



**PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE DE
ARENAS DE SAN PEDRO
DIAGNÓSTICO PARTE I. ANÁLISIS PARTICIPATIVO**



AYUNTAMIENTO DE ARENAS DE SAN PEDRO



INDICE

1.	¿Qué es la movilidad sostenible?	3
2.	Justificación.	3
3.	Objetivos.....	5
4.	Metodología	5
5.	El equipo de trabajo	7
6.	Conclusiones de las entrevistas.....	8



1. ¿Qué es la movilidad sostenible?

La movilidad sostenible debe buscar soluciones que consuman menos recursos naturales no renovables, produzcan menos afecciones al medio ambiente y menos perjuicios sociales y económicos.

En general, se trata de reducir los desplazamientos motorizados y, en particular, de los que se realizan en vehículo privado, para los de personas, y en camión, para los de mercancías, y como alternativa, la promoción de formas de desplazamiento no motorizadas y del transporte público, para las personas, y la del ferrocarril y otros medios, para las mercancías, constituyen las bases de una movilidad más sostenible.

En este sentido, el vehículo privado resulta ser, en relación al desplazamiento de una persona durante un kilómetro, el modo que ocupa más suelo, consume más combustible y produce más externalidades, tales como accidentes, contaminación, ruido, intrusión visual o congestión. Además, en las condiciones de circulación que ofrecen ciudades como Arenas de San Pedro el automóvil puede perder su más preciada característica, la velocidad.

Sin embargo, individualmente considerado, el automóvil privado sigue siendo el más deseado y valorado de los medios de transporte, en parte, por su imagen mediática de libertad y triunfo personal pero, también, porque a sus usuarios no se les hace pagar las *externalidades* que provocan y porque, además, no son conscientes del costo que supone su utilización urbana. De hecho, ambiental y socialmente, su uso innecesario o inapropiado debe ser considerado un verdadero despilfarro de recursos naturales y económicos, una causa de inseguridad en la vía pública y una fuente muy importante de problemas sanitarios en el futuro para capas cada vez más extensas de la población.

En ese contexto, el cambio hacia formas de movilidad más sostenibles, es decir, el objetivo de las acciones de los Planes de Movilidad Sostenible será proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado que sean más sostenibles, eficaces y confortables y, simultáneamente, convencer de que pueden y deben ser usadas en sustitución del vehículo Privado.

2. Justificación.

El ayuntamiento de Arenas de San Pedro, consciente de las necesidades en materia de movilidad en el municipio, se ha comprometido a diseñar un Plan de Movilidad Sostenible, que va a contar con la participación de la ciudadanía arenense. Este Plan se anunció y comenzó a



redactarse durante la Semana Europea de la Movilidad, celebrada el pasado mes de septiembre de 2009.

La primera actuación fue realizar un prediagnóstico, que se hizo a partir de experiencias anteriores de participación, y sobre todo, de la información recogida durante la organización, celebración y evaluación de la Semana Europea de la Movilidad. A partir de este análisis se determinaron los siguientes actores como fundamentales:

SECTOR	ORGANIZACIONES
GRUPOS POLÍTICOS	Portavoces de grupos municipales de PSOE, PP e IU
ALCALDES PEDÁNEOS	Alcaldesa pedánea de la Parra Alcaldesa pedánea de Hontanares Alcalde pedáneo de Ramacastañas ¹
DIRECTORES DE CENTROS DOCENTES OFICIALES	Director del IES <i>Valle Tiétar</i> Director del IES <i>Juana de Pimentel</i> Director colegio Zorrilla Monroy Representante Colegio Divina Pastora
PERSONAS MAYORES	Director Centro de día Presidente asociación jubilados
CUERPOS Y FUERZAS DE SEGURIDAD Y TRÁFICO	Jefe de la Policía Local Representante de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil
DISCAPACITADOS (movilidad reducida)	Persona con discapacidad motriz*
ASOCIACIONES ECOLOGISTAS	Gredos Verde Slow Food
USUARIOS DE BICLETAS	Representante club de bicis
ASOCIACIÓN DE VECINOS	Presidente asociación de vecinos

¹ En el caso de Ramacastañas, el Alcalde pedáneo había dimitido en el momento de realizar las entrevistas. Para obtener la información necesaria, se optó por entrevistar al Concejal de Pedanías.

* En el caso de los discapacitados, se necesitaba la visión de un colectivo de personas con movilidad reducida. No existen asociaciones locales que se ocupen de esta problemática, por lo que se ha optado por entrevistar a una persona con discapacidad, que se desplaza en silla de ruedas, y que se ha prestado voluntario para ello. Entendiendo las limitaciones de no representar a un grupo,



	Amas de Casa
AMPAS	Representante AMPA Zorrilla Monroy
TURISMO	Presidente Asociación turismo Gredos Sur
EMPRESARIOS Y COMERCIANTES	CONFAE Representante de comerciantes afectados por peatonalización

A partir de ese momento, se comenzó con la primera fase de diagnóstico de la situación actual de la movilidad en la ciudad. Este diagnóstico comprende una parte totalmente participativa, en la que se busca la opinión ciudadana y otra parte objetiva, que consiste en un estudio técnico de la situación.

3. Objetivos.

El objetivo general del diagnóstico del Plan de Movilidad Sostenible es obtener una valoración global de los problemas, disfunciones y conflictos del Sistema de Movilidad de Arenas de San Pedro.

En esta fase, de análisis participativo, se pretende obtener una visión sobre la opinión ciudadana del Sistema de Movilidad de la localidad, identificando los problemas que la ciudadanía quiere solucionar mediante el Plan de Movilidad Sostenible.

4. Metodología

Una vez realizado el prediagnóstico, en el que se había establecido comunicación con todas las asociaciones activas del municipio, se habían analizado los problemas y conflictos palpables. Se conocía la existencia de conflictos entre los actores principales, sobre todo en lo que respecta a un proyecto previamente anunciado por el ayuntamiento de peatonalización de las calles. La existencia de estos conflictos, apuntó que la forma más apropiada de realizar un análisis de la opinión de los arenenses sobre la movilidad era mediante entrevistas individuales, que permitieran la libre expresión de los actores sin interferencias. El método de entrevista ha sido el de la entrevista “media directa”, que permite la adaptación a cualquiera de los agentes sociales. El objetivo era obtener la máxima información sobre la visión y las ideas de cada uno respecto a la movilidad en Arenas de San Pedro. Se han realizado un total de veinticuatro entrevistas a lo largo de un período de tres meses. Cada entrevista fue grabada y transcrita. A continuación se realizó un análisis del discurso de cada una de las entrevistas, distinguiendo los



aspectos positivos y negativos, argumentos y visión de cada actor. Además, se han analizado los lugares a los que se da importancia dentro del municipio, la relación de los actores con la movilidad y las interacciones existentes entre los diferentes actores. Cada discurso se ha sintetizado utilizando la metodología DAFO. A partir del DAFO individual de cada uno de los entrevistados se ha hecho un DAFO general, que trata de sintetizar la opinión del universo analizado. En el análisis del discurso, se han utilizado sólo las opiniones expuestas durante las entrevistas. El equipo de trabajo, en ningún caso, ha incluido la propia opinión en los resultados de los análisis realizados.

La técnica DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) es un método de diagnóstico que tiene el objeto de conocer la situación en que se encuentra un colectivo, una institución, una asociación, una empresa..., desde la perspectiva de sus miembros. Se señalan los riesgos y las oportunidades, presentes y futuras.

Con una DAFO se identifican los puntos débiles (Debilidades a corregir y Amenazas a afrontar) y los puntos fuertes (Fortalezas a mantener y Oportunidades a explotar) sobre el tema que se aborda, en nuestro caso la movilidad en Arenas de San Pedro.

La distinción entre los diferentes extremos se discriminan atendiendo a los siguientes criterios:

Debilidades: son aquellos aspectos negativos que están dentro del grupo. En este caso, el grupo se ha considerado el Municipio de Arenas de San Pedro, incluyendo el Ayuntamiento, las estructuras del pueblo, sus vecinos y las interacciones que se establecen entre estos elementos. En general, las debilidades dependen del municipio y, por tanto, pueden ser solucionadas por el propio municipio. Van a ser los problemas que se puedan afrontar en el Plan de Movilidad.

Amenazas: son puntos negativos fuera del grupo, es decir, problemas que se generan o dependen de entidades superiores, y que no se van a poder afrontar desde el Plan de Movilidad. Identificarlas va a ser útil, ya que es necesario tenerlas en cuenta a la hora de actuar y hacerlo en consecuencia. Podemos paliarla, hacer lo posible porque no nos afecte o buscar soluciones alternativas.

Fortalezas: son aspectos positivos inherentes al propio municipio. Nos sirven para apoyarnos en ellas a la hora de realizar el Plan de Movilidad. Nos van a dar claves para dar respuesta a las debilidades.

Oportunidades: son aspectos positivos externos o que vienen dados, que el municipio puede aprovechar para mejorar su situación.

En definitiva, se analiza el estado de la movilidad para hacer un plan que permita transformar las debilidades en fortalezas apoyándose en las oportunidades y fortalezas y teniendo en cuenta las amenazas.



Para diferenciar los diferentes aspectos de interés en el sistema de movilidad, la entrevista se había diseñado incluyendo preguntas alusivas al sistema peatonal, las infraestructuras para vehículo privado, para bicicletas y para el transporte público, elementos fundamentales en la movilidad. Se ha mantenido esta estructura en el DAFO que permitirá completar con la información objetiva del análisis del sistema de movilidad.

5. El equipo de trabajo

El equipo técnico de trabajo para el Plan de Movilidad de Arenas de San Pedro está formado por:

- La agente de desarrollo y empleo local del Ayuntamiento de Arenas de San Pedro, Nuria Blázquez Sánchez, responsable técnica del Plan, encargada de su diseño y coordinación.
- Voluntarias del Servicio de Voluntariado Europeo (SVE): Kathrin Nordlöf y Claire Le Cornec, dos colaboradoras permanentes del Ayuntamiento de Arenas de San Pedro, que participan en la Acción 2 del Programa Juventud de la Unión Europea, el Servicio de Voluntariado Europeo. Realizan tareas tutoradas y tras recibir formación e información previa de la actividad en cuestión, pero mantienen independencia de criterio. En este caso, han sido las responsables de realizar las entrevistas y la interpretación del discurso. El programa en el que participan garantiza su independencia del Ayuntamiento y la parcialidad del proceso.



6. Conclusiones de las entrevistas





Sobre el aspecto peatonal

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<p>El casco urbano de Arenas no está acondicionado para pasear:</p> <ul style="list-style-type: none">Las calles están ideadas para los automóviles.Los lugares óptimos para el paseo son difícilmente alcanzables sin vehículo por las personas con movilidad reducida (personas mayores, discapacitados, etc.).Hay muchas interferencias entre el peatón y el coche.	<p>Las calles de Arenas no están adaptadas al uso del coche, sino para el desplazamiento peatonal, debido a que el coche no se adapta a recorridos tan cortos y al estrecho trazado viario.</p> <p>Arenas tiene muchas zonas agradables para pasear:</p> <ul style="list-style-type: none">En el casco urbano: Calle don Álvaro de Luna, la paralela de la Niña Perdida, La Nava, El Canchal, son calles apropiadas para favorecer al peatón.Fuera del casco urbano: El camino del santuario, el casco histórico, el pantano, el Berrocal, la zona de los famosos. También hay varias rutas de senderismo.Arenas tiene lugares con belleza singular: plaza del Castillo, plaza de la Nava, El Canchal, puente medieval.
<p>Las cuestas y pendientes suponen una dificultad añadida:</p> <ul style="list-style-type: none">Las pendientes suponen mayor dificultad, y llegar al trabajo sudado.Para los niños las distancias requieren más tiempo.	<p>En general, las distancias a recorrer son cortas, inferiores a los seis minutos:</p> <ul style="list-style-type: none">Muchos desplazamientos son más rápidos caminando que en cocheLos lugares más frecuentados están concentrados en el centro, lo que hace que sea fácilmente abordable a pie.La gente mayor se desplaza caminando siempre, incluso con la compra.
<p>Las aceras son incómodas, estrechas e insuficientes. A menudo están obstruidas por mobiliario urbano, coches aparcados y obras o están levantadas. Es especialmente problemático para pasear con carritos y sillas de ruedas.</p> <ul style="list-style-type: none">Las entradas/salidas de la ciudad, excepto la de Ramacastañas, tienen aceras estrechas y pocos aparcamientos	
<p>Los coches van demasiado rápido. La regulación general es de 50 Km/h y en muy pocas calles a 30 km/h</p>	<p>En las calles donde se proyecta la propuesta de peatonalización se circula a unos 15 Km/h</p>



AMENAZAS	OPORTUNIDADES
Temor del Ayuntamiento a que la preocupación por las aceras no sea prioritaria para la ciudadanía.	Solucionar los problemas de las aceras es una cuestión de inversión
	<ul style="list-style-type: none">• El Plan de ordenación la velocidad se definiría en función de la anchura de la calle. En todo el municipio sería 30 Km. y en calles con poca anchura, 20 Km/h• Diseñar pasos de peatones elevados que favorezcan al peatón



Peatonalizar calles (proyecto de peatonalización presentado)

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> • En estas calles, la velocidad de los coches no supera los 15 Km/h. Los peatones pueden transitar, se puede dejar un niño caminar. • Estas calles liberan de circulación de vehículos de la Triste Condesa. • No hay apoyo por parte de la confederación de empresarios 	<p>Las calles que se quieren peatonalizar no tienen muchos aparcamientos</p> <p>Las calles del centro de la ciudad, por su interés turístico y su comodidad para caminar son adecuadas para la peatonalización.</p>
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<p>La peatonalización supondría un perjuicio económico para Arenas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los comercios perderán clientes • La peatonalización no atraerá más turismo. • Existiría un conflicto de intereses entre los supermercados si se peatonalizaran unas calles y otras no. 	<p>La peatonalización supondría beneficios económicos para Arenas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las calles peatonales benefician al comercio • Una ciudad más atractiva desde el punto de vista peatonal es siempre más turística • Los negocios de joyería, regalos, etc, podrían beneficiarse de la peatonalización. • CONFAE considera oportuno este proyecto. No lo apoya por solidaridad con los comerciantes opostos.
<ul style="list-style-type: none"> • Temor a que los residentes no puedan entrar a sus garajes. • Necesidad de un aparcamiento periférico si se peatonaliza • Necesidad de regular la carga y descarga 	<p>La peatonalización liberaría espacio para el peatón</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si se peatonaliza la parte antigua, Arenas sería más habitable • La peatonalización crearía una zona de ocio, de desplazamiento y de restaurantes que necesita Arenas. • Los niños tendrían un lugar seguro para jugar, se mantendría el carácter tradicional de Arenas.



<p>Temor a que el Ayuntamiento imponga la peatonalización sin suficiente diálogo, sin que la población esté suficientemente sensibilizada.</p> <p>Temor a que la peatonalización se presente como una solución a la falta de aparcamiento</p>	<p>La comunicación y la sensibilización de la población ofrecen una oportunidad de cambio: se debe explicar el proyecto, cambiar los hábitos poco a poco, comenzar a actuar ya, haciendo cambios progresivos.</p>
---	---

Accesibilidad para personas discapacitadas.

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Las administraciones no cumplen los mínimos legales de accesibilidad • Con una silla no se puede acceder a muchos sitios debido a los bordillos de las aceras, y a la deficiencia en los rebajes y rampas, que impiden que una persona en silla de ruedas sea independiente. • Algunas plazas de aparcamiento para discapacitados tienen al lado una acera inaccesible • Incluso las aceras de reciente construcción (junto a la carretera del Hornillo) sólo son accesibles para discapacitados con suficiente fuerza • Los obstáculos en aceras impiden desplazarse en silla de ruedas. • No hay suficientes aparcamientos para discapacitados. Si en un lugar público, como el Ayuntamiento hay discapacitados, se necesitan más plazas para demanda externa. • Algunos sectores no están sensibilizados sobre las necesidades de movilidad de las personas discapacitadas. 	<ul style="list-style-type: none"> • La Casa de la cultura es un buen ejemplo de accesibilidad. • Los discapacitados tienen permitido aparcar en las zonas azules sin limitaciones y de forma gratuita. Además pueden aparcar en cualquier lugar, siempre que no dificulte la circulación.



AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">Las leyes sobre accesibilidad no se respetan porque se piensa que afectan a pocos ciudadanosObras en otros lugares públicos, como el IES Valle del Tiétar, tampoco han conseguido la accesibilidad universal, sigue sin una rampa en la entrada	<ul style="list-style-type: none">Adaptar aparcamientos a las necesidades de los discapacitados, tal como está en otras ciudades como Talavera.Existe legislación suficiente en materia de accesibilidad.

Sobre el uso del vehículo privado

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<p>El coche ocupa mucho espacio en la vía pública, sobre todo en lo que respecta a los aparcamientos</p> <ul style="list-style-type: none">La ciudad está llena de cochesEn algunos casos, los propietarios de viviendas no utilizan su garaje sino que aparcan en la vía pública.Los coches aparcan en las aceras y en lugares prohibidos. Se ponen pocas multas por aparcamiento indebido.Hay mucho control en determinadas calles pero el resto no se controla.No se respetan las zonas amarillas ni las aceras en los aparcamientosHay muchos vados que no son utilizados por sus propietarios	<ul style="list-style-type: none">El número de coches no es muy altoLa CONFAE apoya los últimos cambios realizados respecto al sentido de algunas calles como la Carrellana y Santísima Trinidad y el futuro cambio en José Gochicoa. <p>Es incómodo conducir con calles prohibidas</p> <p>Es posible evitar el centro de Arenas para circular en coche</p>



DEBILIDADES	FORTALEZAS
<p>El exceso de ocupación de coches y el turismo:</p> <ul style="list-style-type: none">• La concentración de coches y contaminación en julio y agosto, en Semana Santa y en los puentes es horrible. La ciudad está violada por los coches.• Los turistas se quejan de los problemas de la congestión de coches en el centro.	
<p>. No hay lugar para aparcar en los supermercados.</p>	<p>Hay amplias zonas de aparcamiento en el Martinete, la zona del polideportivo, la zona de la Piña.</p> <p>Hay lugares en la periferia con posibilidad para hacer aparcamientos: zona del campo de fútbol.</p>
<p>Hay poco control del tráfico</p>	
<p>Circulación con vehículos pesados.</p> <ul style="list-style-type: none">• La circulación con vehículos pesados es complicada por la dimensión de las calles. Maniobrar y girar es especialmente difícil. Hay problemas en la zona de Pintor Martínez Vázquez, desde la travesía de José Gochicoa.• La rotonda de la Avenida de Lourdes es difícil para vehículos pesados, necesitan subirse al bordillo para poder transitarla.• La carga y descarga es un caos. Los camiones paran en la calzada y se producen atascos de vehículos.	



AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<p>Miedo al no compromiso de las administraciones públicas por miedo a la sanción en las urnas</p> <p>El problema, es que son soluciones muy antipopulares (zonas azules, peatonalización).</p> <p>Mejor perder en popularidad y ganar en beneficios. Eso se llama servicio público.</p>	<p>Se puede compartir coches para muchos asuntos profesionales con compañeros de trabajo. Para ir a la escuela, se puede tener acuerdo entre padres para utilizar sólo un coche</p> <p>Se debe hacer una fuerte sensibilización por parte de la policía antes de comenzar a poner multas</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Sin control de hora, la zona azul no funcionaría. 	<ul style="list-style-type: none"> • La implantación de zonas azules mejoraría el problema del aparcamiento, porque la mayor parte de las plazas están ocupadas toda la mañana por trabajadores.
<p>No hay lugares donde aparcar el coche y seguir caminando</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hay lugares con espacio suficiente para organizar aparcamientos disuasorios: la zona del martinete, la zona del polideportivo, la zona del palacio. Posibilidad de habilitar la plaza de toros y aparcamientos en zonas de monte público. <ul style="list-style-type: none"> • Se podría conseguir aparcamientos en casas en ruinas, que se constituyan en aparcamiento público a cambio de ventajas fiscales. • Se podría construir un parking subterráneo.
<ul style="list-style-type: none"> • No existe alternativa para eliminar el tráfico de la Triste Condesa: el lugar donde había posibilidad está construido. <ul style="list-style-type: none"> • Una circunvalación constreñiría la ciudad e impediría su crecimiento futuro • La Triste Condesa es un embudo • Es complicado llegar a cambiar los hábitos de la gente 	<ul style="list-style-type: none"> • Se podría organizar una ciudad en la que convivieran coche y peatón, con zonas de circulación lenta y bolardos para que no se pueda aparcar en las aceras.
<ul style="list-style-type: none"> • La policía local ya está desbordada 	



	<ul style="list-style-type: none">• Modificar la actual rotonda de San Pedro y convertirla en una raqueta, ya que actualmente el cambio de sentido en la misma se hace muy dificultoso sobre todo para los vehículos pesados y autocares.• Estudiar la posibilidad de construir un cambio de sentido en las salidas hacia las carreteras de Candelada y Ramacastañas, con el fin de facilitar el tránsito de los vehículos pesados y su acceso y maniobrabilidad hacia los polígonos industriales.• Establecer una zona de carga y descarga en Triste Condesa, a partir de la cual se desplazaran en carrito. También hay que regular la carga y descarga en el comercio Repsol-Butano.
--	---



Sobre el uso de la bicicleta

• DEBILIDADES	• FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">• El uso de la bici requiere mucho esfuerzo debido a las cuestas.• La bici eléctrica es cómoda, pero es cara.	<ul style="list-style-type: none">• La mayoría de los niños y adolescentes tienen <u>bicicleta</u>• Hay muchos aficionados a la bicicleta en Arenas, habituados a las grandes pendientes.• Hay varias asociaciones de bicicleta• Los anejos tienen buenas posibilidades porque son llanos<ul style="list-style-type: none">• El pantano y el Camino de San Pedro también son apropiados para el uso de la bici• Hay gente que se desplaza desde la Parra en bicicleta habitualmente
<ul style="list-style-type: none">• La bicicleta no se usa en desplazamientos urbanos.• Ningún alumno del Instituto Juana de Pimentel acude al instituto en bicicleta.• En el IES Valle del Tiétar no hay aparcamientos para bicicleta	<ul style="list-style-type: none">• En el IES Valle del Tiétar los alumnos acuden a clase en bicicleta durante 15 días
<ul style="list-style-type: none">• El pueblo es inseguro para que un niño se desplace en bici. Las calles son estrechas y los coches van muy deprisa.• Sabemos que un porcentaje pequeño de los alumnos del IES Valle del Tiétar no se atreve a coger la bici por miedo a la circulación.	<ul style="list-style-type: none">• Los coches no suponen un peligro para los peatones en Arenas.• La mayoría de los alumnos del IES Valle del Tiétar no considera peligroso ir en bicicleta al Instituto
<ul style="list-style-type: none">• No hay carriles bici ni lugares para desplazarse en bicicleta.• La bici es silenciosa, por tanto peligrosa para convivir con el peatón	<ul style="list-style-type: none">• Facilidad para compatibilizarla con el peatón.
<ul style="list-style-type: none">• Los ciclistas no respetan las normas de circulación	



• AMENAZAS	• OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">• No hay espacio en el casco urbano para instalar un carril bici• La ciudad no tiene capacidad de soportar el tránsito ciclista• La Triste Condesa es estrecha y tiene tráfico pesado.• Los recursos son limitados y el carril bici podría ser poco rentable• La policía y algunos del ayuntamiento tienen una posición cerrada y una opinión muy negativa de los ciclistas.• La prensa local (Arenas Hoy) hace mala prensa de las bicicletas.• La bicicleta eléctrica es cara	<ul style="list-style-type: none">• Se está incrementando el uso de la bicicleta convencional y eléctrica en todas las ciudades.• El uso de la bicicleta para los chavales sería incluso saludable.• Se podría hacer carriles bici en las zonas forestales• La carretera de El Hornillo, con acceso a las piscinas naturales podrían tener carril bici.• Hacer corredores para ir a los institutos y escuelas.• Instalar aparcamientos de bicis en centros educativos y en lugares de trabajo público como el centro cultural, el gimnasio• Existe ya demanda por parte de los turistas de alquiler de bicicletas
	<ul style="list-style-type: none">• Promocionar el uso de la bici eléctrica con un mini parque de ellas en el Ayuntamiento• Se podría ofrecer un servicio de alquiler de bicicleta a los Turistas para desplazarse por Arenas, o bien, darle la posibilidad de desplazarse en vehículo eléctrico.



Sobre el transporte público

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">• La dimensión del pueblo no parece ser suficiente para instalar sistemas de transporte público urbano	<ul style="list-style-type: none">• Por la dimensión, el pueblo es abordable caminando
<ul style="list-style-type: none">• El autobús escolar no acepta a los niños del colegio concertado (en la Parra)	<ul style="list-style-type: none">• El transporte que lleva los alumnos a los institutos es suficiente. Depende de la Consejería de Educación y es gratuito.
<p>La comunicación entre Arenas y los anejos es complicada:</p> <ul style="list-style-type: none">• Baja densidad de población en los anejos• Hay gente que no tiene medio de transporte. Desde Hontanares no se puede venir andando.• Las empresas de autobuses no están interesadas en poner línea debajo de un número determinado de viajeros.• La comunicación con Arenas el fin de semana es inferior (para Ramacastañas)	<ul style="list-style-type: none">• Ramamacastañas tiene un servicio regular de comunicación con Arenas y Madrid (tres veces al día a Arenas)• El Centro de Salud recibe habitantes de toda la comarca, muchos personas sin vehículo propio.
<ul style="list-style-type: none">• Moverse en transporte público para salir de Arenas es impensable, sobre todo por los horarios.	
<ul style="list-style-type: none">• El taxi no es accesible económicamente para todo el mundo	<p>El taxi funciona muy bien y suponen puestos de trabajo que hay que proteger</p>



Sobre el transporte público

AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">• Existe muy mala comunicación en transporte público con las principales ciudades cercanas: Madrid, Talavera, Cáceres.	<p>Organizar el paso de un mini autobús o un Servicio a la demanda con los anejos</p>
<p>Organizar un servicio a demanda es complicado. Además podría suponer competencia con los taxistas.</p>	<p>Organizar una línea regular que podría servir también para las escuelas.</p> <p>Una línea para mañana y una por la tarde para conectar los anejos.</p> <p>Habría que poner un transporte que hiciera la ruta de todos los anejos y luego una ruta general por toda Arenas. Lo veo muy difícil al nivel económico claro. Porque ahora mismo los ayuntamientos están sin dinero.</p> <p>En otros lugares existe el transporte a demanda y funciona</p> <p>Una línea regular de transporte público sería beneficiosa para los empresarios</p>



Anejos

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">• Los ciudadanos sin vehículo propio tienen dificultades para desplazarse a Arenas, sobre todo en Hontanares.• En la Parra los horarios no están adaptados a los horarios comerciales.• Uno de los semáforos de La Parra no funciona.	<ul style="list-style-type: none">• Los niños de La Parra son prudentes y están acostumbrados a cruzar la carretera.• Hay dos semáforos en la travesía de La Parra• Los vecinos de La Parra están habituados a compartir el coche para desplazarse a Arenas• Ramacastañas tiene una buena señalización de la travesía• Ramacastañas tiene un servicio regular de comunicación con Arenas y Madrid (tres veces al día a Arenas)• La gente de Hontanares tiene vehículos privados
<ul style="list-style-type: none">• Predomina de gente mayor que necesita lugares lisos y llanos para pasear en Hontanares	<p>El nuevo paseo de la Parra es muy apropiado y elegante para pasear</p>
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">• El proyecto del nuevo trazado de la C-501 diseña la carretera dentro del núcleo (Ramacastañas)• Instalación de actividades industriales, como la ITV dentro del casco urbano, con tránsito peligroso para los niños. (Ramacastañas)• Travesías con coches que circulan a gran velocidad en Ramacastañas y La Parra, donde tienen que atravesar niños.• Camino del Cementerio de Ramacastañas que coincide con la carretera	<ul style="list-style-type: none">• Mejorar el camino que va hasta La Parra para fomentar el tránsito peatonal entre los dos núcleos.• Suelo público, del Ministerio de Fomento en el trayecto hacia el cementerio de Ramacastañas• Obligar los coches a reducir la velocidad en la travesía de La Parra.



Análisis de zonas particulares.

Triste Condesa

DEBILIDADES	Fortalezas
<ul style="list-style-type: none">• El Tráfico importante de peatones y de coches crea un peligro.• Las aceras no están adaptadas al importante flujo de peatones que soporta.• Los coches ocupan toda la vía, no hay espacio para el peatón.	<ul style="list-style-type: none">• Intensa utilidad peatonal• Concentración de zona comercial
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">• Si no se hace una circunvalación, no se pueden solucionar los problemas de movilidad de Arenas.• Tal vez el tráfico no sea suficiente como para construir una circunvalación.• El tráfico no se puede cortar por su función de travesía• Aceras estrechas, que hacen un embudo en la parte media	<ul style="list-style-type: none">• Una circunvalación permitiría disminuir el tráfico y dejar más espacio a los peatones.



Accesibilidad a Colegios e Institutos

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">• Instituto Juan Pimentel: los padres pueden dejar los chicos en la puerta• Colegio Divina Pastora: No tiene transporte desde los anejos.<ul style="list-style-type: none">• Durante las horas de entrada y salida, la entrada del colegio es complicada, porque se acumula una gran cantidad de gente. Los coches que suben y bajan se acumulan en las aceras hasta la puerta• Preocupaciones a la entrada de las escuelas y de los institutos<ul style="list-style-type: none">• El acceso a las escuelas y los institutos no esta lo suficiente bien pensado. Incluso para los autobuses.• Mucha gente sale al mismo tiempo, lo que provoca colapsos de la vía	<ul style="list-style-type: none">• Acceso al colegio Divina Pastora respetado por parte de los alumnos y de los padres



Accesibilidad Instituto Valle de Tiétar

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<p>Mala organización de la entrada/salida del instituto con la presencia sumada de alumnos, autobuses y coches.</p> <ul style="list-style-type: none">• Los autobuses dejan los chicos en el carril contrario al correspondiente.• Hay aparcamientos para los autobuses pero no los utilizan, porque para utilizarlos tienen que subir la cuesta y bajar.• La acumulación de basuras de las obras restan espacio al lugar de aparcamiento de un autobús. <p>En la calle debajo el instituto:</p> <ul style="list-style-type: none">• Delante la panadería, durante los primeros 15 días del mes, hay conflictos con el uso de la panadería, por aparcamiento en doble fila.• Hay un semáforo, totalmente ineficaz porque siempre está en verde.• Hay un paso de peatones pero los alumnos no siguen el paso de peatones, los alumnos siguen la salida natural de la puerta.• Todavía no se ha conseguido la accesibilidad universal	<ul style="list-style-type: none">• Se imparten clases de educación vial de forma anual• Los alumnos han disfrutado del Parque Infantil de Tráfico• Anualmente se organiza una quincena de fomento de la bicicleta, durante la cual los alumnos acuden en bici al centro.
<ul style="list-style-type: none">• La entrada es la misma para alumnos y coches.• Los alumnos no respetan el paso de peatones, cruzan la calzada a tres metros de éste y del semáforo.	



AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">• Atropellos debido a la acumulación de vehículos y al inapropiado lugar donde les deja el autobús.• Policía local desbordada• Se confía a la escuela toda la responsabilidad de la educación vial de los jóvenes.	<ul style="list-style-type: none">• Existe un camino detrás del colegio donde podría aparcar los autobuses.• Invertir en badenes (policía tumbado) para que los coches vayan más despacio.• Adaptar el paso de cebra al paso natural de los alumnos



Camino de San Pedro y Pantano

DEBILIDADES	FORTALEZAS
A veces hay jóvenes conductores que circulan rápido por la carretera del pantano	Es considerado un lugar apropiado para el paseo y en el que la gente tiene tradición de pasear
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
El pavimento del camino de San Pedro esta mal hecho, cuando llueve eso es un desastre. Tiene una acera ridícula	Dar preferencia al peatón Limitar acceso o velocidad Peatonalizar y hacer carriles bicis



Plazas, Parques y Casco Histórico

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<p>Casco urbano descuidado</p> <p>Este pueblo tiene una parte al lado del castillo y del puente románico, la Iglesia, la Plaza de la Nava que debería estar más valorada.</p> <p>La ciudad está llena de coches</p>	<ul style="list-style-type: none">• Existencia de espacios agradables en Arenas para el peatón• La Plazuela de las Monjas tiene una buena calidad urbana para el peatón, y hay una cierta convivencia peatón-vehículo• Se puede caminar bien por el Barrio Judío y El Canchal.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
	<ul style="list-style-type: none">• Acondicionar parques y plazas• Se puede asegurar los parques y plazas que ya hay. Hacerlos más amplios. • Cuidar el casco urbano• Este pueblo tiene una parte al lado del castillo y del puente románico, la Iglesia, la plaza de la Nava, donde en cualquier otro pueblo se hubiera planteado hace diez años hacer una zona peatonal, más cuidada, más aprovechada para sus vecinos y habitantes.<ul style="list-style-type: none">• Debería existir una zona abierta al peatón, donde se pudiera disfrutar de la arquitectura del castillo y de la zona típica histórica, sin coches.



Cuesta de San Agustín

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none">• En este lugar se suma la presencia de alumnos, autocares y coches de padres y profesores.• Las aceras están descuidadas.	
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none">• La circulación aumentará con la nueva carretera 501.• Poner policía ahí no será una solución.	<ul style="list-style-type: none">• Aumentar los aparcamientos, hacer aceras y carril bici en la cuesta y asumir que sigue siendo una zona verde.• Hacer un estudio simplemente en este tramo porque aquí es un punto de encuentro.

Palacio

DEBILIDADES	FORTALEZAS
Acceso al Palacio y zona de los Resecos estrecha	
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
	El Palacio y los Resecos necesitan mejorar su acceso



Calle del Pintor Martínez Vázquez /Centro de día

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<p>Gran necesidad de aparcamiento para ir al Centro de Salud, Centro de Día, oficinas de la Junta, lugares a los que acuden personas con movilidad reducida.</p> <p>La enorme cantidad de coches aparcados impide la circulación de los peatones</p> <ul style="list-style-type: none">• Carga y descarga ruidosas de los supermercados a horas de descanso• Se carga y se descarga a cualquiera hora, en el medio de la calle del Pintor Martínez Vázquez (Butano, Gigante)	<p>Existe un transporte adaptado a las personas con movilidad reducida en el centro de día</p>

Urbanización La Rosita

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<p>No se puede ir andando por la noche, la urbanización La Rosita no tiene luz.</p>	