

# 1 RESULTADOS DE LAS SEGUNDAS JORNADAS DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA (FASE DE DIAGNÓSTICO)

## 1.1 *Introducción y objetivos*

El pasado 15 de enero de 2011, dentro de las actividades de participación pública del Plan de Movilidad Urbana de la ciudad de Parla, se llevaron a cabo las segundas jornadas de información y participación ciudadana.

El objetivo de estas jornadas era recabar información, de mano de los propios ciudadanos, sobre la situación actual de la movilidad en la ciudad de Parla. Esta información servirá para completar los trabajos de caracterización de la situación actual realizados.

Con el fin de facilitar un debate ordenado y productivo, se dividió a los asistentes en tres mesas de trabajo, en función de sus preferencias e intentando una distribución equitativa del número de asistentes por mesa. Los temas a tratar en cada mesa fueron los siguientes:

- Mesa 1, transporte público.
- Mesa 2, transporte en vehículo privado.
- Mesa 3, movilidad no motorizada.

La recopilación de información se completo mediante encuestas que fueron entregadas a todos los asistentes.

### 1.1.1 Asistentes

En las jornadas participaron 40 personas, la mayoría de ellas pertenecientes a diferentes colectivos articulados en torno al “Foro Cívico” de Parla, órgano que actúa como dinamizador del proceso. Entre los colectivos están asociaciones de vecinos de distintos barrios, asociaciones del Consejo Sociosanitario, de mujeres, deportivos, culturales y otras asociaciones relacionadas con actividades vecinales. Además participan ciudadanos interesados en la movilidad pero que no pertenecían a ninguna entidad.

En la siguiente tabla se pueden ver las asociaciones que participaron en las diferentes mesas de trabajo.

**Tabla 1 Relación de asistentes**

ASOCIACIONES PARTICIPANTES
AA.VV. Barrio 2001
AA.VV. El Nido
AA.VV. La Ermita
AA.VV. La Granja Parla Norte
AA.VV. La Laguna
AA.VV. Las Américas I
AA.VV. Nuevo Centro
AA.VV. Parla Este
AA.VV. Villajuventus II
Acemega
Alcohólicos Anónimos
Asociación de residentes de Parla-Peru
Asociación Ecuatoriana
Asociación Parlense de Alcohólicos
Casa de Andalucía
CC.OO.
Colectivo Fotográfico de Parla
Espacio de Solidadidad
Federación Regional Sociedades Musicales
FibroParla
Harmonía
Hermandad de la Macarena
Juventudes Hospitalarias
Juventudes Socialistas de Parla
Peña Sociocultural Los Castores

## 1.2 Mesa 1, transporte público

### 1.2.1 Objetivos y Metodología

El objetivo de la mesa es obtener, tras una serie de debates, una lista de problemas relacionados con el transporte público en Parla ordenados en función de su importancia. Para ello el debate se centró en los siguientes puntos:

- Tranvía de Parla.
- Transporte Público dentro del propio municipio. Idoneidad de los recorridos existentes.
- Transporte Público con otros municipios Idoneidad de los recorridos existentes.

- Calidad del servicio.
- Accesibilidad a la red de transporte público.
- Convivencia del transporte público con otros modos de transporte.

Los trabajos realizados en la mesa 1 se estructuraron del siguiente modo:

- Breve presentación de los asistentes.
- Presentación del trabajo realizado en el PMUS de Parla y exposición de los objetivos y dinámica de la mesa.
- Creación de dos grupos de cinco personas cada uno. Ambos grupos dispusieron de treinta minutos para debatir en privado.
- Exposición de los resultados de cada grupo.
- Debate sobre los resultados obtenidos.
- Votación individual en función de la gravedad de los problemas detectados.

### 1.2.2 Resultados

Tras los primeros treinta minutos de debate, cada grupo presentó sus primeras propuestas. A continuación se presentan los resultados de ese primer debate:

- Grupo 1:
  - Tiempo de espera en los autobuses urbanos.
  - Falta de conciencia en la utilización del transporte público. Falta de utilización.
  - Problemas de fluidez del tráfico en los accesos/salidas de Parla por la A-42
  - Problemas de seguridad y señalización en el carril bici, así como aparcamientos seguros para bicis.
  - Elevado precio de los billetes sencillos.
- Grupo 2:
  - Frecuencia en autobuses nocturnos y diurnos.
  - Ampliación de la línea de autobuses nocturnos.
  - Faltan apeaderos de RENFE.
  - Ampliación de la línea de tranvía hasta el hospital.

- Frecuencia autobuses interurbanos.
- Conexión con MetroSur.
- Frecuencia de autobuses locales.
- Intercambiador de autobuses.
- Información sobre tiempo de espera para autobuses.
- Ampliación autobuses y tranvía al PAU5 y Polígono.
- Falta accesibilidad para personas con movilidad reducida en autobuses interurbanos y en algunas paradas.

Tras la exposición de los problemas detectados por ambos grupos, se volvió a abrir el tiempo de debate, esta vez centrado en la lista de problemas expuesta. El resultado de este debate se refleja en la gráfica que se adjunta al final de este apartado, donde se muestran los resultados de las votaciones.

Durante las exposiciones, tomó especial importancia el problema de la frecuencia de los autobuses. Si bien se trató de forma independiente para los urbanos, los interurbanos y los nocturnos, se acordó que era un problema general de todos ellos, por lo que en las votaciones aparece como una sola unidad. Relacionado con este tema, se sugirió la posibilidad de que en las paradas de autobús se informase sobre el tiempo de espera.

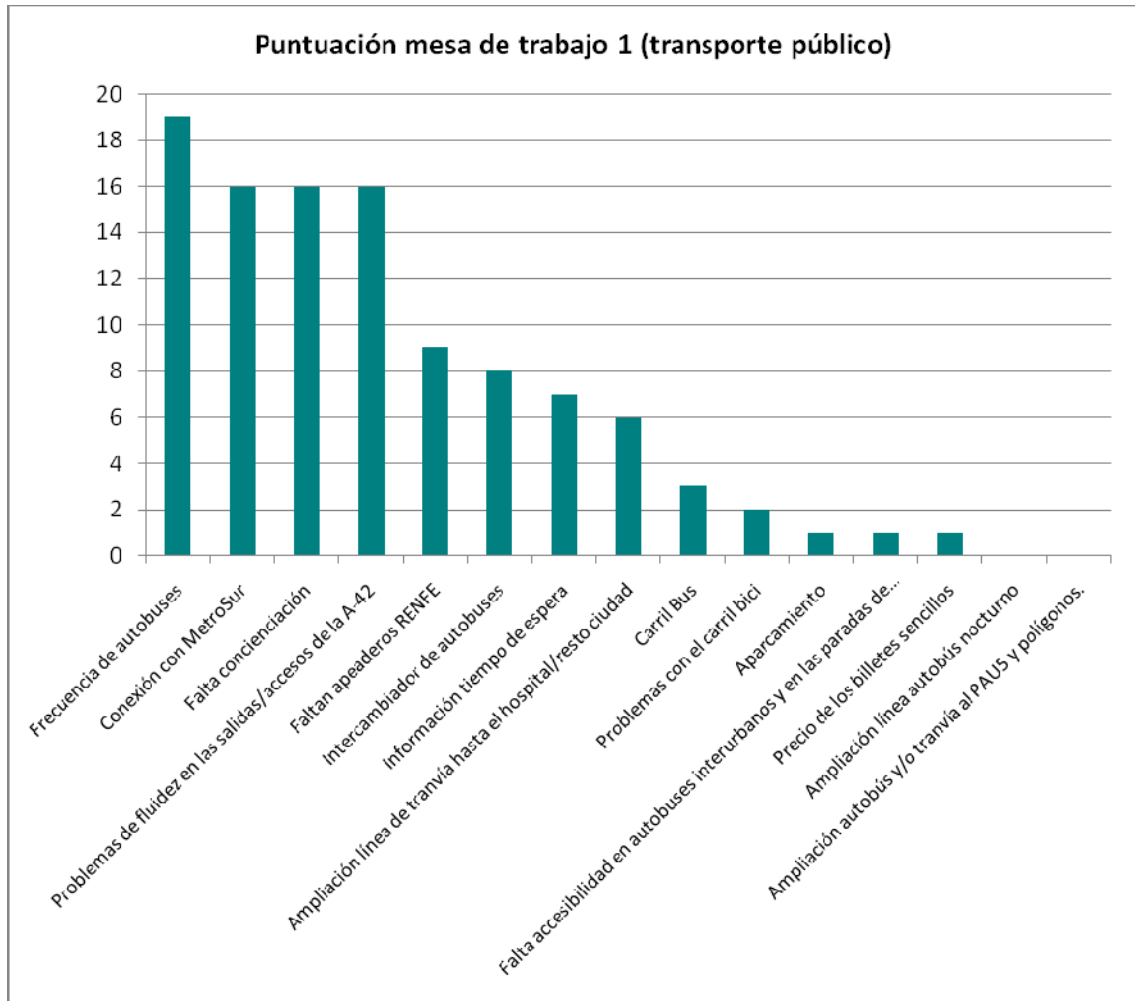
Los problemas de conexión de Parla con otros municipios ocuparon también gran parte del tiempo. Esto se aprecia en los resultados, donde aparece muy valorada la falta de conexión con el MetroSur.

Se debatió mucho sobre el precio tanto del billete sencillo como del abono mensual. También se habló de la posibilidad de compartir el coche como alternativa al transporte público. Sin embargo este debate no se plasmó en los resultados, quedando el precio de los billetes entre los menos importantes.

La necesidad de nuevos apeaderos de RENFE y/o ampliación tranvía hasta el hospital de Parla fue también debatida, así como la ampliación del tranvía hacia los nuevos barrios.

Finalmente, tras el debate se procedió a votar individualmente la importancia de los diferentes problemas. Para ello se pidió a los participantes que ordenaran de más a menos importante los cinco problemas que cada uno considerase más destacados.

En la siguiente gráfica se muestran los resultados, donde aquellos más valorados aparecen con mayor número de puntos. Si bien durante el desarrollo de la mesa el número de asistentes fue diez, a la hora de la votación solo quedaban siete.



**Ilustración 1 Resultados de la mesa 1, transporte público**

Cabe señalar que la necesidad del carril bus y de aparcamiento no salió como resultado de los debates, sino que de forma individual dos asistentes lo incluyeron en su votación.

### 1.3 Mesa 2, transporte en vehículo privado

#### 1.3.1 Objetivos y Metodología

El objetivo de la mesa es tener una visión cualitativa de la importancia de los problemas de movilidad relacionados con el uso del transporte privado. Para conseguir este objetivo el funcionamiento de la mesa fue el siguiente:

- en primer lugar se presentó el técnico del equipo redactor, y recordó el objeto de la mesa y cuál sería su forma de funcionamiento

- en segundo lugar se explico el cuestionario entregado a cada uno de los participantes, las diferentes cuestiones planteadas y la forma de completarlo
- a continuación cada uno de los participantes se presentó por su nombre, explicando en nombre de qué organización o entidad acudía a la mesa
- se abrió un turno de debate y opinión en el que cada miembro de la mesa explicaba cuales eran en su opinión los principales problemas de la movilidad en vehículo privado. Este turno de cambio de opiniones se prolongó durante la mayor parte de la duración de la mesa.
- tras el debate anterior, se invitó a los participantes a escribir en un papel los tres principales problemas de la movilidad en vehículo privado, pasando a escribirse un listado no reiterativo de estos problemas en la pizarra
- por último, se procedió a votar en un papel los tres principales de los problemas, asignándoles 10 (el problema principal), 5 o 1 punto (el problema menos grave de los tres enumerados en cada papeleta).

El resultado de la votación anterior constituye uno de los principales resultados de la mesa de trabajo.

### 1.3.2 Resultados

Durante el turno de debate fueron surgiendo los que los participantes consideran principales problemas de movilidad en Parla. Temas tratados en el turno fueron los siguientes:

#### ***Problemas de Saturación del Viario y retenciones***

- fuerte saturación de los accesos Norte y Centro a Parla desde la A42, y déficit en el uso de Parla Sur, en parte por la falta de infraestructuras viarias de comunicación con este enlace desde los nuevos barrios
- Saturación a todas horas de la A42
- Saturación circulatoria en la carretera de Pinto
- Embotellamientos y retenciones en la conjunción de calles Leganés y Aranjuez con el viario de ronda, y fluidez de las salida y entrada a Parla desde acceso centro
- Pérdida de capacidad de la A42 a la altura de Parla, que pasa de tres carriles por sentido a dos (al norte del enlace Parla Norte)

- Saturación de tráfico en horas punta en los viarios de Villa Juventus (cerca del acceso Parla Centro).

#### ***Problemas de estacionamiento***

- déficit de plazas de aparcamiento y ocupación de la superficie urbana por los vehículos estacionados, especialmente en el centro
- dificultad de aparcamiento y circulación en el centro
- Problemas de aparcamiento importantes en el entorno de la estación de cercanías
- Problemas de estacionamiento en le entorno del servicio público de empleo INEM
- Ausencia de parkings subterráneos y falta de plazas en la vía de ronda
- Falta de aparcamientos en C/Jerusalén
- Infracciones de aparcamientos excesivas, con presencia constante de vehículos aparcados sobre las aceras
- Problemas de aparcamiento menores en Parla Este, por un diseño urbano más apropiado en este sentido

#### ***Problemas de convivencia con otros modos que afectan al tráfico en vehículo privado***

- convivencia del vehículo privado con los autobuses en algunos ejes
- problemas con la circulación de autobuses en la calle Fuenlabrada. C/ Arena con la Sal, C/Jerusalén con Olivo
- Problemas de circulación generados por los autobuses en el interior de Parla
- Proliferación de las calles de sentido único o prohibidas al tráfico, que dificultan la fluidez del tráfico. Asociado en particular a la aparición del tranvía

#### ***Problemas de infraestructuras y estructura urbana***

- accesos al centro de Parla y comunicación transversal a través del casco (desde la A42 hacia el Este)
- dificultad de emplear como alternativa de transporte la R4, que es de pago
- dificultades de incorporación desde Parla Este a la carretera de Pinto, que no resulta posible en sentido Oeste, y necesitaría un cambio de sentido cerca del

punto de enlace del viario urbano. Se encuentra en estudio por parte del ayuntamiento

- estructura urbana de Parla antigua, no pensada para las necesidades actuales de movilidad
- Problemas de longitud de carriles de incorporación al tronco de la A42, que influyen también en la fluidez del tráfico en los viarios urbanos que dan a estos enlaces
- Estrechamientos de calzada, que pasan de 3 a un carril en algunos puntos
- Déficit de infraestructura de comunicación con Fuenlabrada

***Pérdida de calidad de la ciudad por el uso del vehículo privado***

- falta tamaño en las aceras y espacio para los peatones
- Ruidos asociados al tráfico
- Velocidad de circulación excesiva en el viario urbano
- En los nuevos barrios (p.ej Parla Este), con avenidas amplias, excesiva velocidad de circulación)
- Pérdida de espacios de convivencia y uso por los mayores y niños en las calles, por la dedicación de estas a los coches
- Falta de adaptación de pasos de cebra e intersecciones para los peatones con movilidad reducida (rampas y no escalones)

***Problemas de concienciación y culturales***

- Excesivo crecimiento del parque de vehículos, ya que los jóvenes interpretan el coche como un elemento importante en su desarrollo social. No caben los coches porque la ciudad no está pensada para ellos
- Déficit de oferta de transporte público, que está muy saturado y resulta agobiante
- Por las noches, excesivo empleo del coche por los jóvenes para su ocio, con velocidades de circulación excesivos y peligros asociados. Faltan oferta de transporte público nocturno, interior en Parla y de comunicación con Pinto, que es importante el ocio de los jóvenes
- Falta de respeto, tanto de los conductores como de los peatones, a las normas



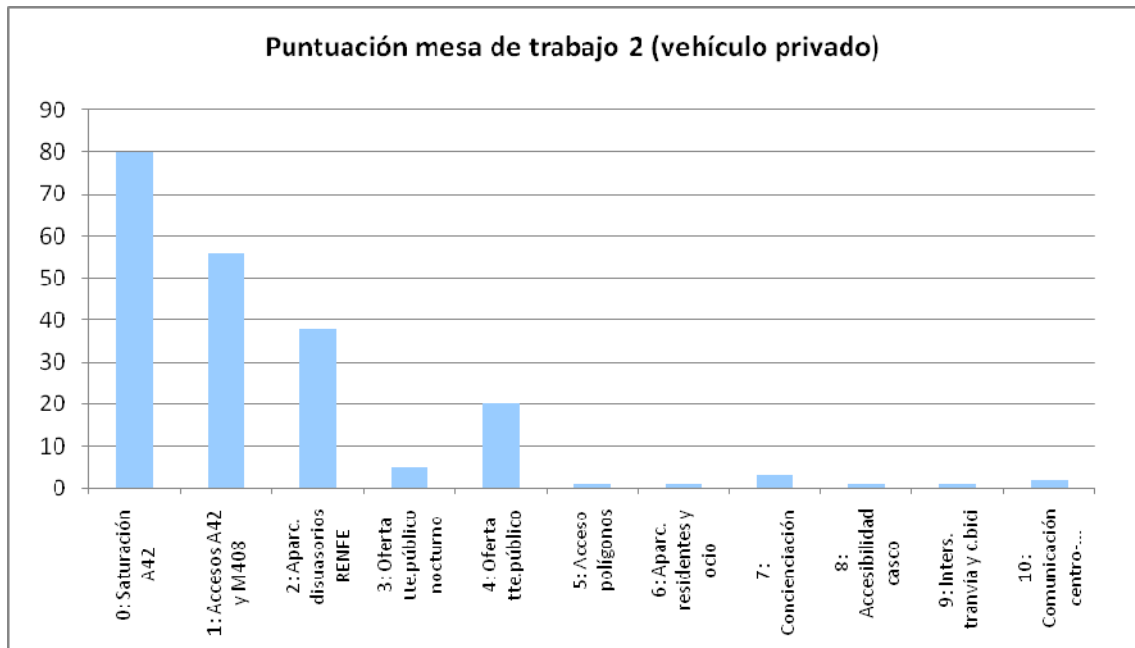
## PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE PARLA Informe II jornadas de participación pública

---

Tras el debate se recopilan los tres problemas que cada participante considera principales para la movilidad en vehículo privado, surgiendo el siguiente listado de problemas diferenciados:

- 0 Saturación de la A42
- 1 Accesos y salidas a la A42 y la M408 (carretera de Pinto)
- 2 Aparcamientos disuasorios en la estación de cercanías (RENFE)
- 3 Falta de oferta de transporte público nocturno para jóvenes (BÚHO)
- 4 Insuficiente oferta de transporte público
- 5 Acceso a los polígonos industriales
- 6 Aparcamientos de residentes y zonas de ocio
- 7 Concienciación ciudadana
- 8 Accesibilidad del casco urbano en vehículo privado
- 9 Intersecciones del viario con tranvía y carril bici
- 10 Comunicación entre el centro y los barrios periféricos

Se votó la importancia de estos problemas, seleccionando cada participante los tres más graves y dándoles 10, 5 o 1 punto en orden decreciente de importancia. El resultado del sufragio es el que aparece en la siguiente gráfica:



**Ilustración 2 Resultados de la mesa 2**

Como se aprecia, los participantes consideran, con mucha diferencia, la saturación de la A42 y los accesos tanto a la A42 como a la carretera de Pinto, como los principales problemas de movilidad en vehículo privado. También consideran muy relevantes la falta de aparcamientos, especialmente en las cercanías del intercambiador de RENFE y la oferta de transporte público. En relación al aparcamiento, debe indicarse que existe un cierto solapamiento de los enunciados 2 y 6, de manera que quizá sea más conveniente considerarlos juntos.

En relación a la oferta de transporte público se debe señalar que durante el debate surge como una de las causas del uso del vehículo privado para moverse, ligado a dos elementos fundamentales:

- la ausencia de combinaciones o líneas de transporte público a los puntos de trabajo de los conductores, que hacen que la alternativa en transporte público, si existe sea mucho peor al uso del coche
- la falta de espacio en autobuses y trenes, con el agobio que ello supone

Cabe señalar que la necesidad del carril bus y de aparcamiento no salió como resultado de los debates, sino que de forma individual dos asistentes lo incluyeron en su votación.

## 1.4 Mesa 3, movilidad no motorizada

### 1.4.1 Objetivos y Metodología

El objetivo de la mesa es detectar, debatir y conocer la importancia de los problemas que más preocupan a los participantes en relación con la movilidad No motorizada y la calidad urbana en Parla.

La mesa de trabajo se distribuye en 3 bloques temáticos que se pasan a debatir por todos los participantes. Estos bloques son los siguientes:

Movilidad ciclista

Movilidad peatonal

Calidad del medio urbano

Para cada uno de estos temas, se identifican cuales son los aspectos que más preocupan a los participantes, obteniéndose un lista de problemas para cada bloque.

Finalmente, tras el debate se procede a votar individualmente la importancia de los diferentes aspectos tratados en la mesa, con el fin de obtener una jerarquización de los problemas que más preocupan a los participantes.

La estructura de trabajo en la mesa 3, se estructuró de la siguiente manera:

- Presentación del técnico del equipo redactor y Coordinador de la mesa. Exposición de los objetivos y dinámica de la mesa.
- Breve presentación de los asistentes, indicando su nombre y en nombre de qué organización o entidad acudía a la mesa.
- Entrega y explicación del cuestionario entregado a cada uno de los participantes, si bien algunos de los participantes manifestaron haberlo cumplimentado anteriormente.
- Presentación breve del trabajo realizado en el PMUS de Parla en relación con la movilidad no motorizada.
- Exposición y debate de los problemas detectados para cada bloque. En este turno de debate, los participantes expusieron una serie de aspectos que se debatieron en conjunto obteniéndose un listado de problemas detectados para cada bloque.
- Finalmente, una votación individual para valorar de la gravedad de los problemas detectados, obteniéndose un orden en función de la importancia para los participantes.

### 1.4.2 Resultados

Tras la exposición de los objetivos y la dinámica de la mesa, se comenzó a debatir cada uno de los bloques mencionados. El primer bloque a tratar fue la Movilidad ciclista. Este bloque fue el primero en tratarse a petición de los participantes. A continuación se exponen los aspectos tratados en este bloque:

- Carril bici existente insuficiente para dar servicio a Parla. Se debatió sobre la construcción de carriles bici radiales complementarios al existente de circunvalación. Este fue uno de los temas más debatido. Esta propuesta quedaría definida como un sistema de carriles radiales que parten del existente hacia el centro (Estación de Cercanías) y que dieran servicio a los centros educativos. Asimismo, se señaló la necesidad de que el carril bici de circunvalación existente quede cerrado por completo en el tramo noreste, completando el anillo.
- Necesidad de aparcamientos para bicicletas en edificios públicos y en otros polos de atracción. Se indica la posibilidad de exista alguna zona vigilada para este fin, o se ubique en el interior de los recintos (seguridad). Este aspecto se debatió junto con el anterior punto como solución al reducido uso de la bicicleta como medio de transporte.
- Se debatió sobre la oferta de un sistema de alquiler de bicicletas como método para potenciar el uso de la bicicleta.
- Ocupación de aceras por el carril bici. Los participantes exponen que el espacio del peatón se ha visto reducido por la presencia del carril bici en algunos tramos, y por tanto el peatón se ve obligado a invadir el carril bici, creando un conflicto entre ambos. En este sentido se expuso un argumento importante para futuras propuestas: “La bicicleta debe ser un competidor directo del coche, y no del peatón”. Se expuso que en futuras propuestas para carriles bici, no debería reducirse el espacio del peatón sino del coche. Indican que además debería existir una delimitación entre el carril bici y los peatones.
- Deficiencias en la señalización y en las intersecciones del carril bici. Exponen que no existe señalización vertical del carril bici. Asimismo, exponen que las intersecciones del carril bici no tienen un tratamiento diferenciado del peatón, y destacan problemas en el tramo existente en la zona de la Laguna/calle Alcorcón.
- Problemas en el propio trazado del carril bici. Indican que en algunos puntos el trazado del carril bici es peligroso presentando curvas de 90º, y que en ocasiones existen obstáculos en el propio carril (mobiliario urbano y farolas).

- Se propone que se cuente con clubs ciclistas y deportivos a la hora de establecer nuevos carriles bici.
- Se expone que para invidentes, se establezcan dispositivos que permitan distinguir el carril bici de la zona destinada a los peatones, en el caso en el que el pavimento sea similar entre ambos.

Posteriormente se pasó a debatir el segundo bloque en relación con la Movilidad peatonal. A continuación se exponen los aspectos tratados en este bloque:

- Señalización, localización y acondicionamiento de los pasos de peatones (poca visibilidad). Se indica que en algunas zonas no existen suficientes pasos de peatones y que algunos de ellos no presentan la continuidad de la acera, localizándose alejados de las intersecciones y siendo en ocasiones poco visibles para el tráfico rodado. Se señalan problemas con los drenajes en los pasos de peatones elevados, debido a la formación de charcos.
- Problemas para acceder andando hacia el parque de las Comunidades de España/Dehesa Boyal y hacia el cerro de la Cantueña. En ambos recorridos se indica que existen cruces y travesías peligrosas para los peatones, no existiendo tramos alternativos.
- Obstáculos en aceras/problemas para movilidad reducida. Se expone que existen numerosas aceras estrechas, especialmente en el centro, y obstáculos que reducen el espacio para personas con movilidad reducida.
- Deterioro del pavimento y tipo de material molesto al caminar. Se indica que existen zonas con un pavimento muy deteriorado. También exponen miembros de la Asociación Fibromialgia de Parla que los tipos de pavimento más rugosos/irregulares resultan extremadamente incómodos para las personas que padecen esta enfermedad.
- Creación de zonas peatonales a la entrada de los colegios. Se debatió este aspecto debido a que en algunas zonas escolares existe poco espacio para los peatones encontrándose invadidas de coches en horario de entrada/salida escolar.
- Peatonalización/mejora de aceras en zonas comerciales. Se debatió la necesidad de crear nuevas zonas peatonales que coincidieran con las zonas más comerciales de Parla (de igual forma que se hizo con la calle Real). Se indicaron varias calles que deberían ser objeto de esta peatonalización (o necesidad de más espacio para los peatones con mejora de las aceras) como la calle Pinto, la calle Reina Victoria (en su extremo más próximo a la Avda. Juan Carlos I) o la calle Carlos V.

- Espacio para las paradas de autobuses. Por último, en este bloque se indicó la mejora del espacio para los autobuses y para los peatones en torno a las paradas que concentran mayor número de líneas de autobuses (como en la calle Olivo).

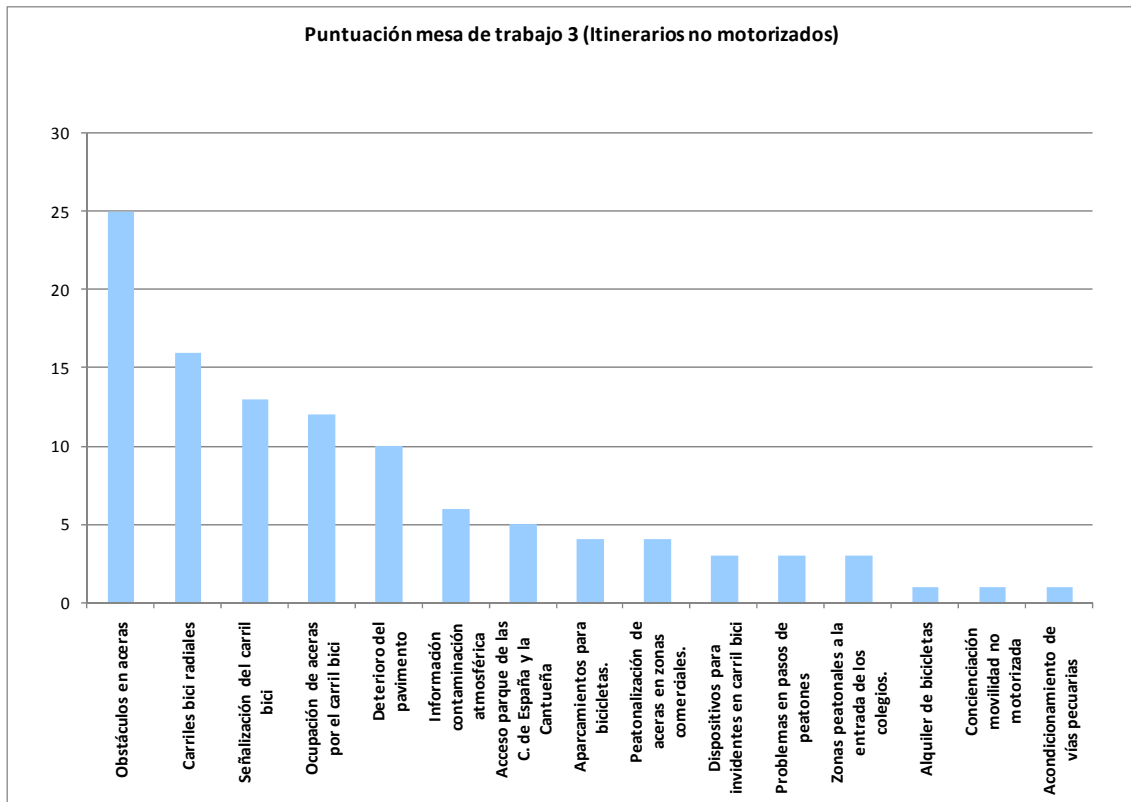
A continuación se trató el último bloque en relación a la calidad del medio urbano. A pesar de ser el último bloque, los participantes también se sintieron muy interesados en una serie de cuestiones que se indican a continuación:

- Apuesta por vehículos eléctricos para transporte público, recogida de basuras y otros servicios municipales. Se indicó como propuesta el comenzar a sustituir los vehículos de los servicios públicos por otros menos contaminantes.
- Falta de información sobre la contaminación atmosférica en el municipio. Se expuso el interés por conocer los niveles de contaminación atmosférica, especialmente para la práctica de deportes al aire libre.
- Por último, se sugirió el acondicionamiento de vías pecuarias para uso público, adaptándolos a peatones y ciclistas.

En la parte final de la mesa de trabajo, se debatió sobre la falta de concienciación o cultura en relación a la movilidad no motorizada, exponiendo que todavía no existe una fuerte concienciación sobre este aspecto en el municipio.

Por último, tras el debate se procedió a votar individualmente la importancia de los diferentes problemas. Para ello se pidió a los participantes que ordenaran de más a menos importante al menos 3 problemas de los debatidos que cada uno considerase más destacados. Durante el desarrollo de la mesa de trabajo, se ausentaron 3 participantes, por lo que el número de votaciones fue menor que el número de participantes.

En la siguiente gráfica se muestran los resultados, donde aquellos más valorados aparecen con mayor número de puntos.



**Ilustración 3 Resultados de la mesa de trabajo 3, movilidad no motorizada**

Cabe señalar que, pese a ser un tema que no se debatió ampliamente en la mesa de trabajo, la existencia de obstáculos en aceras (aceras con insuficiente tamaño con problemas para la movilidad reducida) fue el tema que mayor importancia tiene para los participantes. Después se han considerado importantes los que conciernen al carril bici, que implican el fomento del uso de la bicicleta en Parla.

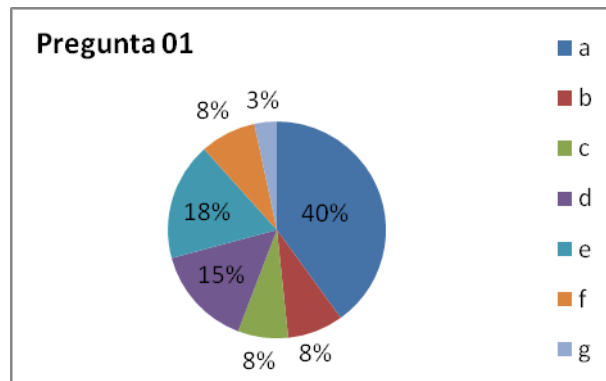
### 1.5 Resultado de las encuestas realizadas

Con el fin de ampliar el conocimiento de la situación actual de la movilidad en Parla se repartieron encuestas entre los asistentes a las jornadas.

A continuación se muestran las preguntas realizadas y los resultados obtenidos. Los resultados se muestran en forma de porcentaje:

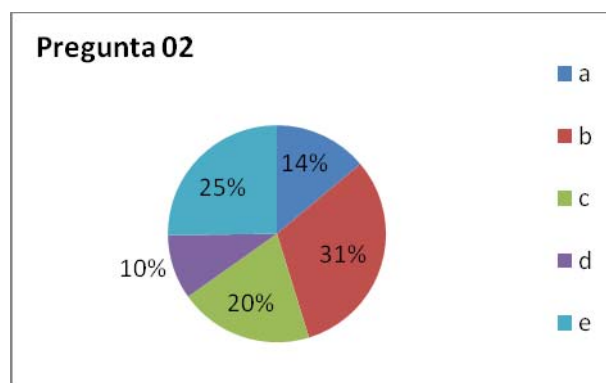
1. Principales problemas de control y ordenación del tráfico en Parla:
  - a. Acceso a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid desde Parla (A42, R4,...).
  - b. Falta de ordenación del tráfico en el interior.
  - c. Accesibilidad desde el centro a otros barrios.

- d. Convivencia de transporte público y vehículo privado.
- e. Se circula a una velocidad excesiva dentro de la ciudad.
- f. Seguridad vial de las conexiones exteriores de Parla.
- g. Otros -detallar- (seguridad vial, travesías de vehículos pesados, mala señalización,...).



2. Principales razones del uso del vehículo privado en el interior de Parla

- a. Las conexiones en transporte público dentro de la ciudad no son buenas.
- b. Escasa frecuencias del transporte público
- c. Largos tiempos de viaje en transporte público.
- d. Precio excesivo de los billetes o abonos.
- e. Problemas de concienciación ciudadana.

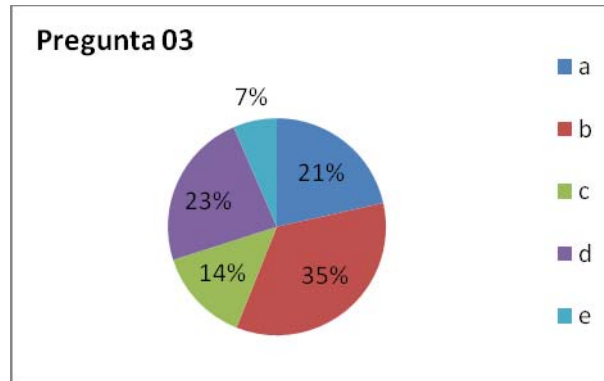


3. Principales problemas para los peatones en Parla.

- a. Falta de semáforos en cruces y pasos de cebra.
- b. Dimensión de las aceras (pequeñas).
- c. Mala accesibilidad de las zonas escolares para los peatones.

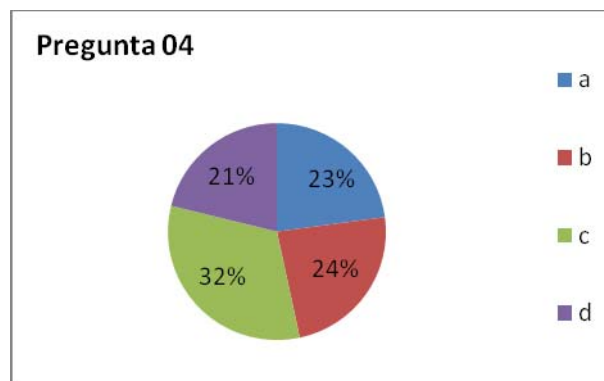


- d. Espacio insuficiente en las paradas del transporte público.
- e. Otros -detallar- (ruido o contaminación en el recorrido, falta de iluminación nocturna,...).



4. Principales razones para el escaso uso de la bici en Parla son:

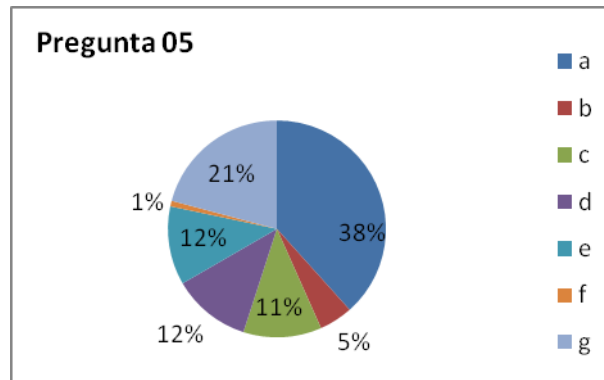
- a. Falta de carriles bici a equipamientos, comercio, colegios.
- b. Peligrosidad de los itinerarios.
- c. Falta de aparcamientos para bicicletas.
- d. Inseguridad // robo.



5. Motivos principales del uso del coche para los desplazamientos fuera de la ciudad de Parla.

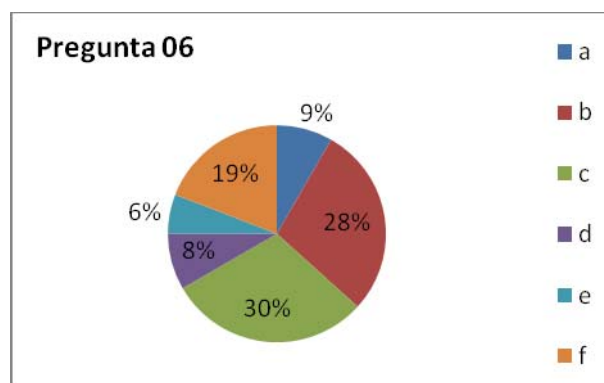
- a. Falta de alternativas de transporte público hacia otros municipios.
- b. Saturación del transporte público.
- c. Uso no compartido del vehículo privado.
- d. Falta de medidas de transporte colectivo en centros de trabajo o estudio.

- e. La propia configuración (alejada y segregada) de los centros de trabajo y estudio.
- f. Accesibilidad de estaciones y líneas de transporte público.
- g. Falta una cultura de la Movilidad Sostenible en Parla.



6. Principales problemas para las personas de movilidad reducida en Parla.

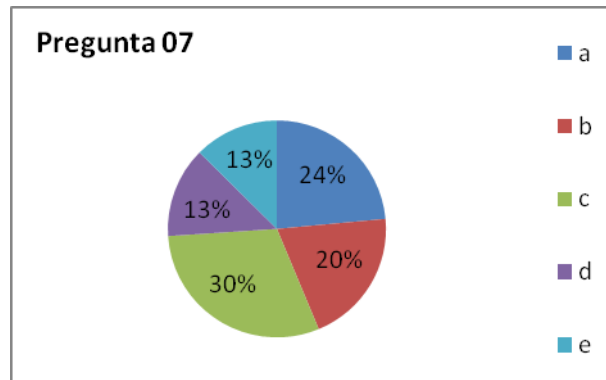
- a. Falta de espacios peatonales.
- b. Estrechez de las aceras en algunos casos.
- c. Obstáculos en los itinerarios peatonales (escalones, alcorques, etc.).
- d. Problemas de accesibilidad en los equipamientos.
- e. Problemas de accesibilidad en las zonas comerciales y de ocio.
- f. Falta de transporte público adaptado.



7. Principales problemas ambientales derivados de la movilidad en la ciudad.

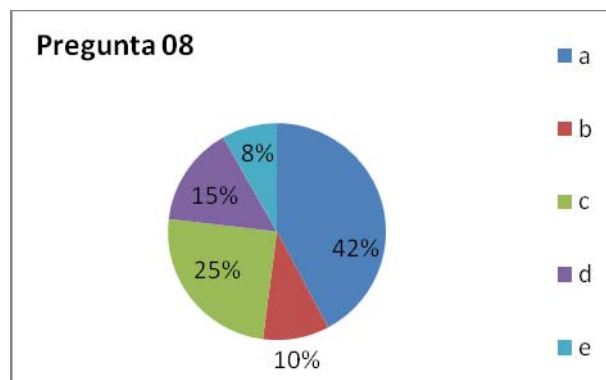
- a. Degradación de la calidad urbana (falta de espacios tranquilos, zonas de juego, etc.).
- b. Ruido.

- c. Contaminación atmosférica.
- d. Consumo energético.
- e. Otros -detallar- (ocupación de espacio por coches, contribución al cambio climático,...).



8. Principales problemas de aparcamiento en el municipio:

- a. Falta de plazas de aparcamiento en algunas zonas.
- b. Lejanía y ubicación de los aparcamientos públicos.
- c. Escasez o falta de zonas de aparcamiento para residentes.
- d. Falta de aparcamiento en estaciones o intercambiadores de transporte público.
- e. Falta de control de infracciones de aparcamiento.



9. ¿Sería necesario reducir el volumen de movilidad motorizada para mitigar los problemas ambientales?

- a. Si.
- b. No.

**Pregunta 09**

