de información pública del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real 2022–2030, aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno Local en fecha 28 de julio de 2025.

Se expone a continuación un análisis detallado y motivado de cada alegación, aclarando su encaje normativo, la naturaleza del PMUS y el procedimiento legalmente previsto.

II. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

Alegación 1. Vinculación a un plan previamente "informado como ilegal":

Existe un informe del Secretario General del Ayuntamiento en el que se indica que el procedimiento seguido para la aprobación inicial del PMUS en 2023 no se ajustaba plenamente a la normativa vigente, al haberse tramitado y aprobado únicamente por la Junta de Gobierno Local, cuando en virtud de la Ley 7/2021 y la doctrina derivada de su aplicación, la competencia correspondía al Pleno.

Este informe no cuestiona la validez técnica ni la legalidad material del contenido del PMUS, sino únicamente el trámite seguido para su aprobación. Precisamente por ello, y para subsanar dicho defecto procedimental, se ha reiniciado la tramitación con aprobación en el Consejo Local de Movilidad y elevación al Pleno municipal, en cumplimiento estricto de lo previsto en la normativa vigente y en las exigencias derivadas del Real Decreto 1052/2022 sobre Zonas de Bajas Emisiones.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 3 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

En consecuencia, el actual PMUS de Ciudad Real 2022–2030 no parte de una "ilegalidad de origen", sino que se ha ajustado a las observaciones formuladas en el citado informe del Secretario, asegurando así la plena validez jurídica de su aprobación definitiva.

Alegación 2. Vulneración del principio de legalidad y jerarquía normativa:

El PMUS cumple estrictamente la Ley 7/2021, de Cambio Climático, y el Real Decreto 1052/2022, que regulan las ZBE. Según su artículo 2.3, las ZBE se regulan mediante normativa municipal específica, y deben estar contempladas dentro del PMUS, pero no desarrolladas en él, sino en un proyecto técnico y una ordenanza específica.

Por tanto, el PMUS actual delimita y justifica la necesidad de la ZBE, pero su contenido detallado se abordará en un expediente posterior, con memoria económica, informe jurídico y evaluación de impacto, conforme al contenido mínimo exigido por el anexo I del Real Decreto 1052/2022.

Alegación 3. Ausencia de juicio de proporcionalidad (STS 1372/2023):

El PMUS no impone directamente restricciones jurídicas a derechos fundamentales. Se trata de un documento estratégico y programático, sin eficacia ejecutiva inmediata.

El juicio de proporcionalidad exigido por el Tribunal Supremo se aplicará en el proyecto específico de ZBE, conforme al Real Decreto 1052/2022, artículos 4, 5 y anexo I. Dicho proyecto, que se someterá a información pública y aprobación plenaria, sí incluirá análisis de impacto, alternativas y medidas compensatorias.

Alegación 4. Inexistencia de informe de impacto económico y social:

Como se ha indicado, el PMUS no es una ordenanza ni una norma ejecutiva, sino un instrumento de planificación estratégica. La Ley 7/2021 y el RD 1052/2022 exigen la memoria económica completa para el proyecto de ZBE, no para el plan global de movilidad.

No obstante, el PMUS incorpora estimaciones de beneficio socioeconómico (más de 36 millones de euros/año en ahorro por reducción de emisiones, accidentes y congestión).

Alegación 5. Participación ciudadana insuficiente:

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 4 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

El procedimiento ha incluido:

Dos fases de participación pública: una en la fase inicial de diagnóstico (encuesta ciudadana online y en centros educativos) y otra en la fase de exposición pública del documento.

Aprobación por el Consejo Local de Movilidad en 2023 y ratificación en julio de 2025.

Inclusión de un canal oficial de alegaciones, conforme a la Ley 39/2015.

El nivel de participación ha sido suficiente y conforme a la legislación sectorial. Las ZBE, cuando se desarrollen, contarán con su propio proceso específico de participación pública de 30 días, conforme al art. 11 del RD 1052/2022.

Alegación 6. Discriminación indirecta y afectación desigual (art. 14 CE):

La creación de una ZBE no implica discriminación, sino la ejecución de una obligación legal impuesta por la Ley 7/2021, aplicable a todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes.

El desarrollo de la ZBE incluirá:

Régimen de excepciones para servicios esenciales y colectivos vulnerables.

Calendarios progresivos de aplicación.

Posibles ayudas públicas financiadas por el PRTR.

Estas medidas se abordarán en el expediente y ordenanza específica, no en el PMUS general.

Alegación 7. Falta de motivación técnica suficiente:

El documento incluye:

Aforos y modelizaciones (TransCAD).

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 5 de 15

Reparto modal detallado.

Proyecciones de emisiones y beneficios.

Diagnóstico de redes y ocupación del espacio viario.

Las medidas propuestas se justifican técnica y normativamente. El nivel de detalle es coherente con el carácter estratégico del PMUS. Los datos específicos sobre contaminación atmosférica, calidad del aire y objetivos de reducción serán objeto del proyecto ZBE, como exige el artículo 10 y anexo I del RD 1052/2022.

Alegación 8. Posible nulidad de pleno derecho:

No concurre ninguno de los supuestos del artículo 47.1 o 47.2 de la Ley 39/2015:

El PMUS no vulnera derechos fundamentales.

No impone restricciones jurídicas ejecutables (estas corresponderán al desarrollo normativo).

Se tramita conforme al procedimiento legal (aprobación por Consejo de Movilidad y por Pleno).

Se acompaña de informe procedentes.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 6 de 15

Por tanto, no procede su nulidad ni suspensión.

III. CONCLUSIÓN

El contenido de las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal VOX no invalida ni deslegitima el procedimiento seguido ni el contenido técnico del PMUS. Muchas de las cuestiones planteadas corresponden al futuro proyecto específico de ZBE, tal y como prevé el Real Decreto 1052/2022, y no al contenido del plan estratégico de movilidad.

En consecuencia, no se estima procedente la aceptación de las alegaciones presentadas, y se considera que el documento está en condiciones de ser elevado al Pleno para su aprobación definitiva, con las garantías legales y técnicas exigidas.

En virtud de lo expuesto, se emite el presente informe en contestación a las alegaciones formuladas, bajo mi leal saber y entender.

Ciudad Real, 3 de septiembre de 2025

Fdo: Santiago Sánchez Crespo JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD"

Emitido igualmente informe jurídico por la Oficilaía Mayor, con fecha 7 de agosto, en cuanto al error material en el trámite de consulta pública previa.

Vistas las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Socialista, al proyecto de Plan de Movilidad Urbana Sostenible, con fecha 12 de agosto (registro de entrada 202599900020551),.

Emitido informe técnico con fecha 19 de agosto, por D. Santiago Sáncjhez-Crespo Sánchez-Crespo, Jefe de Servicio de Movilidad, en relación con las citadas enmiendas, del siguiente tenor literal:

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 7 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

INFORME TÉCNICO EN CONTESTACIÓN A LAS ENMIENDAS FORMULADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL PSOE AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL 2022–2030

I. INTRODUCCIÓN

El presente informe responde técnicamente a las enmiendas formuladas por el Grupo Municipal PSOE en relación al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real 2022–2030, aprobado inicialmente por JGL para su posterior elevación al Pleno municipal.

Se analizan de forma detallada los aspectos señalados, diferenciando lo que constituye materia propia del PMUS de lo que debe ser objeto del proyecto específico de ZBE y su ordenanza reguladora, tal y como establece el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre.

II. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

Alegación 1: Reducción injustificada del ámbito de la ZBE:

El ámbito geográfico de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) que se recoge en el PMUS no supone una reducción respecto a la delimitación inicialmente prevista en la versión inicial. Dicho perímetro sigue correspondiendo a la totalidad del interior de la ronda de circunvalación de Ciudad Real, tal y como se contempló desde la primera propuesta técnica.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 8 de 15

En coherencia con lo dispuesto en el artículo 4.2 del Real Decreto 1052/2022, el PMUS define este perímetro como referencia estratégica, quedando su desarrollo y concreción operativa para el proyecto técnico específico de ZBE y la ordenanza municipal reguladora.

La diferencia fundamental radica en que, en la fase de implantación, y conforme a criterios de eficacia y proporcionalidad, la regulación del acceso y uso de la ZBE se graduará en función de las emisiones reales detectadas por la red de sensores ambientales instalados en la ciudad. Este enfoque permitirá:

- Activar medidas más restrictivas únicamente cuando las condiciones de calidad del aire lo requieran.
- Garantizar la proporcionalidad en la aplicación de restricciones, evitando impactos innecesarios cuando los niveles de contaminantes estén dentro de los límites legales.
- Disponer de datos objetivos y trazables para la evaluación y revisión de la ZBE.

Este modelo adaptativo no reduce el ámbito, sino que introduce un sistema de gestión dinámica alineado con el artículo 5.3 del RD 1052/2022, que permite ajustar las medidas en función de indicadores medidos en tiempo real.

Por tanto, se mantiene la delimitación original de la ZBE al perímetro de rondas, siendo la modulación de sus restricciones una cuestión técnica que se desarrollará en la fase de ejecución, conforme al proyecto técnico y la ordenanza que lo regule.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 9 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

<u>Alegación 2</u>. Ausencia de protocolo de comunicación de picos de contaminación:

El PMUS establece un marco general de actuación ante episodios de contaminación, pero el protocolo operativo, niveles de activación y canales de comunicación son materia propia del Plan de Actuación ante Episodios de Alta Contaminación y del proyecto de ZBE, no del documento estratégico.

El art. 5.2 del RD 1052/2022 establece que la ZBE debe incluir:

- Procedimiento de activación y desactivación.
- Canales de información ciudadana.
- Señalización física y digital.

Este protocolo se desarrollará en el expediente específico de ZBE, garantizando avisos con antelación suficiente y multicanal (web, app municipal, señalización variable, medios de comunicación).

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 10 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

<u>Alegación 3</u>. Falta de información sobre plazas de estacionamiento eliminadas y alternativas:

El **PMUS** incorpora un análisis general de la oferta y demanda de estacionamiento en la ciudad, que constituye la base estratégica para la toma de decisiones en materia de regulación del espacio público. No obstante, el PMUS, por su carácter programático, **no** tiene como objeto definir con precisión el número exacto de plazas de estacionamiento afectadas por las medidas derivadas de la futura ZBE**,** ni las soluciones alternativas específicas en cada calle o sector.

Tal y como establece el artículo 4.4 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre**,** corresponde al proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones concretar:

- El inventario actualizado de las plazas de estacionamiento en el ámbito de la
- ZBE.

- La estimación de las plazas afectadas por las medidas de restricción.

- Las alternativas y medidas de reorganización previstas (aparcamientos disuasorios, residentes, rotación, carga y descarga, PMR, etc.).

Dicho proyecto, junto con su correspondiente ordenanza reguladora**,** será el instrumento que establezca el detalle operativo de la reordenación del estacionamiento, garantizando la adecuada proporcionalidad y la necesaria seguridad jurídica en su aplicación.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 11 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

<u>Alegación 4</u>. Necesidad de un nuevo modelo de transporte público urbano:

El PMUS incorpora un análisis global del sistema de transporte público urbano y establece líneas estratégicas de mejora. En este sentido, y conforme a la ampliación de plazo concedida por el Ayuntamiento a la empresa concesionaria del transporte público**,** se ha establecido como mejora que en el año 2026 se redactará un Plan Director del Servicio de Transporte Público de Ciudad Real**,** antes de que finalice el cuarto año de la ampliación de la concesión.

Este Plan Director contendrá, al menos, los siguientes apartados:

- Marco regulador**:** antecedentes y marco competencial del servicio.
- Análisis de la situación actual**:** población, movilidad, infraestructuras e impacto ambiental.
- Diagnóstico y líneas estratégicas: problemas detectados y definición general de la estrategia.
- Propuesta de mejoras: actuaciones concretas y planificación en un horizonte temporal vinculado a la duración concesional.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 12 de 15

Dicho documento constituirá un diagnóstico actualizado y exhaustivo, que permitirá evaluar de manera objetiva la situación del transporte público en ese momento y acometer las actuaciones necesarias para garantizar su mejora, eficiencia e integración en el sistema global de movilidad urbana.

En consecuencia, el PMUS actual sienta las bases estratégicas para orientar el transporte público hacia un modelo más eficiente y sostenible**,** mientras que el Plan Director será el instrumento operativo y de gestión que concretará las medidas, asegurando la correcta planificación a medio y largo plazo.

Alegación 5. Falta de certidumbre y planificación comunicativa sobre la implantación de la ZBE:

El PMUS recoge la necesidad de una comunicación eficaz (capítulo 4.1.10 y 4.1.11), pero el calendario detallado con fases, hitos y acciones comunicativas es un requisito del proyecto de ZBE, no del PMUS.

El art. 6.1 del RD 1052/2022 exige que cada ZBE cuente con un plan de comunicación multicanal previo a su implantación, con participación ciudadana y atención específica a colectivos afectados.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 13 de 15

Por tanto, este contenido se desarrollará en el expediente de ZBE y en la ordenanza reguladora.

III. CONCLUSIÓN

Muchas de las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal PSOE se refieren a aspectos que no son objeto del PMUS, sino que corresponden al desarrollo técnico y normativo de la Zona de Bajas Emisiones, conforme al Real Decreto 1052/2022.

El PMUS sí incluye la justificación, objetivos y medidas marco para implantar la ZBE, pero deja su definición detallada, protocolos, reposición de plazas y calendario de implantación al proyecto técnico y a la ordenanza municipal específica, que serán tramitados con exposición pública y aprobación plenaria.

En consecuencia, no se estima procedente modificar el PMUS en los términos solicitados, quedando garantizada la adecuada planificación y desarrollo posterior en los instrumentos correspondientes.

En virtud de lo expuesto, se emite el presente informe en contestación a las alegaciones formuladas, bajo mi leal saber y entender.

Ciudad Real, 18 de agosto de 2025
Firmado digitalmente por SANCHEZCRESPO SANCHEZ- CRESPO SANTIAGO – Fdo.-
Santiago Sánchez Crespo JEFE DE SERVICIO
DEL ÁREA DE MOVILIDAD”

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 14 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

Por cuanto antecede se propone:

PRIMERO.- Desestimar con base en los fundamentos del informe técnico emitido por la Jefatura de servicio Movilidad, con fecha 3 de septiembre del presente año, las enmiendas del Grupo Municipal VOX.

SEGUNDO.- Desestimar con base en los fundamentos del informe técnico emitido por la Jefatura de servicio Movilidad, con fecha 19 de agosto del presente año, las enmiendas del Grupo Municipal Socialista:

TERCERO.- Aprobación inicial por el Pleno del texto del citado Plan, cuyo contenido figura en documento del expediente de SIGEM, con código CVE: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL (acceso al contenido del Plan a través de la sede electrónica municipal / verificación de documentos electrónicos / documentos del Ayuntamiento con CVE), previo dictamen de la Comisión correspondiente.

CUARTO.- La exposición al público durante 30 días hábiles a los efectos de presentación de sugerencias y reclamaciones, y demás requisitos necesarios para su entrada en vigor, de conformidad con los artículos 49, 70-2 y 65-2 de la la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. .

QUINTO.-Dar traslado a Oficialía Mayor para su desarrollo y tramitación.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: cUc7s4y69AikNPBsSorh
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 11/09/2025 10:14:28
El documento consta de 15 página/s. Página 15 de 15

COMISIÓN DE URBANISMO, INFRAESTRUCTURAS, MOVILIDAD Y SERVICIOS A LA CIUDAD
Expediente: AYTOCR2025/22334
Convocatoria Nº: 8/2025

La Comisión de Urbanismo, Infraestructuras, Movilidad y Servicios a la Ciudad de Asistencia al Pleno, en votación ordinaria y con los votos a favor de los Concejales del Grupo Municipal Popular (5); 4 votos en contra del Grupo Socialista; y las abstenciones, del Grupo Vox (2); y del Grupo Mixto formado por la única Concejala de Ciudadanos (1); acuerda dictaminar favorablemente la propuesta en sus propios términos."

La presente certificación se expide en el marco de las atribuciones que me otorgan los artículos 202 al 206 del R.D. 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, y a reserva de los términos que resulten de la aprobación del acta de la sesión de referencia, de conformidad con lo dispuesto en el último precepto mencionado.

Y para que conste y surta los efectos pertinentes, de orden y con el visto bueno del Sr. Alcalde-Presidente

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: pLiukDkuyDzffzak2kt/
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 12/09/2025 11:14:46
El documento consta de 3 página/s. Página 1 de 3

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

INFORME SOBRE LAS CONSECUENCIAS ECONÓMICAS DEL INCUMPLIMIENTO DEL COMPROMISO DE IMPLANTACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES (ZBE) EN CIUDAD REAL

Introducción

El Ayuntamiento de Ciudad Real ha recibido varias subvenciones para la implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE), con el compromiso formal de tenerla operativa antes del 31 de diciembre de 2025. Estas ayudas proceden del **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)**, a través del Programa de Ayudas a Municipios para la Implantación de Zonas de Bajas Emisiones y la Transformación Digital y Sostenible del Transporte Urbano (convocatoria 2021) y una subvención anual por transporte colectivo urbano, así como de la **Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (JCCM)** mediante el programa PIMA-CC para el diseño e implantación de ZBE.

Este informe evalúa el impacto económico del incumplimiento de dicho compromiso, específicamente en lo que respecta al reintegro de las subvenciones concedidas. Se asume que el incumplimiento implicaría la devolución íntegra de las cantidades netas recibidas, sin considerar intereses de demora, sanciones adicionales o costes indirectos (como gastos ya incurridos).

Detalle de las subvenciones recibidas

Las subvenciones relacionadas con la ZBE son las siguientes:

1. **Programa de Ayudas a Municipios para la Implantación de Zonas de Bajas Emisiones (Convocatoria 2021, MITMA)**: Esta subvención cubre el 90% de los costes subvencionables (excluyendo IVA y partidas no elegibles), con el Ayuntamiento asumiendo el 10% restante y el IVA total. Las actuaciones incluyen el sistema de control de accesos a la ZBE y peatonalizaciones sostenibles en calles como Ciruela, Plaza del Pilar, Avda. Rey Santo, Pje. Pandorga, Juan II, Postas, Alfonso X, Reyes, Prado y Caballeros.
    - **Importe total concedido**: 2.045.000,00 € (suma de importes subvencionables sin IVA, correspondientes al 90% MITMA).
    - **Detalles por actuación**:

Nº Actuación	Código	Importe subvencionable (90% MITMA)	Valor adjudicación
1	P1_L2-20210928-1	200.000,00 €	166.000,00 €
2	P1_L2-20210928-2	425.000,00 €	350.625,60 €
4	P6_L2-20210928-2	650.000,00 €	576.226,32 €
5	P6_L2-20210928-3	770.000,00 €	728.966,76 €

    - **Importe neto recibido y potencialmente reintegrable**: 2.045.000,00 €

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: pLiukDkuyDzffzak2kt/
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 12/09/2025 11:14:46
El documento consta de 3 página/s. Página 2 de 3

2. **Subvención PIMA-CC para el Diseño e Implantación de Zonas de Bajas Emisiones (JCCM)**: Esta subvención, otorgada por la JCCM, financia actuaciones específicas de diseño, implantación, balizamiento y comunicación de la ZBE.
    - **Importe total concedido**: 89.999,57 €.
    - **Detalles por actuación**:

Nº Actuación	Solicitud	Actuaciones Subvencionables	Subvención concedida
1	1	Diseño ZBE	16.200,00 €
2	2	Suministro Módulos Calidad del Aire	52.199,91 €
3	2	Balizamiento Señalización	12.599,68 €
4	2	Publicidad y divulgación	8.999,98 €

    - **Total neto recibido y potencialmente reintegrable**: 89.999,57 €
3. **Subvención Anual del MITMA a las Entidades Locales por Servicio de Transporte Colectivo Urbano**:
    - **Importe para el año 2024**: 169.858,37 €. Esta subvención es anual y está destinada al mantenimiento del servicio de transporte colectivo urbano.

Consecuencias económicas del incumplimiento

El incumplimiento del compromiso de implantar la ZBE antes del 31 de diciembre de 2025 podría obligar al Ayuntamiento a reintegrar las subvenciones recibidas, conforme a la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y las bases específicas de cada programa. Los costes asociados serían:

- **Importe principal a reintegrar**:
    - Programa de Ayudas 2021 (MITMA): **2.045.000 €**
    - Subvención PIMA-CC (JCCM): **89.999,57 €**.
    - Subvención anual por transporte (MITMA): **169.858,37 €**
    - **Total estimado**: **2.304.857,94 €**.
- **Otros costes potenciales**:
    - **Intereses de demora**: Calculados según el interés legal del dinero desde la recepción de las subvenciones hasta el reintegro.
    - **Sanciones administrativas**: Posibles multas por incumplimiento, según las bases reguladoras.

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO
Área de Movilidad

Conclusión

El incumplimiento del compromiso de implantar la ZBE antes del 31 de diciembre de 2025 supondría un coste económico directo para el Ayuntamiento de **2.304.857,94 €** en reintegro de subvenciones más posibles intereses, sanciones y pérdidas por gastos ya incurridos.

Lo que se informa a los efectos oportunos.

Ciudad Real, 10 de septiembre de 2025

Firmado digitalmente por SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ-CRESPO SANTIAGO - 70570555T
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=IDCES-70570555T, givenName=SANTIAGO, sn=SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ-CRESPO, cn=SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ-CRESPO SANTIAGO - 70570555T

Fdo: Santiago Sánchez Crespo

JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: pLiukDkuyDzffzak2kt/
Firmado por Jefe Servicio de Movilidad SANTIAGO SANCHEZ-CRESPO el 12/09/2025 11:14:46
El documento consta de 3 página/s. Página 3 de 3

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: ZS8UXw6doiK2U/8zTV3+
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 15/09/2025 15:09:21
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 15/09/2025 16:39:43
El documento consta de 10 página/s. Página 1 de 10

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Nº 8/2025

CERTIFICADO
PLENO

DON JOAQUÍN AVILÉS MORALES, SECRETARIO GENERAL DE PLENO DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL

CERTIFICA: Que, el PLENO, en la **sesión ORDINARIA** el día **15 de septiembre de 2025**, adoptó el siguiente acuerdo:

9.- PROPUESTA DE LA CONCEJALA DELEGADA DEL ÁREA DE GOBIERNO DE SEGURIDAD, URBANISMO Y SERVICIOS A LA CIUDAD SOBRE APROBACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

VISTA la propuesta de acuerdo cuyo tenor literal es el siguiente:

"Vistas las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal VOX, al proyecto de Plande Movilidad Urbana Sostenible, de fecha 4 de agosto (registro de entrada 202599900019892),.

Emitido informe técnico con fecha 3 de septiembre, por D. Santiago Sáncjhez-Crespo Sánchez-Crespo, Jefe de Servicio de Movilidad, en relación con las citadas enmiendas, del siguiente tenor literal:

"INFORME TÉCNICO EN CONTESTACIÓN A LAS ALEGACIONES FORMULADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL VOX AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL 2022–2030
I. INTRODUCCIÓN
El presente informe tiene por objeto responder técnicamente a las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal VOX, en relación con el expediente de información pública del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real 2022–2030, aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno Local en fecha 28 de julio de 2025.
Se expone a continuación un análisis detallado y motivado de cada alegación, aclarando su encaje normativo, la naturaleza del PMUS y el procedimiento legalmente previsto.
II. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES
Alegación 1. Vinculación a un plan previamente "informado como ilegal":
Existe un informe del Secretario General del Ayuntamiento en el que se indica que el procedimiento seguido para la aprobación inicial del PMUS en 2023 no se ajustaba plenamente a la normativa vigente, al haberse tramitado y aprobado únicamente por la

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: ZS8UXw6doiK2U/8zTV3+
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 15/09/2025 15:09:21
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 15/09/2025 16:39:43
El documento consta de 10 página/s. Página 2 de 10

Ciudad Real
AYUNTAMIENTO

Nº 8/2025

CERTIFICADO
PLENO

Junta de Gobierno Local, cuando en virtud de la Ley 7/2021 y la doctrina derivada de su aplicación, la competencia correspondía al Pleno.
Este informe no cuestiona la validez técnica ni la legalidad material del contenido del PMUS, sino únicamente el trámite seguido para su aprobación. Precisamente por ello, y para subsanar dicho defecto procedimental, se ha reiniciado la tramitación con aprobación en el Consejo Local de Movilidad y elevación al Pleno municipal, en cumplimiento estricto de lo previsto en la normativa vigente y en las exigencias derivadas del Real Decreto 1052/2022 sobre Zonas de Bajas Emisiones.
En consecuencia, el actual PMUS de Ciudad Real 2022–2030 no parte de una "ilegalidad de origen", sino que se ha ajustado a las observaciones formuladas en el citado informe del Secretario, asegurando así la plena validez jurídica de su aprobación definitiva.
Alegación 2. Vulneración del principio de legalidad y jerarquía normativa:
El PMUS cumple estrictamente la Ley 7/2021, de Cambio Climático, y el Real Decreto 1052/2022, que regulan las ZBE. Según su artículo 2.3, las ZBE se regulan mediante normativa municipal específica, y deben estar contempladas dentro del PMUS, pero no desarrolladas en él, sino en un proyecto técnico y una ordenanza específica.
Por tanto, el PMUS actual delimita y justifica la necesidad de la ZBE, pero su contenido detallado se abordará en un expediente posterior, con memoria económica, informe jurídico y evaluación de impacto, conforme al contenido mínimo exigido por el anexo I del Real Decreto 1052/2022.
Alegación 3. Ausencia de juicio de proporcionalidad (STS 1372/2023):
El PMUS no impone directamente restricciones jurídicas a derechos fundamentales. Se trata de un documento estratégico y programático, sin eficacia ejecutiva inmediata.
El juicio de proporcionalidad exigido por el Tribunal Supremo se aplicará en el proyecto específico de ZBE, conforme al Real Decreto 1052/2022, artículos 4, 5 y anexo I. Dicho proyecto, que se someterá a información pública y aprobación plenaria, sí incluirá análisis de impacto, alternativas y medidas compensatorias.
Alegación 4. Inexistencia de informe de impacto económico y social:
Como se ha indicado, el PMUS no es una ordenanza ni una norma ejecutiva, sino un instrumento de planificación estratégica. La Ley 7/2021 y el RD 1052/2022 exigen la memoria económica completa para el proyecto de ZBE, no para el plan global de movilidad.
No obstante, el PMUS incorpora estimaciones de beneficio socioeconómico (más de 36 millones de euros/año en ahorro por reducción de emisiones, accidentes y congestión).
Alegación 5. Participación ciudadana insuficiente:
El procedimiento ha incluido:
Dos fases de participación pública: una en la fase inicial de diagnóstico (encuesta ciudadana online y en centros educativos) y otra en la fase de exposición pública del documento.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: ZS8UXw6doiK2U/8zTV3+
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 15/09/2025 15:09:21
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 15/09/2025 16:39:43
El documento consta de 10 página/s. Página 3 de 10

Nº 8/2025

CERTIFICADO
PLENO

Aprobación por el Consejo Local de Movilidad en 2023 y ratificación en julio de 2025.

Inclusión de un canal oficial de alegaciones, conforme a la Ley 39/2015.

El nivel de participación ha sido suficiente y conforme a la legislación sectorial. Las ZBE, cuando se desarrollen, contarán con su propio proceso específico de participación pública de 30 días, conforme al art. 11 del RD 1052/2022.
Alegación 6. Discriminación indirecta y afectación desigual (art. 14 CE):
La creación de una ZBE no implica discriminación, sino la ejecución de una obligación legal impuesta por la Ley 7/2021, aplicable a todas las ciudades españolas de más de 50.000 habitantes.
El desarrollo de la ZBE incluirá:
Régimen de excepciones para servicios esenciales y colectivos vulnerables.

Calendarios progresivos de aplicación.

Posibles ayudas públicas financiadas por el PRTR.
Estas medidas se abordarán en el expediente y ordenanza específica, no en el PMUS general.
Alegación 7. Falta de motivación técnica suficiente:

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: ZS8UXw6doiK2U/8zTV3+
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 15/09/2025 15:09:21
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 15/09/2025 16:39:43
El documento consta de 10 página/s. Página 4 de 10

Nº 8/2025

CERTIFICADO
PLENO

El documento incluye:
Aforos y modelizaciones (TransCAD).

Reparto modal detallado.

Proyecciones de emisiones y beneficios.

Diagnóstico de redes y ocupación del espacio viario.

Las medidas propuestas se justifican técnica y normativamente. El nivel de detalle es coherente con el carácter estratégico del PMUS. Los datos específicos sobre contaminación atmosférica, calidad del aire y objetivos de reducción serán objeto del proyecto ZBE, como exige el artículo 10 y anexo I del RD 1052/2022.
Alegación 8. Posible nulidad de pleno derecho:
No concurre ninguno de los supuestos del artículo 47.1 o 47.2 de la Ley 39/2015:
El PMUS no vulnera derechos fundamentales.

No impone restricciones jurídicas ejecutables (estas corresponderán al desarrollo normativo).

Se tramita conforme al procedimiento legal (aprobación por Consejo de Movilidad y por Pleno).

Se acompaña de informe procedentes.

Por tanto, no procede su nulidad ni suspensión.
III. CONCLUSIÓN
El contenido de las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal VOX no invalida ni deslegitima el procedimiento seguido ni el contenido técnico del PMUS. Muchas de las cuestiones planteadas corresponden al futuro proyecto específico de ZBE, tal y como prevé el Real Decreto 1052/2022, y no al contenido del plan estratégico de movilidad.
En consecuencia, no se estima procedente la aceptación de las alegaciones presentadas, y se considera que el documento está en condiciones de ser elevado al Pleno para su aprobación definitiva, con las garantías legales y técnicas exigidas.
En virtud de lo expuesto, se emite el presente informe en contestación a las alegaciones formuladas, bajo mi leal saber y entender.
Ciudad Real, 3 de septiembre de 2025
Fdo: Santiago Sánchez Crespo JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD"

Emitido igualmente informe jurídico por la Oficilaía Mayor, con fecha 7 de agosto, en

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: ZS8UXw6doiK2U/8zTV3+
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 15/09/2025 15:09:21
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 15/09/2025 16:39:43
El documento consta de 10 página/s. Página 5 de 10

cuanto al error material en el trámite de consulta pública previa.

Vistas las enmiendas presentadas por el Grupo Municipal Socialista, al proyecto de Plan de Movilidad Urbana Sostenible, con fecha 12 de agosto (registro de entrada 202599900020551),.

Emitido informe técnico con fecha 19 de agosto, por D. Santiago Sáncjhez-Crespo Sánchez-Crespo, Jefe de Servicio de Movilidad, en relación con las citadas enmiendas, del siguiente tenor literal:

INFORME TÉCNICO EN CONTESTACIÓN A LAS ENMIENDAS FORMULADAS POR EL GRUPO MUNICIPAL PSOE AL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE CIUDAD REAL 2022–2030

I. INTRODUCCIÓN

El presente informe responde técnicamente a las enmiendas formuladas por el Grupo Municipal PSOE en relación al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Ciudad Real 2022–2030, aprobado inicialmente por JGL para su posterior elevación al Pleno municipal.

Se analizan de forma detallada los aspectos señalados, diferenciando lo que constituye materia propia del PMUS de lo que debe ser objeto del proyecto específico de ZBE y su ordenanza reguladora, tal y como establece el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre.

II. RESPUESTA A LAS ALEGACIONES

Alegación 1: Reducción injustificada del ámbito de la ZBE:

El ámbito geográfico de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) que se recoge en el PMUS no supone una reducción respecto a la delimitación inicialmente prevista en la versión inicial. Dicho perímetro sigue correspondiendo a la totalidad del interior de la ronda de circunvalación de Ciudad Real, tal y como se contempló desde la primera propuesta técnica.

En coherencia con lo dispuesto en el artículo 4.2 del Real Decreto 1052/2022, el

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: ZS8UXw6doiK2U/8zTV3+
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 15/09/2025 15:09:21
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 15/09/2025 16:39:43
El documento consta de 10 página/s. Página 6 de 10

PMUS define este perímetro como referencia estratégica, quedando su desarrollo y concreción operativa para el proyecto técnico específico de ZBE y la ordenanza municipal reguladora.

La diferencia fundamental radica en que, en la fase de implantación, y conforme a criterios de eficacia y proporcionalidad, la regulación del acceso y uso de la ZBE se graduará en función de las emisiones reales detectadas por la red de sensores ambientales instalados en la ciudad. Este enfoque permitirá:

- Activar medidas más restrictivas únicamente cuando las condiciones de calidad del aire lo requieran.
- Garantizar la proporcionalidad en la aplicación de restricciones, evitando impactos innecesarios cuando los niveles de contaminantes estén dentro de los límites legales.
- Disponer de datos objetivos y trazables para la evaluación y revisión de la ZBE.

Este modelo adaptativo no reduce el ámbito, sino que introduce un sistema de gestión dinámica alineado con el artículo 5.3 del RD 1052/2022, que permite ajustar las medidas en función de indicadores medidos en tiempo real.

Por tanto, se mantiene la delimitación original de la ZBE al perímetro de rondas, siendo la modulación de sus restricciones una cuestión técnica que se desarrollará en la fase de ejecución, conforme al proyecto técnico y la ordenanza que lo regule.

Alegación 2. Ausencia de protocolo de comunicación de picos de contaminación:

El PMUS establece un marco general de actuación ante episodios de contaminación, pero el protocolo operativo, niveles de activación y canales de comunicación son materia propia del Plan de Actuación ante Episodios de Alta Contaminación y del proyecto de ZBE, no del documento estratégico.

El art. 5.2 del RD 1052/2022 establece que la ZBE debe incluir:

- Procedimiento de activación y desactivación.
- Canales de información ciudadana.
- Señalización física y digital.

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: ZS8UXw6doiK2U/8zTV3+
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 15/09/2025 15:09:21
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 15/09/2025 16:39:43
El documento consta de 10 página/s. Página 7 de 10

Este protocolo se desarrollará en el expediente específico de ZBE, garantizando avisos con antelación suficiente y multicanal (web, app municipal, señalización variable, medios de comunicación).

Alegación 3. Falta de información sobre plazas de estacionamiento eliminadas y alternativas:

El PMUS incorpora un análisis general de la oferta y demanda de estacionamiento en la ciudad, que constituye la base estratégica para la toma de decisiones en materia de regulación del espacio público. No obstante, el PMUS, por su carácter programático, no tiene como objeto definir con precisión el número exacto de plazas de estacionamiento afectadas por las medidas derivadas de la futura ZBE, ni las soluciones alternativas específicas en cada calle o sector.

Tal y como establece el artículo 4.4 del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, corresponde al proyecto técnico de la Zona de Bajas Emisiones concretar:

- El inventario actualizado de las plazas de estacionamiento en el ámbito de la
- ZBE.
- La estimación de las plazas afectadas por las medidas de restricción.
- Las alternativas y medidas de reorganización previstas (aparcamientos disuasorios, residentes, rotación, carga y descarga, PMR, etc.).

Dicho proyecto, junto con su correspondiente ordenanza reguladora, será el instrumento que establezca el detalle operativo de la reordenación del estacionamiento, garantizando la adecuada proporcionalidad y la necesaria seguridad jurídica en su aplicación.

Alegación 4. Necesidad de un nuevo modelo de transporte público urbano:

El PMUS incorpora un análisis global del sistema de transporte público urbano y establece líneas estratégicas de mejora. En este sentido, y conforme a la ampliación de plazo concedida por el Ayuntamiento a la empresa concesionaria del transporte público, se ha establecido como mejora que en el año 2026 se redactará un Plan Director del Servicio de Transporte Público de Ciudad Real, antes de que finalice el

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: ZS8UXw6doiK2U/8zTV3+
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 15/09/2025 15:09:21
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 15/09/2025 16:39:43
El documento consta de 10 página/s. Página 8 de 10

cuarto año de la ampliación de la concesión.

Este Plan Director contendrá, al menos, los siguientes apartados:

- Marco regulador: antecedentes y marco competencial del servicio.
- Análisis de la situación actual: población, movilidad, infraestructuras e impacto ambiental.
- Diagnóstico y líneas estratégicas: problemas detectados y definición general de la estrategia.
- Propuesta de mejoras: actuaciones concretas y planificación en un horizonte temporal vinculado a la duración concesional.

Dicho documento constituirá un diagnóstico actualizado y exhaustivo, que permitirá evaluar de manera objetiva la situación del transporte público en ese momento y acometer las actuaciones necesarias para garantizar su mejora, eficiencia e integración en el sistema global de movilidad urbana.

En consecuencia, el PMUS actual sienta las bases estratégicas para orientar el transporte público hacia un modelo más eficiente y sostenible, mientras que el Plan Director será el instrumento operativo y de gestión que concretará las medidas, asegurando la correcta planificación a medio y largo plazo.

Alegación 5. Falta de certidumbre y planificación comunicativa sobre la implantación de la ZBE:

El PMUS recoge la necesidad de una comunicación eficaz (capítulo 4.1.10 y 4.1.11), pero el calendario detallado con fases, hitos y acciones comunicativas es un requisito del proyecto de ZBE, no del PMUS.

El art. 6.1 del RD 1052/2022 exige que cada ZBE cuente con un plan de comunicación multicanal previo a su implantación, con participación ciudadana y atención específica a colectivos afectados.

Por tanto, este contenido se desarrollará en el expediente de ZBE y en la ordenanza reguladora.

III. CONCLUSIÓN

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: ZS8UXw6doiK2U/8zTV3+
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 15/09/2025 15:09:21
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 15/09/2025 16:39:43
El documento consta de 10 página/s. Página 9 de 10

Nº 8/2025

CERTIFICADO
PLENO

Muchas de las alegaciones presentadas por el Grupo Municipal PSOE se refieren a aspectos que no son objeto del PMUS, sino que corresponden al desarrollo técnico y normativo de la Zona de Bajas Emisiones, conforme al Real Decreto 1052/2022.

El PMUS sí incluye la justificación, objetivos y medidas marco para implantar la ZBE, pero deja su definición detallada, protocolos, reposición de plazas y calendario de implantación al proyecto técnico y a la ordenanza municipal específica, que serán tramitados con exposición pública y aprobación plenaria.

En consecuencia, no se estima procedente modificar el PMUS en los términos solicitados, quedando garantizada la adecuada planificación y desarrollo posterior en los instrumentos correspondientes.

En virtud de lo expuesto, se emite el presente informe en contestación a las alegaciones formuladas, bajo mi leal saber y entender.

Ciudad Real, 18 de agosto de 2025

Firmado digitalmente por
SANCHEZ-CRESPO SANCHEZ-
CRESPO SANTIAGO -
Fdo: Santiago Sánchez Crespo
JEFE DE SERVICIO DEL ÁREA DE MOVILIDAD”

Por cuanto antecede se propone:

PRIMERO.- Desestimar con base en los fundamentos del informe técnico emitido por la Jefatura de servicio Movilidad, con fecha 3 de septiembre del presente año, las enmiendas del Grupo Municipal VOX.

SEGUNDO.- Desestimar con base en los fundamentos del informe técnico emitido por la Jefatura de servicio Movilidad, con fecha 19 de agosto del presente año, las enmiendas del Grupo Municipal Socialista:

TERCERO.- Aprobación inicial por el Pleno del texto del citado Plan, cuyo contenido

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

Documento firmado electrónicamente. Código Seguro de Verificación: ZS8UXw6doiK2U/8zTV3+
Firmado por SECRETARIO GENERAL DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE CIUDAD REAL JOAQUÍN AVILÉS MORALES el 15/09/2025 15:09:21
Firmado por ALCALDE DEL AYTO. DE CIUDAD REAL FRANCISCO CAÑIZARES JIMÉNEZ el 15/09/2025 16:39:43
El documento consta de 10 página/s. Página 10 de 10

Nº 8/2025

CERTIFICADO
PLENO

figura en documento del expediente de SIGEM, con código CVE: VNLU8MB3ymT2vaDLcfYL (acceso al contenido del Plan a través de la sede electrónica municipal / verificación de documentos electrónicos / documentos del Ayuntamiento con CVE), previo dictamen de la Comisión correspondiente.

CUARTO.- La exposición al público durante 30 días hábiles a los efectos de presentación de sugerencias y reclamaciones, y demás requisitos necesarios para su entrada en vigor, de conformidad con los artículos 49, 70-2 y 65-2 de la la ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, y 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. .

QUINTO.-Dar traslado a Oficialía Mayor para su desarrollo y tramitación."

Sometido el asunto a votación, el Pleno de la Corporación, en votación ordinaria y con los votos a favor de los Concejales del Grupo Municipal Popular (11), la abstención de los Concejales del Grupo Municipal Socialista (9) y de la Concejal del Grupo Municipal Ciudadanos (1) y el voto en contra de los Concejales del Grupo Municipal VOX (3), adopta el siguiente acuerdo:

Aprobar la transcrita propuesta, sin enmienda alguna.

Y para que conste y surta los efectos oportunos, sin perjuicio de los efectos prevenidos en la legislación vigente, de Orden y con el Visto Bueno de la Presidencia

Vº Bº
LA PRESIDENCIA,

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


Ciudad Real
AYUNTAMIENTO