

Plan de movilidad urbana sostenible de Valdemoro



PRESENTACIÓN

SEPTIEMBRE, 2009

CONTENIDO

- 1. EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE URBANO.**
- 2. MARCO GENERAL DEL TRABAJO.**
- 3. CARACTERIZACIÓN GENERAL DE VALDEMORO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA MOVILIDAD.**
- 4. RESUMEN DE PROPUESTAS.**
- 5. EFECTOS ESPERADOS. UN VALDEMORO MEJOR**
- 6. CLAVES DEL ÉXITO**

1. EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE URBANO

- El desarrollo urbano está llevando a la desconcentración de la población y actividad, con dos efectos sobre la movilidad.
 - ✓ Aumento de las distancias y, por tanto, de la movilidad mecanizada.
 - ✓ Disminución de la densidad de población y favorecimiento del vehículo privado frente al transporte público.

1. EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE URBANO

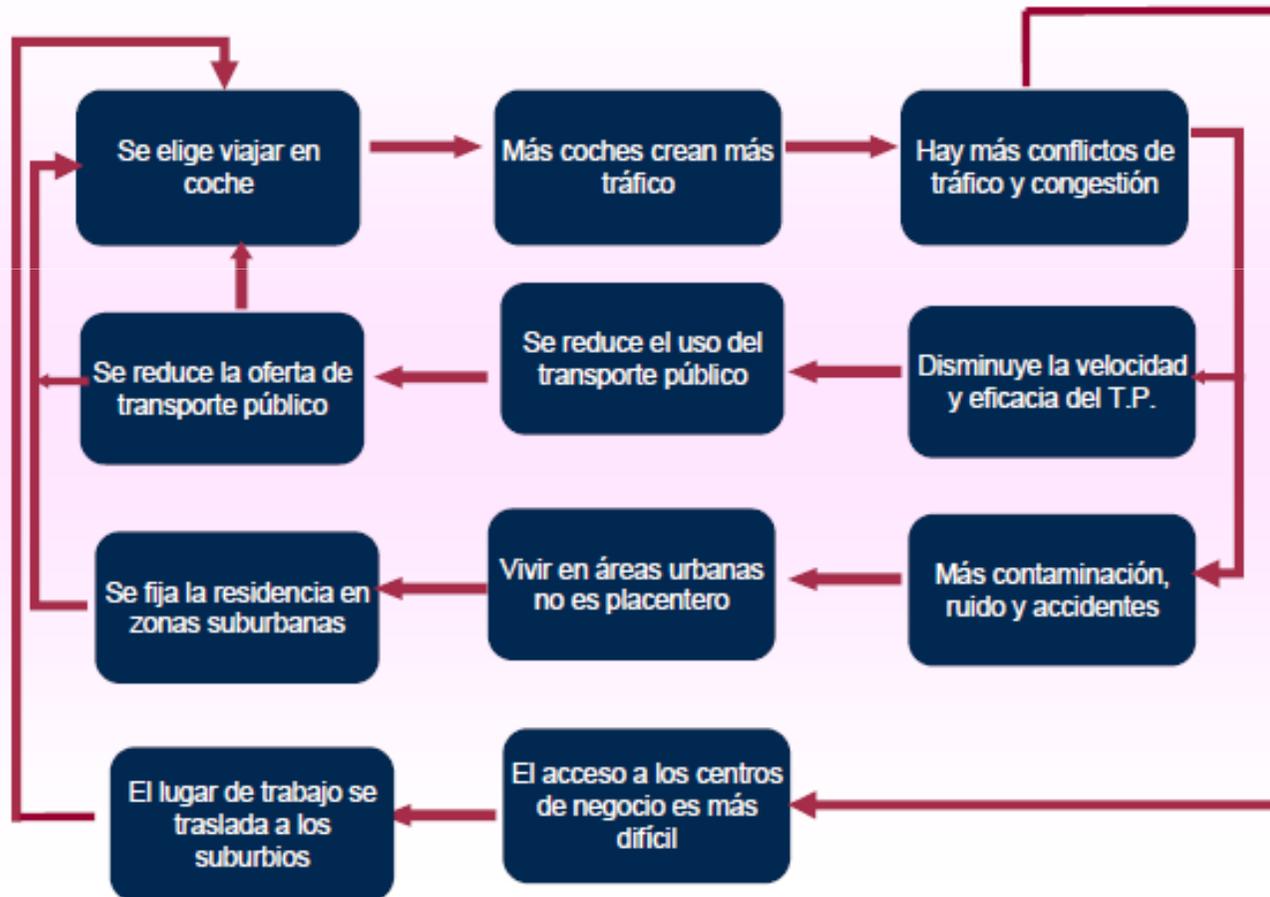
- A su vez, el desarrollo socioeconómico lleva al aumento de renta, con dos efectos sobre la movilidad.
 - ✓ Aumento de la motorización privada.
 - ✓ Aumento de la movilidad “no obligada”.

1. EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE URBANO

- ❑ Todo ello apunta a la mayor utilización del vehículo privado.
- ❑ La falta de control sobre el sistema conduce a un modelo insostenible.
 - ✓ Infraestructuras y costes de inversión.
 - ✓ Congestión y costes de tiempo.
 - ✓ Contaminación y costes ambientales.

1. EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE URBANO

El círculo vicioso del transporte urbano



1. EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE URBANO

¿QUÉ ES UN PMUS?

- ❑ Es un elemento de planificación general de la movilidad del municipio que establece un conjunto de grandes y pequeñas actuaciones para potenciar el uso de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público).
- ❑ Modos que compatibilicen el crecimiento económico, la cohesión social y defensa del medio ambiente.
- ❑ Lo que en conjunto mejora la calidad de vida de los ciudadanos.

2. MARCO GENERAL DEL TRABAJO

2.1 ÁMBITO DEL ESTUDIO

2.2 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

2.3 METODOLOGÍA

2.4 TRABAJOS DE CAMPO

2.1 ÁMBITO DE ESTUDIO

MARCO TERRITORIAL

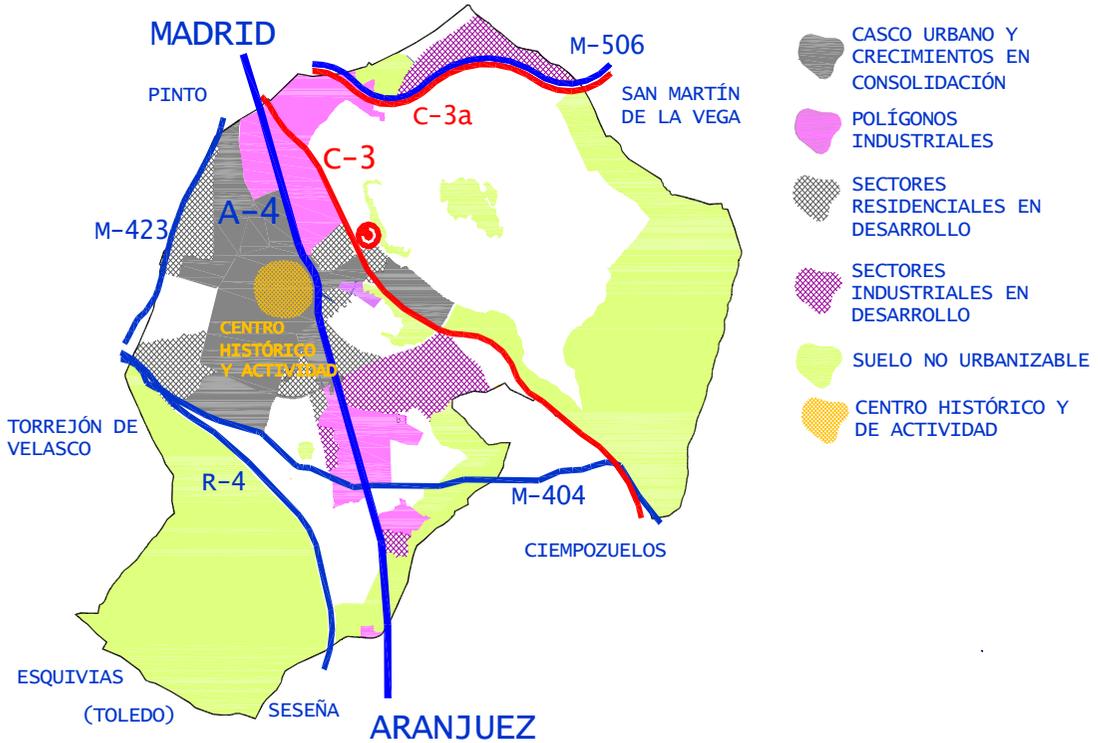


- Municipio situado en la zona Sur de la Comunidad de Madrid, separado de Madrid por los municipios de Getafe y Pinto
- Limita con Pinto, San Martín de la Vega, Ciempozuelos, Torrejón de Velasco (municipios de la Comunidad de Madrid) y con Seseña y Esquivias, (municipios de Toledo, Comunidad de Castilla – La Mancha).
- Situado en el km 27 de la A-4 Autovía del Sur (Madrid – Andalucía), principal eje de comunicación por carretera
- Comunicado por ferrocarril a través de la línea de Cercanías C-3 con una estación exterior al casco urbano.
- Se encuentra en la corona metropolitana de la Comunidad de Madrid (corona tarifaria B3)

2.1 ÁMBITO DE ESTUDIO

MARCO TERRITORIAL

- ☐ **Superficie:**
Más de 64 km²
- ☐ **Población:**
Casi 60.000 habitantes.
Es el municipio de mayor población y con mayor expectativa de crecimiento de su entorno.



2.1 ÁMBITO DE ESTUDIO

REPORTAJE FOTOGRÁFICO



Casco urbano



Circunvalación -tramo suroeste-



Línea de ferrocarril



Casco y Barrio de La Estación
separados por la A-4



Equipamientos y Barrio El
Restón



Vista general desde el sur

2.2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO

CARACTERIZACIÓN

- Ubicación de la estación de Cercanías alejada del núcleo central
- Nuevos desarrollos de uso residencial previstos en el este y oeste del municipio
- Existencia de importantes desarrollos industriales consolidados en el norte y sur del municipio
- Futuros desarrollos industriales importantes en el sur
- Casco urbano de difícil acceso rodado por su trazado y que, sin embargo, alberga una parte importante de servicios y comercios

ASPECTOS CRÍTICOS

- Previsible incremento en los problemas de conectividad en ambos lados de la A-4
- Plan General de Valdemoro no contempla ninguna norma para el transporte público: ni carriles reservados ni paradas

FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES

- El Plan General de Valdemoro contiene unas normas suficientes de urbanización, que incluye jerarquía viaria y dimensiones para los distintos elementos de la red viaria
- El Proyecto de Metro Ligero prevé una actuación urbanística de gran envergadura.

REPORTAJE FOTOGRÁFICO

Casco urbano y desarrollos en la zona de la Estación



2.2 PLANTEAMIENTO URBANÍSTICO (II)

REPORTAJE FOTOGRÁFICO

NE del casco urbano y nuevos desarrollos urbanísticos



Nuevos crecimientos residenciales del NO



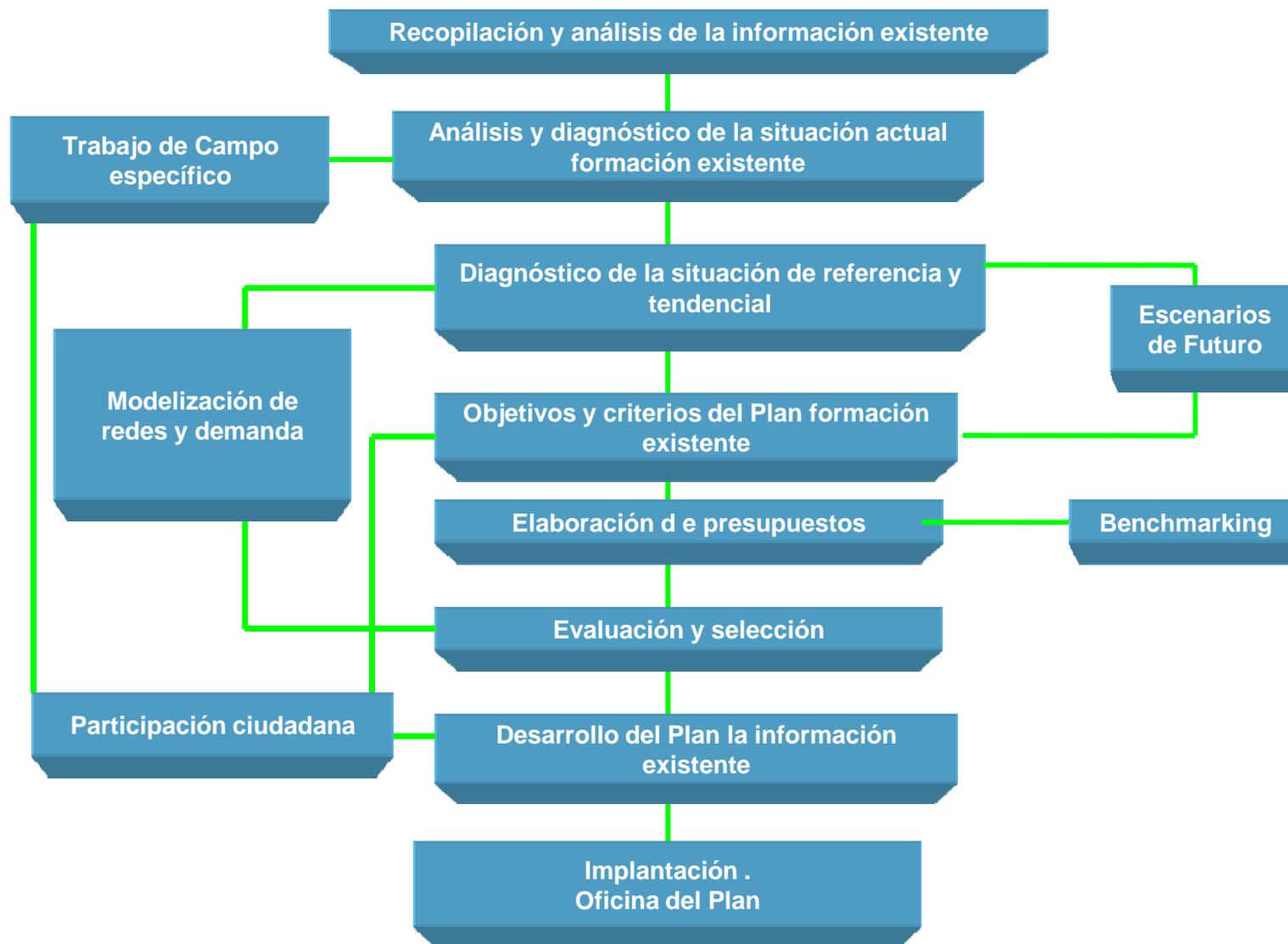
Nuevos crecimientos residenciales del SO



Nuevos crecimientos residenciales zona sur



2.3 METODOLOGÍA



2.4 TRABAJO DE CAMPO

	TRABAJO DE CAMPO
MOVILIDAD GENERAL	<input type="checkbox"/> Encuesta Domiciliaria de Movilidad
MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO	<input type="checkbox"/> Inspección visual de la red viaria principal <input type="checkbox"/> Aforos de vehículos <input type="checkbox"/> Vehículo Flotante
MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO	<input type="checkbox"/> Auditoría de calidad de las líneas urbanas de autobús <input type="checkbox"/> Control de calidad de paradas
MOVILIDAD NO MECANIZADA	<input type="checkbox"/> Itinerarios peatonales <input type="checkbox"/> Red ciclista
APARCAMIENTO	<input type="checkbox"/> Inventario de plazas de aparcamiento <input type="checkbox"/> Aforos nocturnos <input type="checkbox"/> Toma de matrículas <input type="checkbox"/> Encuestas de preferencias declaradas
CARGA Y DESCARGA	<input type="checkbox"/> Inventario de comercios <input type="checkbox"/> Inventario plazas carga y descarga
SECTOR EMPRESARIAL	<input type="checkbox"/> Entrevistas

3. CARACTERIZACION GENERAL DE VALDEMORO DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA MOVILIDAD

3.1 CARACTERIZACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA

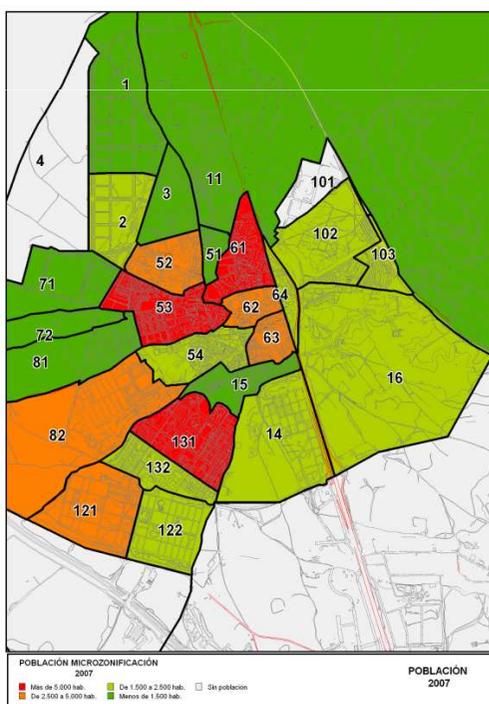
3.2 CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

3.1 CARACTERIZACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA

FUENTES

- EDM 2004 del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.
- INE
- CENSO
- PGV 04

MICROZONIFICACIÓN

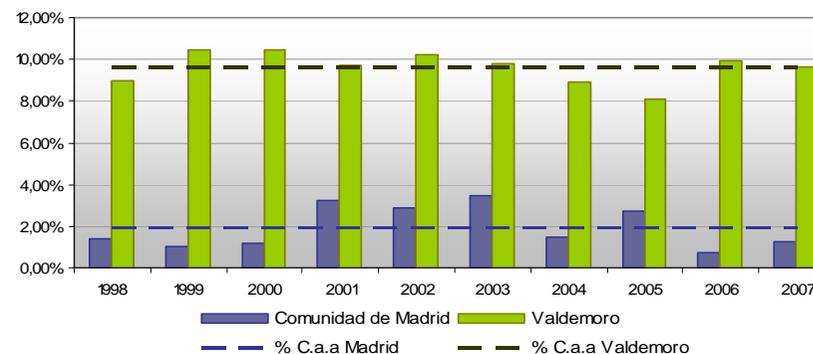


CARACTERIZACIÓN

1.- EVOLUCIÓN DE LA POBLACION

- Casi 60.000 habitantes
- Crecimiento poblacional desde 1998 del 9% anual frente al 1,93% de la CAM. Este crecimiento ha supuesto un aumento del peso de la población de Valdemoro respecto al total de la Comunidad Autónoma de 0,42% al 0,87% en 10 años lo que ha llevado a situarla entre los 20 municipios de los más de 170 de la Comunidad de Madrid.
- Dentro del corredor de la N-IV, Valdemoro ya es la primera ciudad excluyendo Getafe que residencialmente gravita sobre el corredor de la A-42 (Toledo).

TASAS DE CRECIMIENTO DE LA POBLACIÓN ENTRE 1998 Y 2007



3.1 CARACTERIZACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA

CARACTERIZACIÓN

2.- ESTRUCTURA DE LA POBLACIÓN

- ❑ La población de Valdemoro es relativamente joven si se compara con la CAM con sólo un 6% de población mayor de 64 años y más de un 21% de población con menos de 16 años.

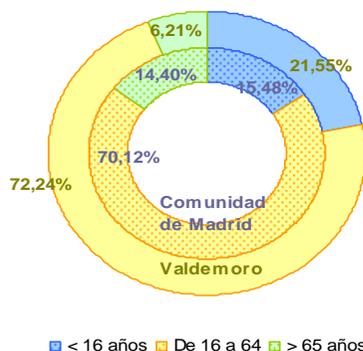


Grafico: Distribución de la población por grupos de edad (2007)

- ❑ Esta situación se ha mantenido constante en los últimos 10 años lo que refleja la condición de Valdemoro de ciudad con alto potencial productivo actual y futuro.

CARACTERIZACIÓN

3.- ACTIVIDAD ECONÓMICA

- ❑ La renta per cápita es del 80% de la media de la CAM con tendencia al alza.

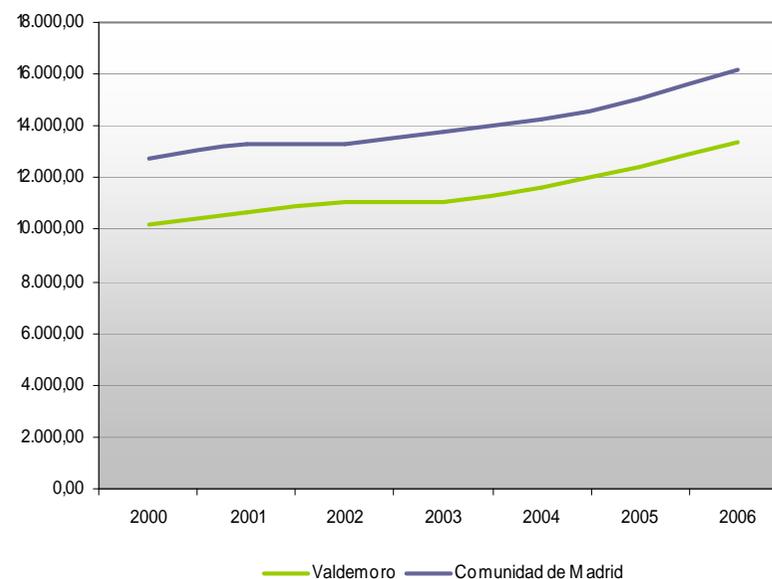


Gráfico Renta bruta municipal per cápita (2000-2006)

- ❑ El PIB se sitúa en 24.500€ de 2005 siendo el sector más importante el de servicios con un 62% frente al 77% de la CAM. Ello demuestra el fuerte carácter industrial de la ciudad.

3.1 CARACTERIZACIÓN SOCIODEMOGRÁFICA

CARACTERIZACIÓN

4. MOTORIZACIÓN

- El ratio actual de motorización en Valdemoro es de 1'52 vehículos por hogar mientras que en 2004 era 1'15. Esta Motorización se sitúa en valores similares al resto de la CAM.

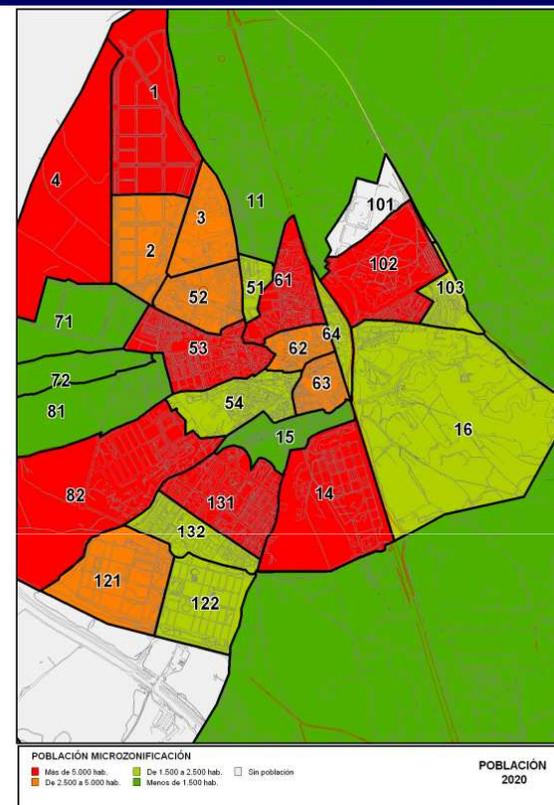
CARACTERIZACIÓN

5.- PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN

- Previsiones de crecimiento poblacional que casi duplica la actual en el 2020 (según el PGV).
- Ello implicará un crecimiento anual entorno al 5% en los próximos años.

ASPECTOS CRÍTICOS

- Previsiones de crecimiento de movilidad muy altas.
- Tendencia al alza de la renta per cápita.
- Tendencia al alza de la motorización.
- Incertidumbre sobre la continuidad de la evolución y planeamiento debido a la crisis económica.



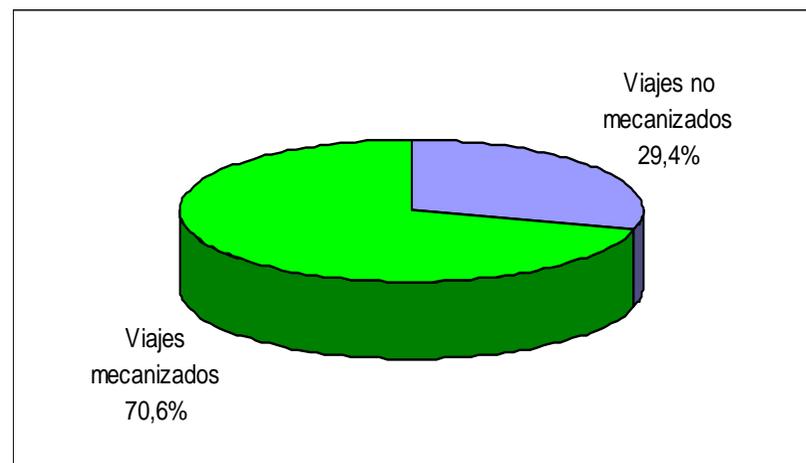
FORTALEZA Y OPORTUNIDADES

- Juventud poblacional, que permite la concienciación hacia modos más sostenibles.
- Crisis actual, que potenciará el uso de modos más económicos y de menor gasto energético así como una disminución de la movilidad general.

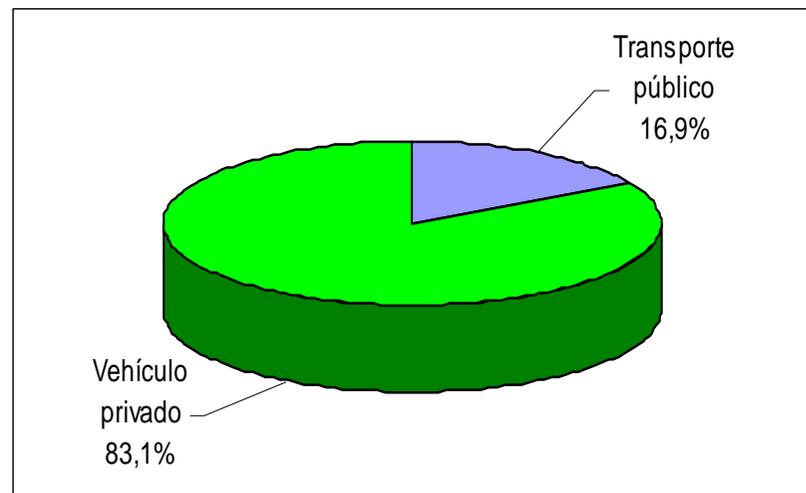
3.2 CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

REPARTO MODAL

Viajes de los residentes		
Viajes no mecanizados	33.516	29,4%
Viajes mecanizados	80.658	70,6%
Viajes totales	114.174	100,0%



Viajes de los residentes		
Transporte público	13.625	16,9%
Vehículo privado	67.033	83,1%
Viajes totales	80.658	100,0%

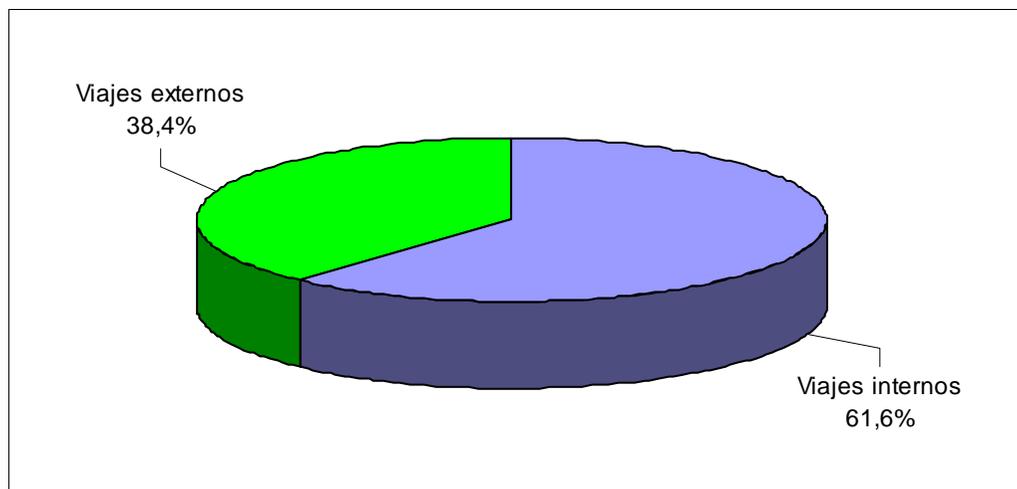


3.2 CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD

VIAJES INTERNOS Y EXTERNOS

Viajes de los residentes		
Viajes internos (con O y D en Valdemoro)	68.910	61,6%
Viajes externos (con O ó D fuera de Valdemoro)	42.991	38,4%
Viajes totales	111.901	100,0%

NOTA: El resto de viajes son viajes con origen y destino fuera de Valdemoro



VIAJES ATRAÍDOS

Los viajes atraídos por Valdemoro ascienden a 42.372 viajes

3.2 CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD (II)

MOTIVO DE NO UTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Viajes en VP de los residentes						
Motivo de no uso del TP	Internos		Externos		Total	
Mala combinación con transporte público	3.083	10,8%	6.521	21,6%	9.604	16,4%
Más económico el coche	432	1,5%	643	2,1%	1.075	1,8%
Necesita el coche para trabajar o gestión personal	453	1,6%	1.181	3,9%	1.634	2,8%
Más cómodo el coche	11.063	38,8%	7.100	23,5%	18.163	30,9%
Ahorro tiempo en coche	8.019	28,1%	9.451	31,3%	17.470	29,7%
No hay servicio público	1.851	6,5%	2.131	7,1%	3.982	6,8%
No me gusta el transporte público	833	2,9%	783	2,6%	1.616	2,8%
Cercanías	536	1,9%	147	0,5%	683	1,2%
Escasa frecuencia u horario inapropiado	1.629	5,7%	1.696	5,6%	3.325	5,7%
Otros	630	2,2%	550	1,8%	1.180	2,0%
Viajes totales	28.529	100,0%	30.203	100,0%	58.732	100,0%

4. RESUMEN DE PROPUESTAS

- 4.1 MEDIDAS DE RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA.
- 4.2 MEDIDAS DE CONTROL Y ORDENACIÓN DEL TRÁFICO. PROGRAMA DE REORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN.
- 4.3 MEDIDAS DE GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTOS PARA VEHÍCULO PRIVADO. PROGRAMA DE APARCAMIENTOS.
- 4.4 MEDIDAS DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO.
- 4.5 MEDIDAS ESPECÍFICAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.
- 4.6 MEDIDAS PARA MEJORAS DE MOVILIDAD A PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA.

4. RESUMEN DE PROPUESTAS

- 4.7 MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS INCLUYENDO CARGA Y DESCARGA.
- 4.8 MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS.
- 4.9 MEDIDAS PARA MEJORAR LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO.
- 4.10 MEDIDAS PARA LA MEJORA DEL TRANSPORTE A GRANDES ÁREAS Y CENTROS ATRACTORES DE VIAJES.
- 4.11 MEDIDAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD.

4. RESUMEN DE PROPUESTAS

MEDIDA CLAVE QUE CONDICIONA ESCENARIOS DE DESARROLLO:

Peatonalización del casco

- ❑ **FASE 1:** Peatonalización del entorno de la Plaza de la Constitución, concretamente calles Infantas, calle Doctor Benito, callejón de Yuste, Plaza del Esparto y calle de las Duquesas y de otras vías con escasa incidencia en el tráfico rodado como son el callejón del Rey, plaza del Romano, calle del Doctor Severo Ochoa y tramo final de la calle Bretón de los Herreros.
- ❑ **FASE 2:** Al área definida anteriormente se añaden las siguientes vías: Avda. de Andalucía entre el Paseo de las Acacias y calle Osa Menor, calle del Estribo, calle del Pozo Chico, calle de Federico Marín, paseo de los Hoteles, calle del Carmen, paseo de la Estación hasta la A-4 y calle Estrella Elola hasta la calle Doctor Fleming.
- ❑ **FASE 3:** Se completa la peatonalización del entorno definido por la Avda. de Andalucía entre el Paseo de las Acacias y la calle Osa Menor y por la calle San Vicente de Paúl (no incluida) entre la Avda. de Andalucía y el parque del Cristo de la Salud y se incorpora la calle Marquesa Villantonia.

4.1 MEDIDAS DE RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD URBANA Y CIUDADANA

❑ PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL.

- Peatonalización del casco histórico.
- Mejora de la red de itinerarios peatonales principales.

Propuesta de peatonalización Fase 1.

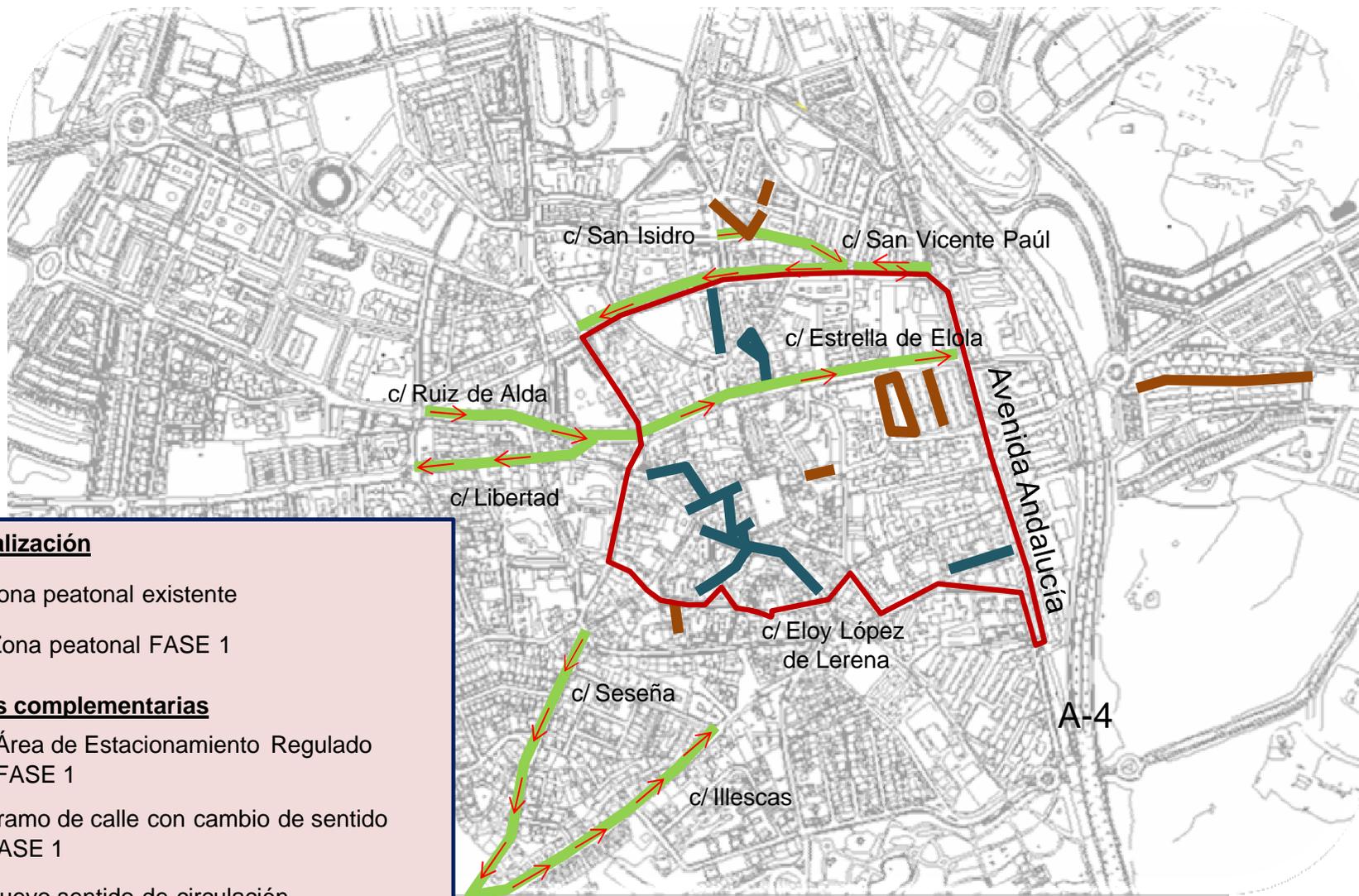
Propuesta de peatonalización Fase 2.

Propuesta de peatonalización Fase 3.

❑ PROGRAMA DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD CICLISTA.

Propuesta de la red ciclista

Fase 1



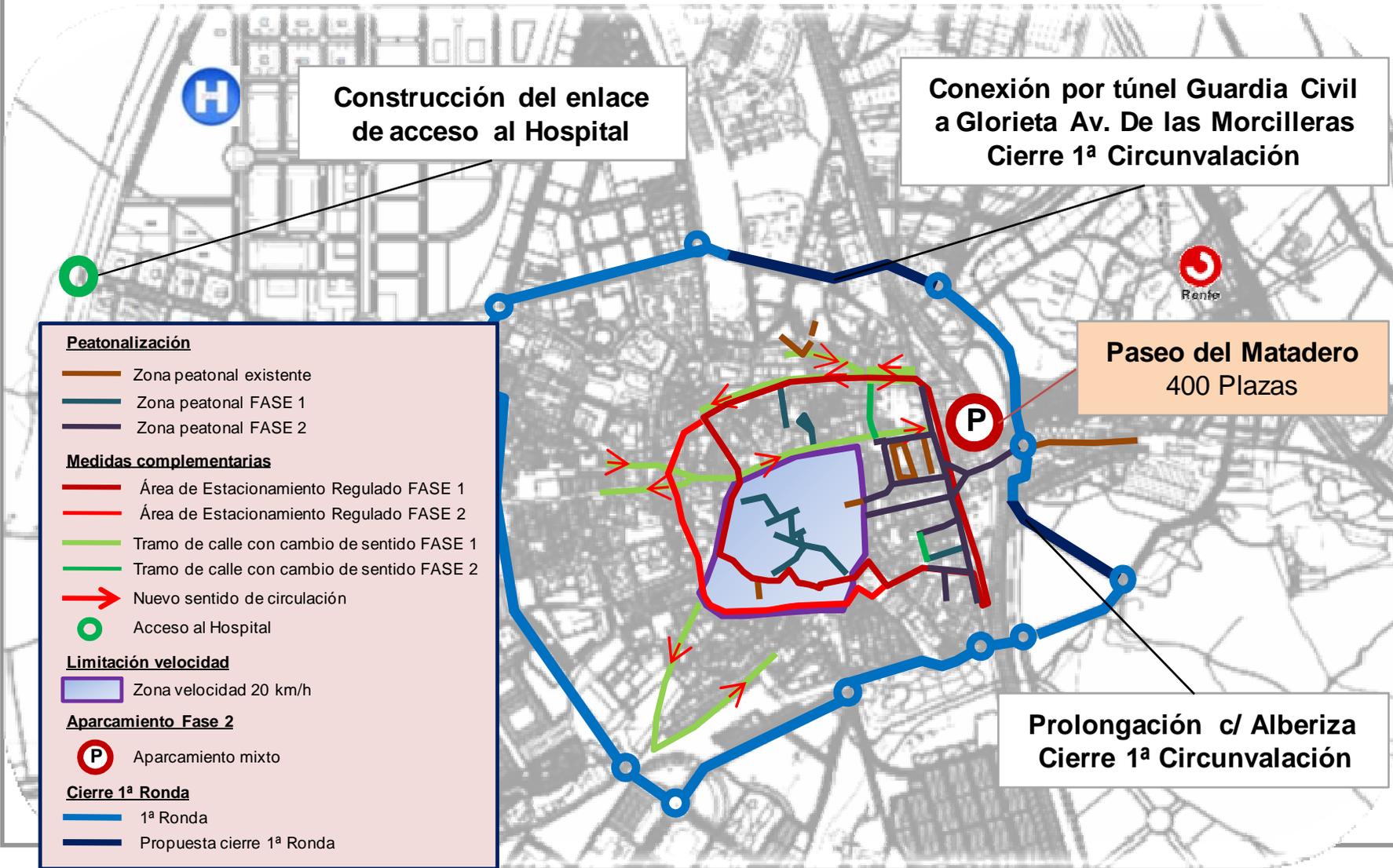
Peatonalización

- Zona peatonal existente
- Zona peatonal FASE 1

Medidas complementarias

- Área de Estacionamiento Regulado FASE 1
- Tramo de calle con cambio de sentido FASE 1
- ➔ Nuevo sentido de circulación

Fase 2



- Peatonalización**
- Zona peatonal existente
 - Zona peatonal FASE 1
 - Zona peatonal FASE 2
- Medidas complementarias**
- Área de Estacionamiento Regulado FASE 1
 - Área de Estacionamiento Regulado FASE 2
 - Tramo de calle con cambio de sentido FASE 1
 - Tramo de calle con cambio de sentido FASE 2
 - ➔ Nuevo sentido de circulación
 - Acceso al Hospital
- Limitación velocidad**
- Zona velocidad 20 km/h
- Aparcamiento Fase 2**
- P Aparcamiento mixto
- Cierre 1ª Ronda**
- 1ª Ronda
 - Propuesta cierre 1ª Ronda

Fase 3

Peatonalización

- Zonas Peatonales Fases 1 y 2
- Nuevas Zonas Peatonales Fase 3
- Zona Peatonal existente

Red Ciclista Valdemoro

- Propuesta Red Básica Plan CIMA
- - - Futura alternativa al Plan CIMA
- - - Propuesta Red Básica Municipal

Medidas Complementarias

- Área de Estacionamiento Regulado Fases 1 y 2
- Área de Estacionamiento Regulado Fase 3
- Cambio Sentido Circulación Fases 1 y 2
- 1ª Ronda
- Metro Ligero

Aparcamientos Fase 3

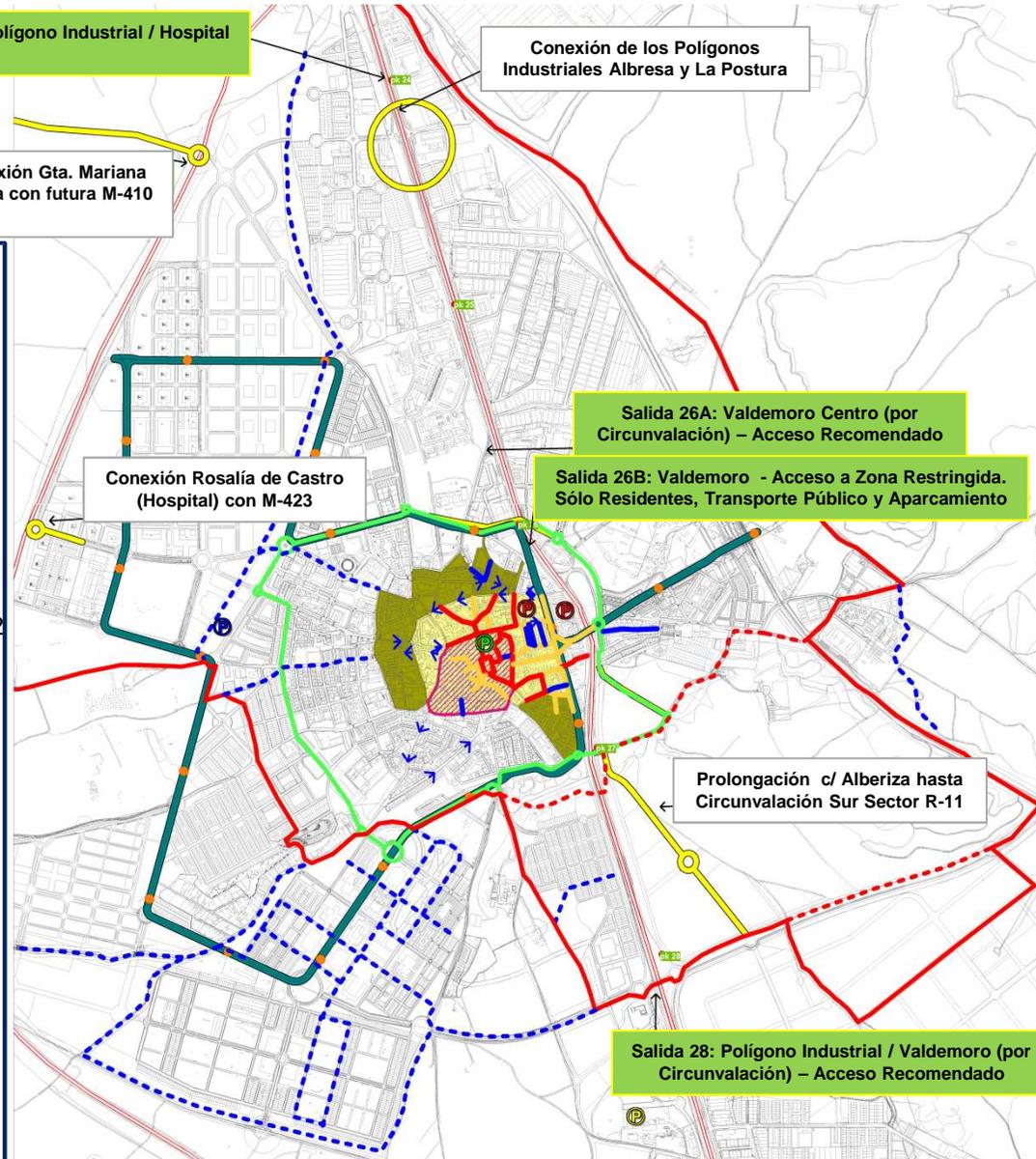
- | | |
|---|--|
| P Parking Mixto | P Parking Rotación |
| P Parking residente | P Parking de Camiones |

Limitación velocidad

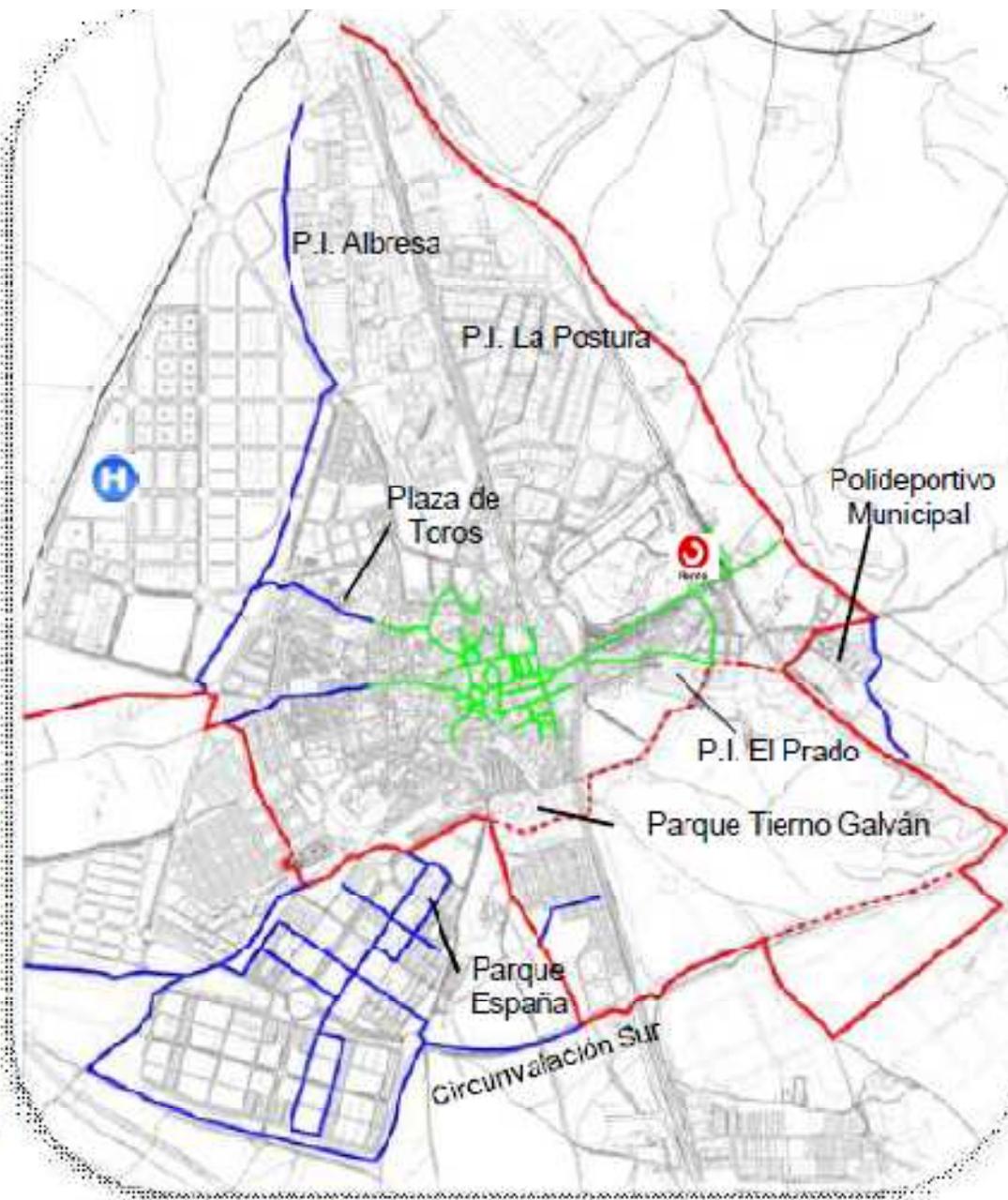
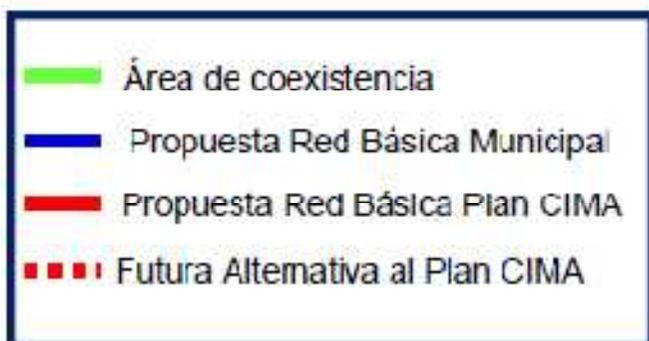
- Zona de Velocidad 20 km/h

Nuevas Infraestructuras viarias

- Nuevo Vial



Propuesta de red ciclista



4.1. PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL

Actuación	Mejora de la red de itinerarios peatonales principales
Motivación	Se han observado deficiencias en las principales vías peatonales, que una vez subsanadas redundarán en el incremento de viajes a pie en el interior del municipio
Desarrollo de la actuación	<input type="checkbox"/> Principales problemas a resolver observados en los 42 tramos estudiados:
	- Reubicación de mobiliario urbano en 16 tramos
	- Tramos sin alumbrado o insuficiente en 4 tramos
	- Aceras sin rebaje en 15 tramos
	- Pasos de peatones inexistentes o en mal estado de señalización o mantenimiento en 22 tramos
<input type="checkbox"/> Implantación de normativa	

4.1. PROGRAMA DE RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PEATONAL

REPORTAJE FOTOGRÁFICO



Obras en paso de peatones en el Paseo de la Estación



Falta de rebaje en acera en el Paseo del Prado



Problemas de ocupación por mobiliario en la calle Herencia



Aceras muy estrechas en ambos lados de la calle San Antón



Paso de peatones en mal estado y sin señalización vertical en la calle Venus

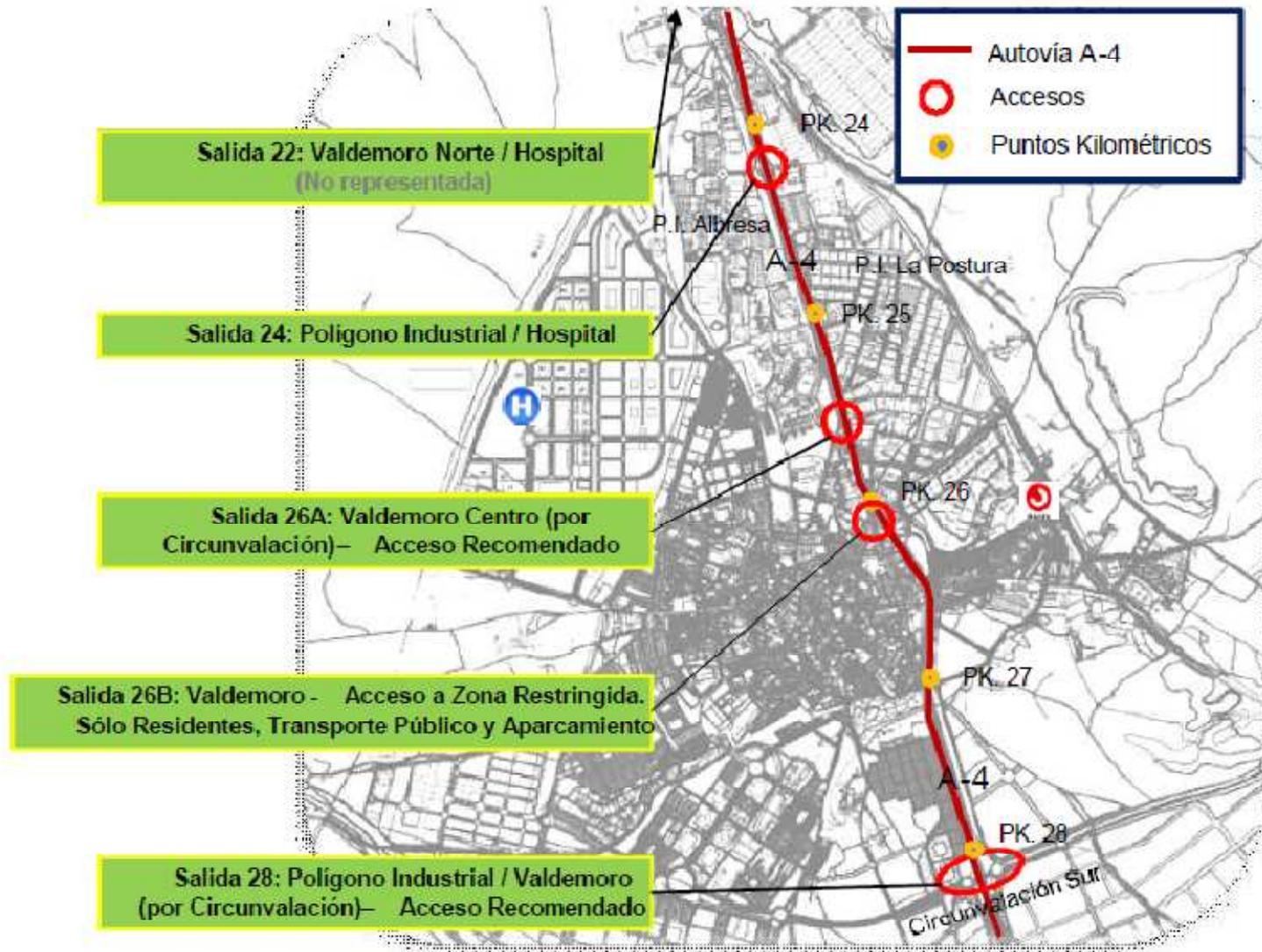


Acera muy estrecha debido al aparcamiento en la Avenida de Andalucía

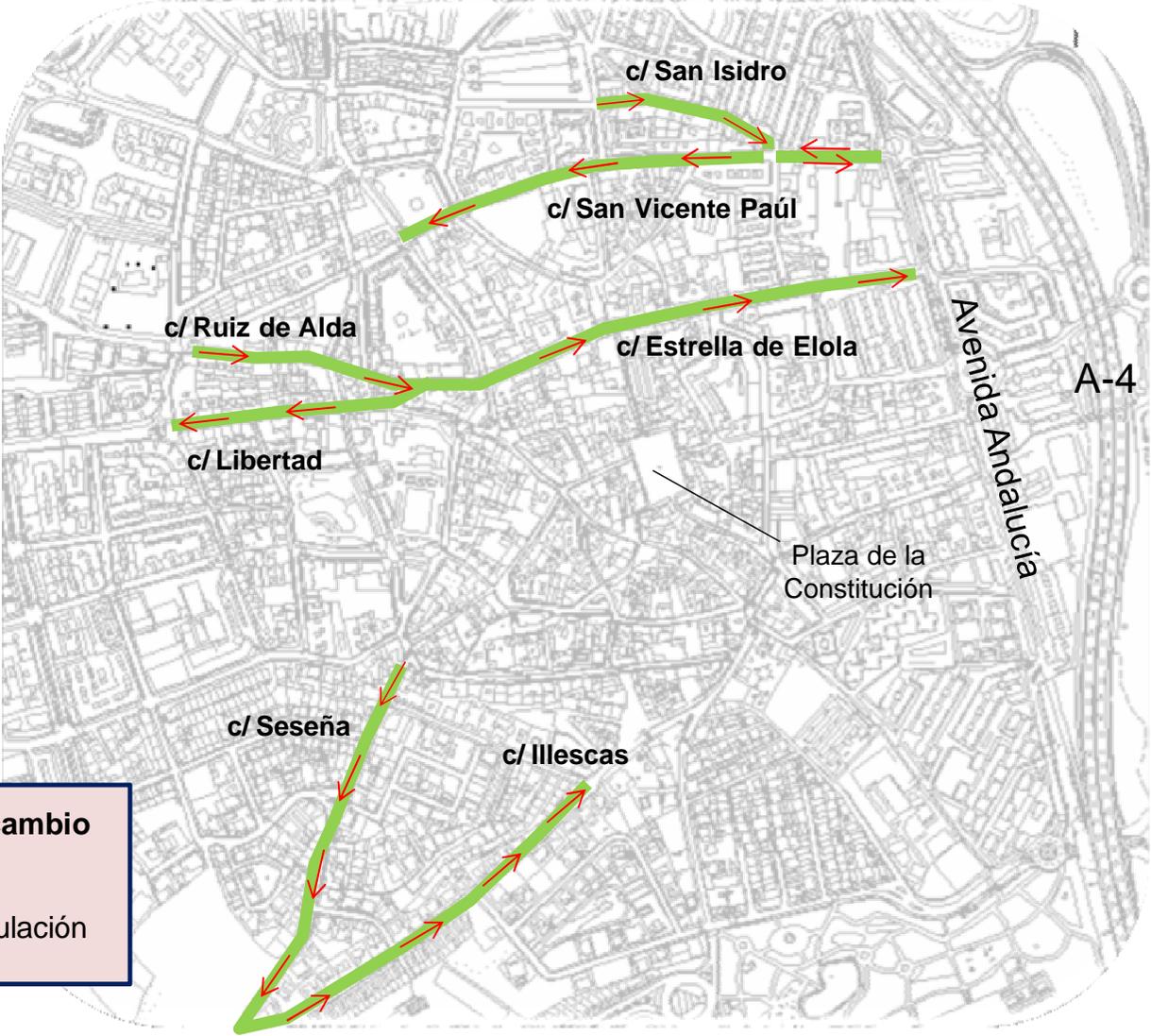
4.2 MEDIDAS DE CONTROL Y ORDENACIÓN DEL TRÁFICO. PROGRAMA DE REORDENACIÓN DE LA CIRCULACIÓN

- SEÑALIZACIÓN INFORMATIVA Y ORIENTATIVA.**
- CAMBIOS EN CIRCULACIÓN Y TRÁFICO.**
 - FASE I**
 - FASE II**
- DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS.**
 - Resumen de propuestas de infraestructura viaria I**
 - Resumen de propuestas de infraestructura viaria II**
 - Resumen de propuestas de infraestructura viaria III**
- TEMPLADO DE TRÁFICO.**
- PUBLICIDAD DE LOS CAMBIOS EN CIRCULACIÓN Y TRÁFICO.**

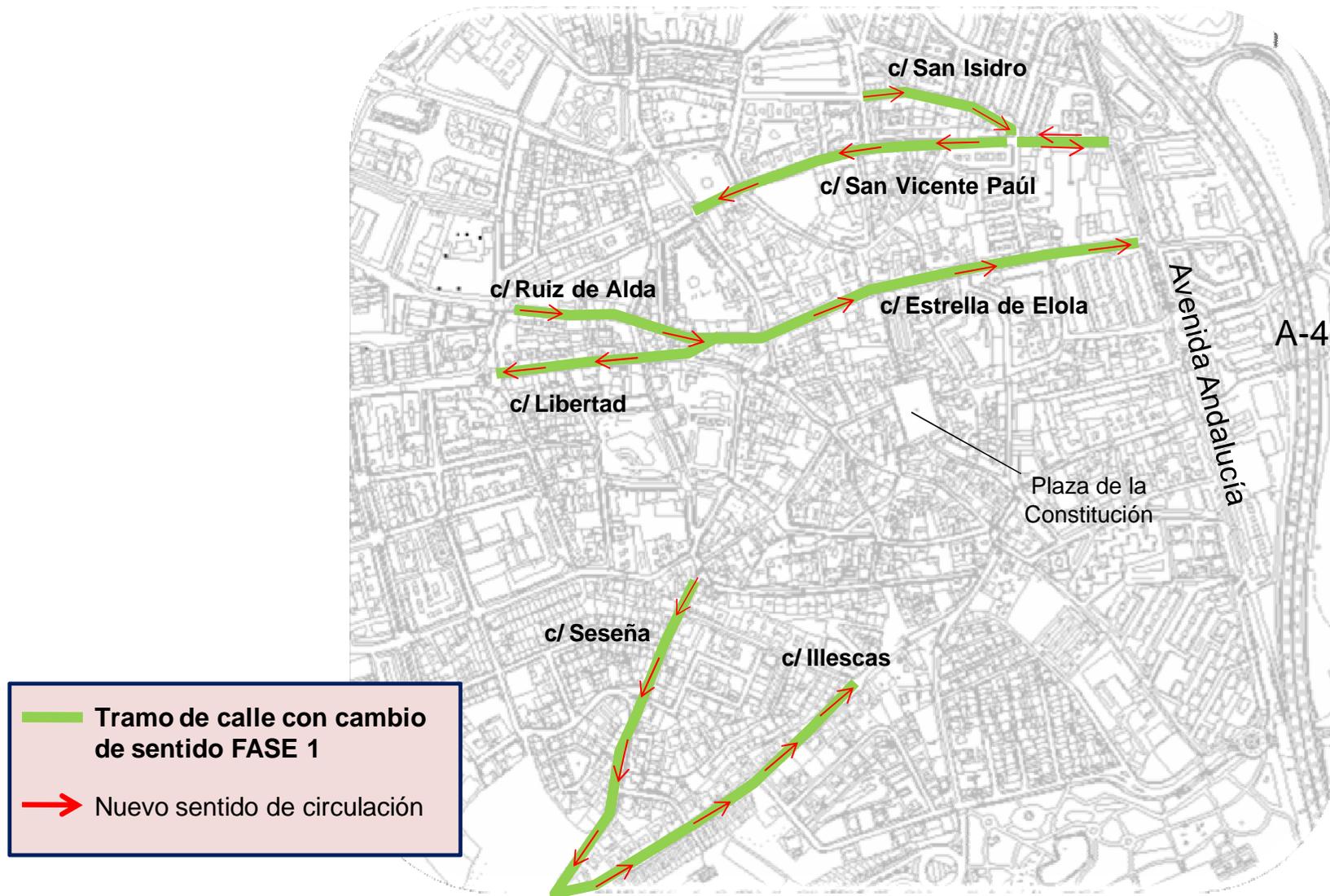
Propuesta de cambio de señalización de acceso al municipio



**Propuesta de cambio de sentidos de circulación
Fase 1**



Propuesta de cambio de sentidos de circulación Fase 2



Propuesta de desarrollo de infraestructuras viarias

Conexión Gta. Mariana Pineda con futura M-410

Conexión de los Polígonos Industriales Albresa y La Postura

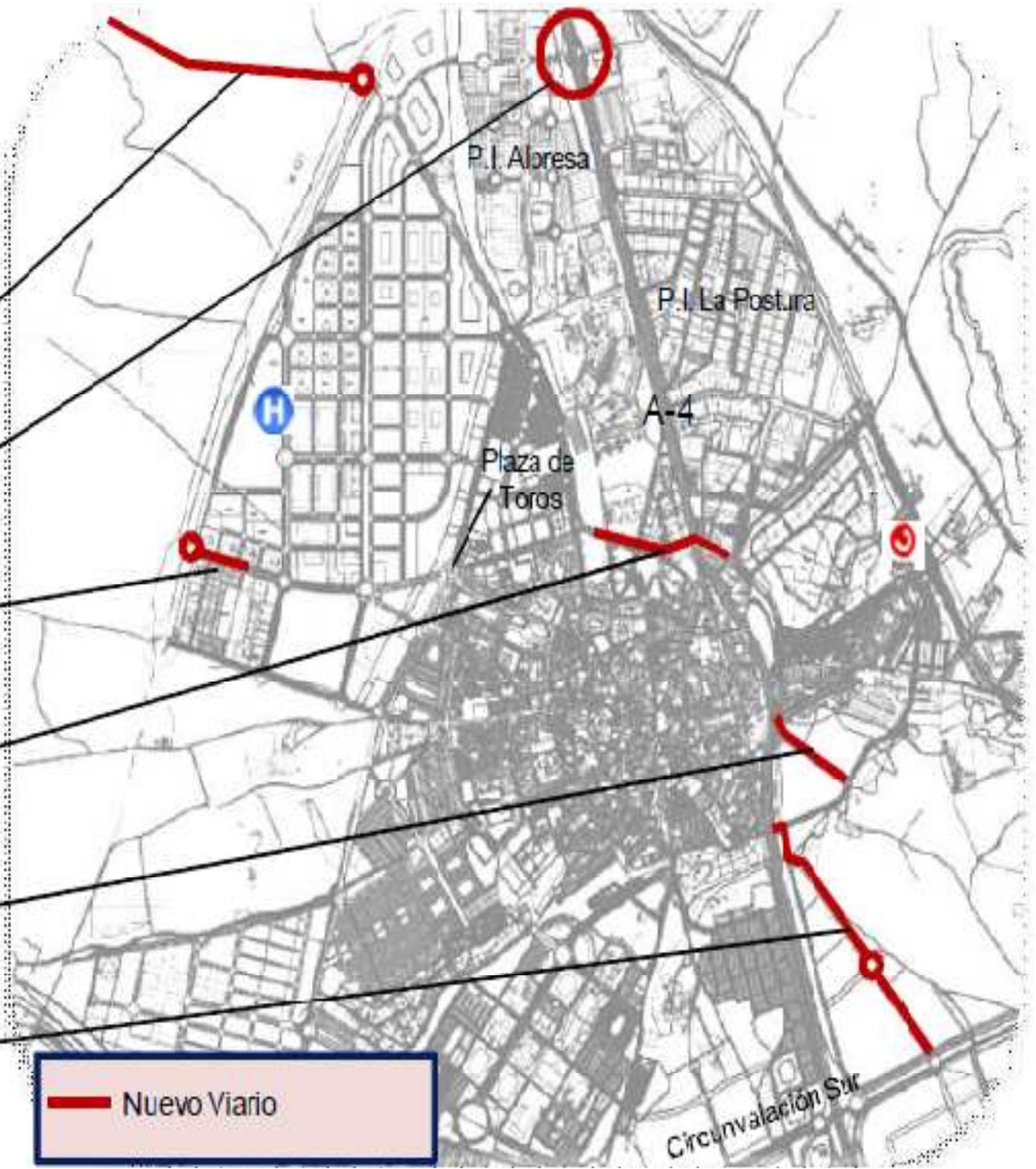
Conexión Rosalía de Castro (Hospital) con M-423

Conexión por túnel Guardia Civil a Glorieta Av. De las Morcillas Cierre 1ª Circunvalación

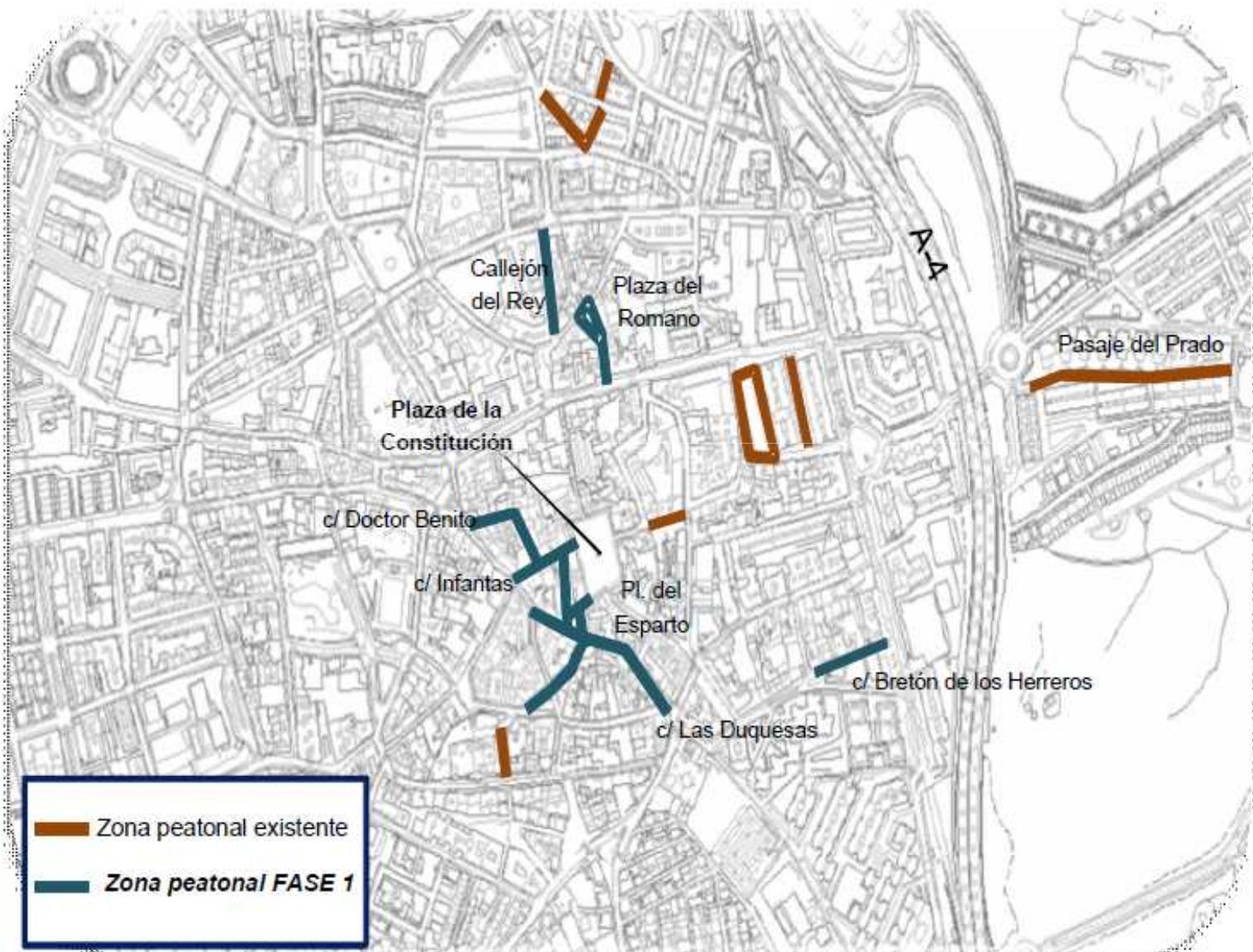
Prolongación c/ Alberiza Cierre 1ª Circunvalación

Prolongación c/ Alberiza hasta Circunvalación Sur Sector R-11

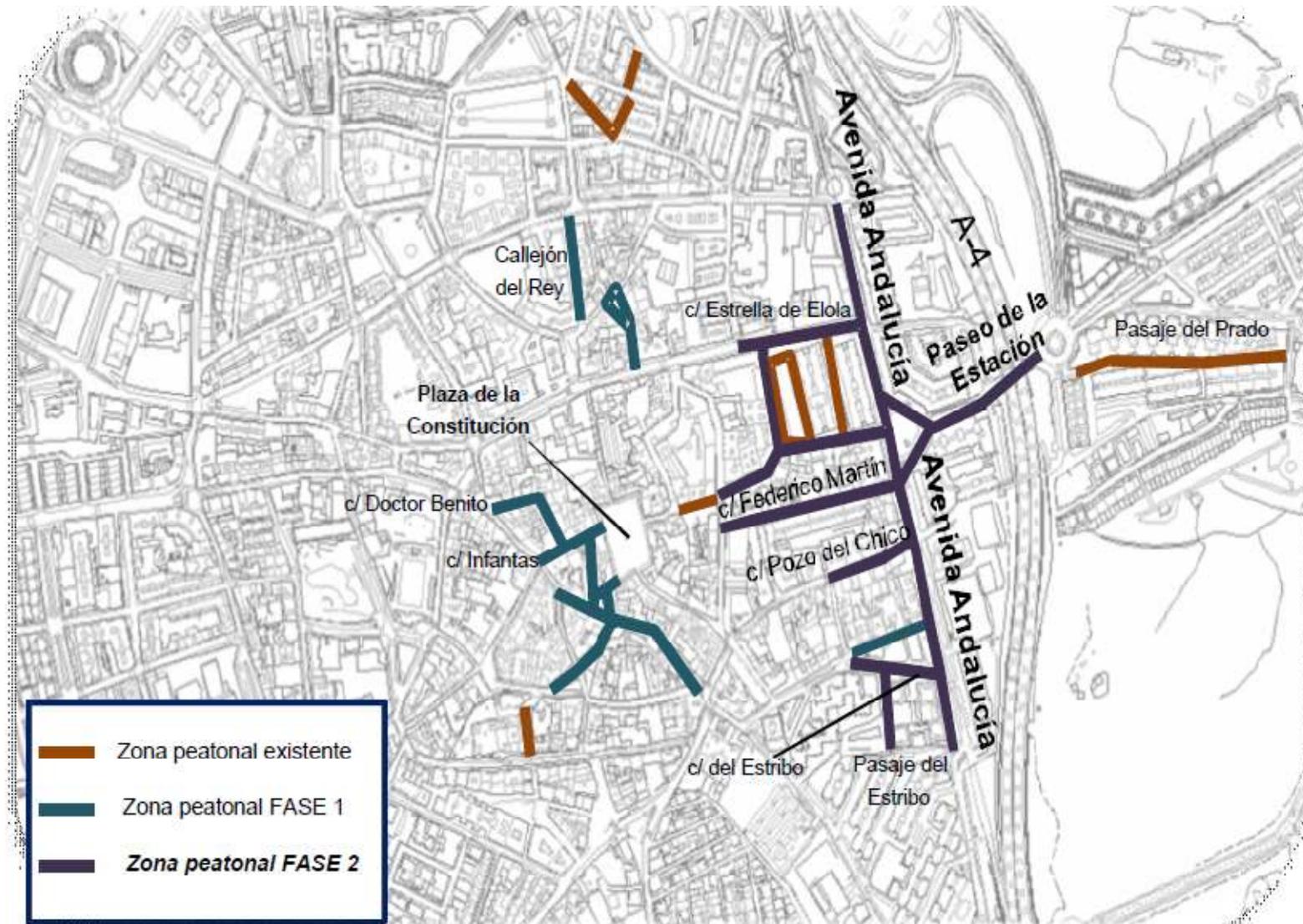
 Nuevo Vialio



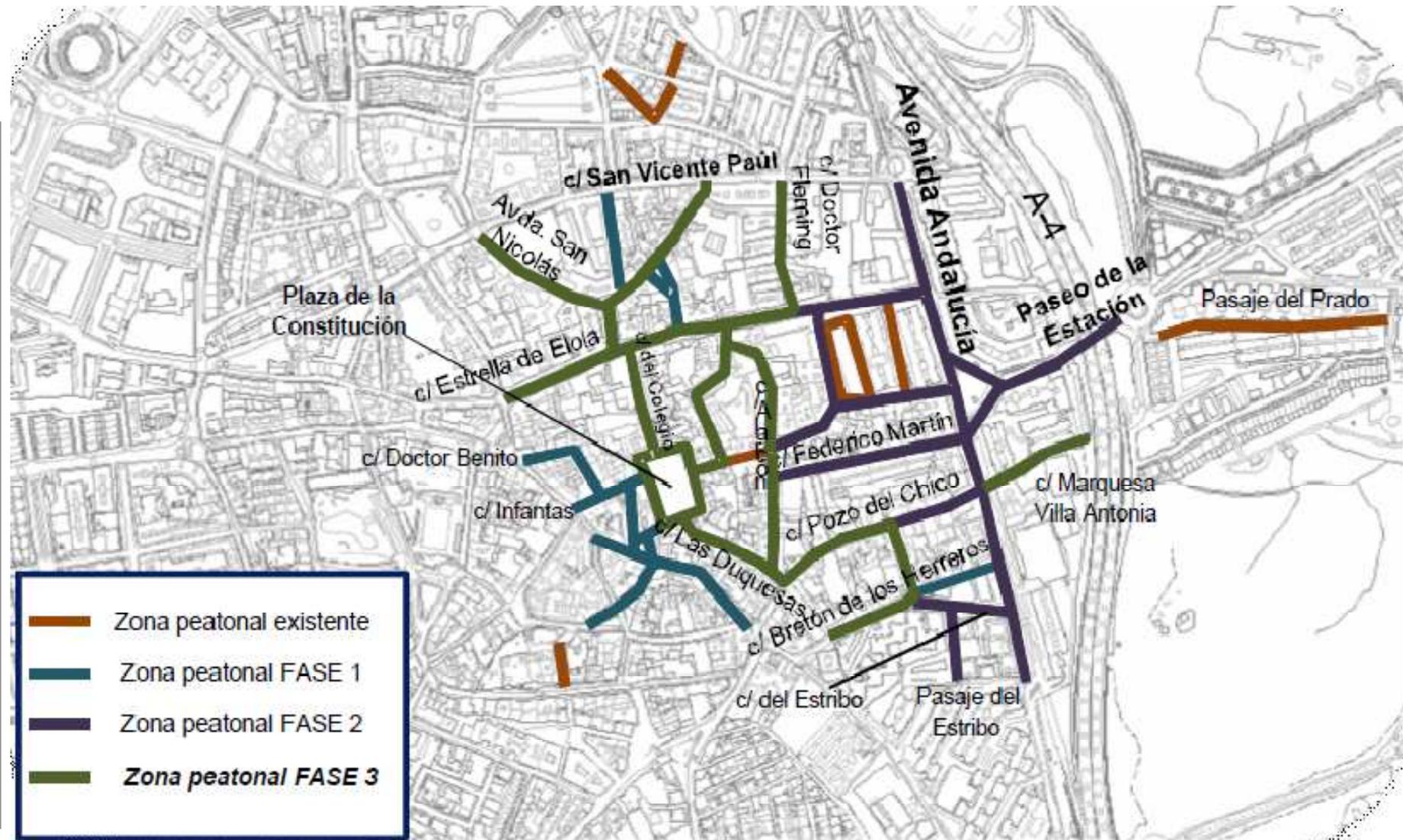
Propuesta de peatonalización Fase 1



Propuesta de peatonalización Fase 2

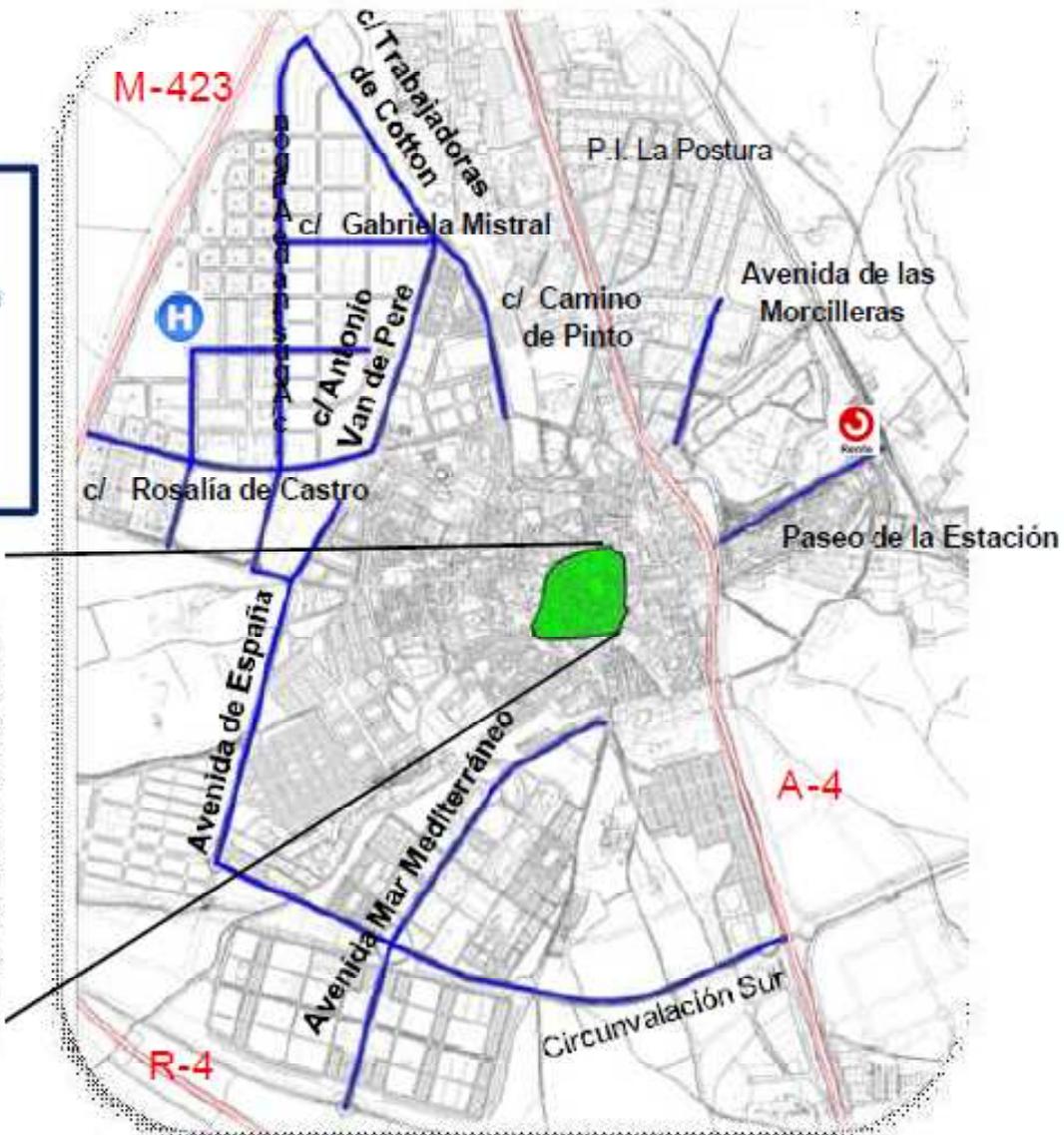
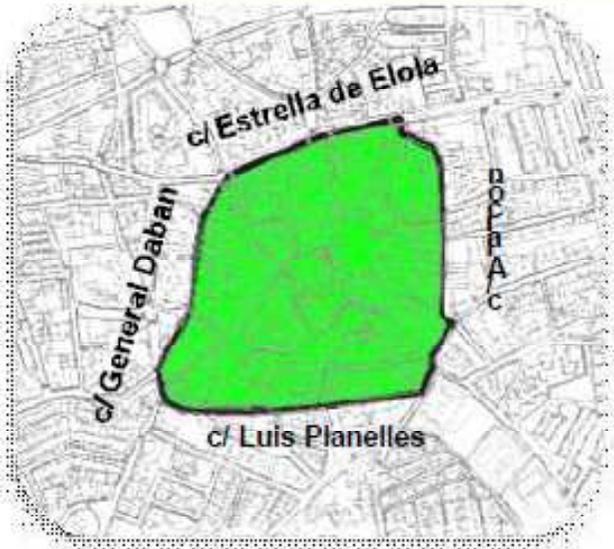


Propuesta de peatonalización Fase 3



Propuesta de templado de tráfico y control de velocidad

-  Zona de Velocidad 20 km/h
-  Vialidad con velocidad permitida de 50 km/h
-  Vías de Alta Capacidad
-  Resto viario 30 km/h



4.3 MEDIDAS DE GESTIÓN Y LIMITACIÓN DE APARCAMIENTO PARA VEHÍCULO PRIVADO. PROGRAMA DE APARCAMIENTOS.

ÁREA DE ESTACIONAMIENTO REGULADO.

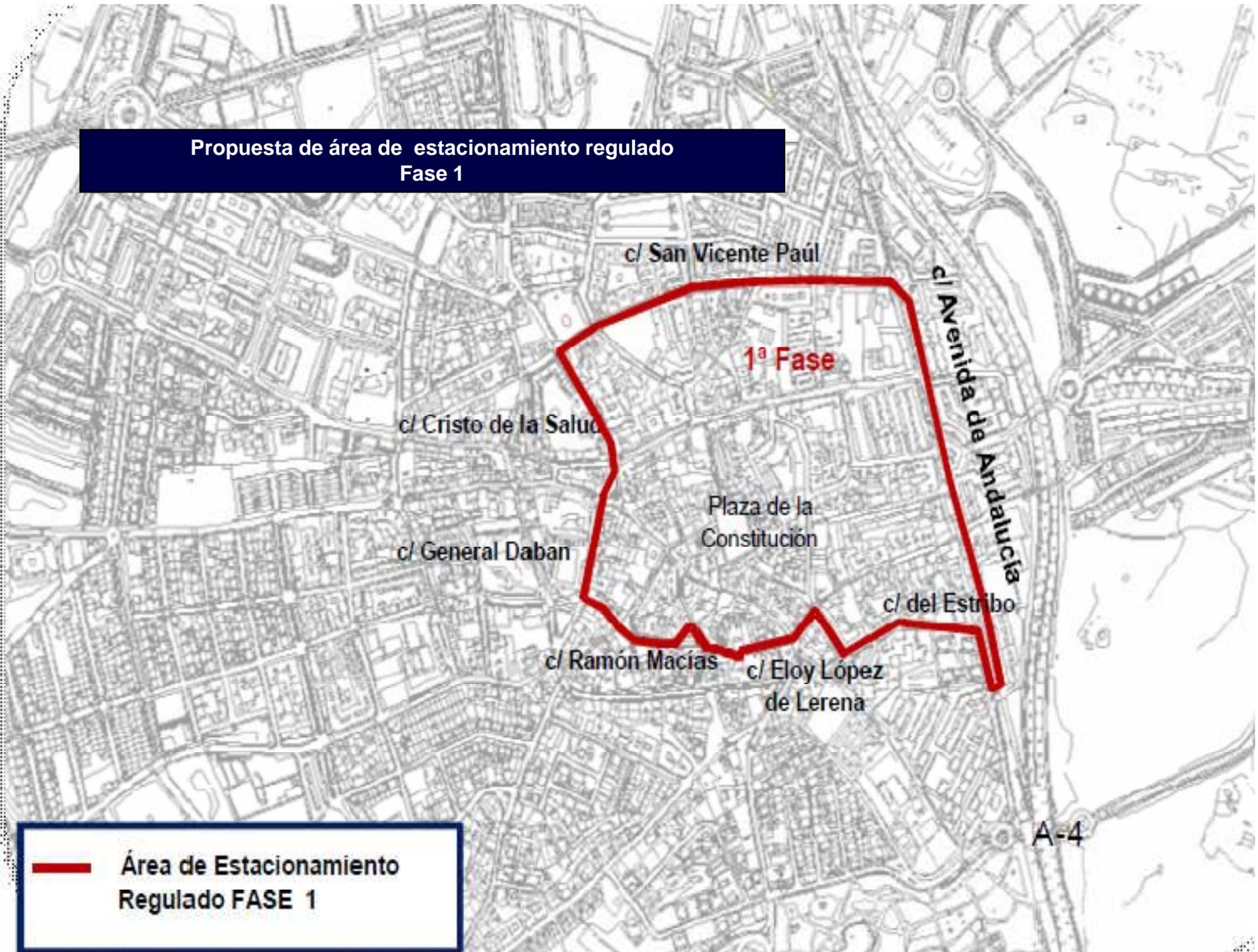
- FASE 1
- FASE 2
- FASE 3

PLAN DE APARCAMIENTOS.

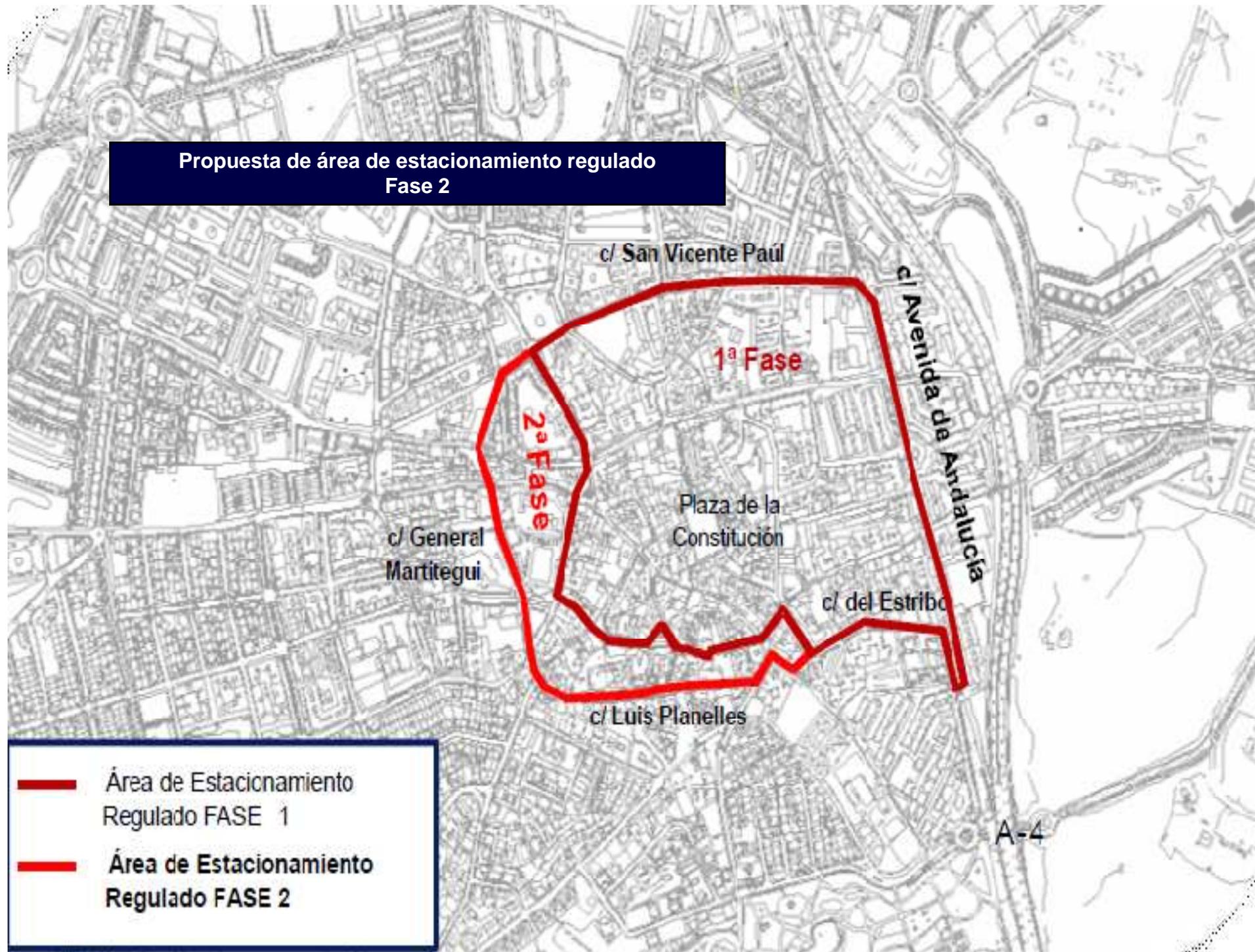
- Localización y caracterización de los aparcamientos actuales **I**
- Propuesta de localización y caracterización de aparcamientos **II**

PUBLICIDAD DE CAMBIOS Y PROPUESTAS EN EL SISTEMA DE ESTACIONAMIENTOS

**Propuesta de área de estacionamiento regulado
Fase 1**

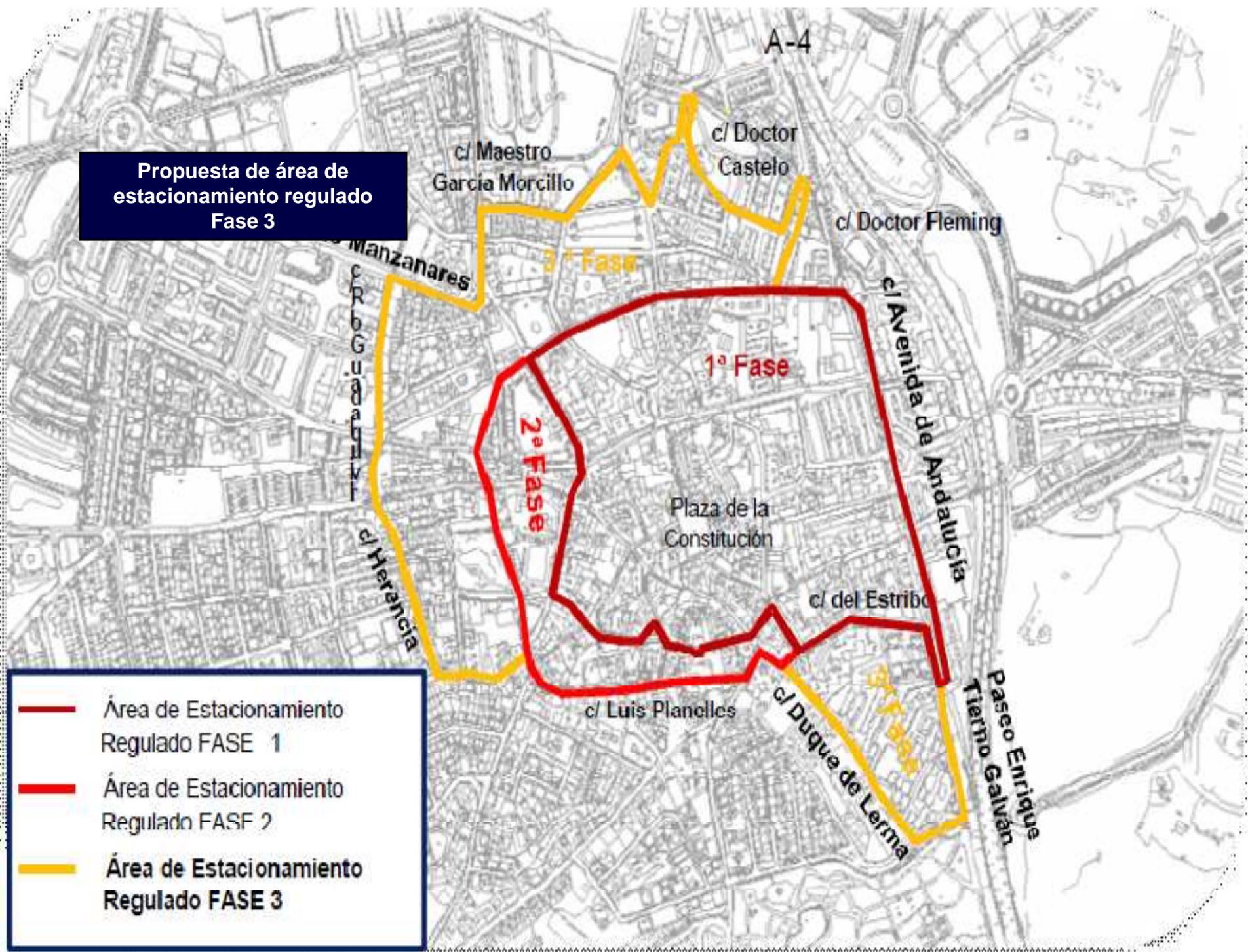


**Propuesta de área de estacionamiento regulado
Fase 2**



- Área de Estacionamiento Regulado FASE 1
- Área de Estacionamiento Regulado FASE 2

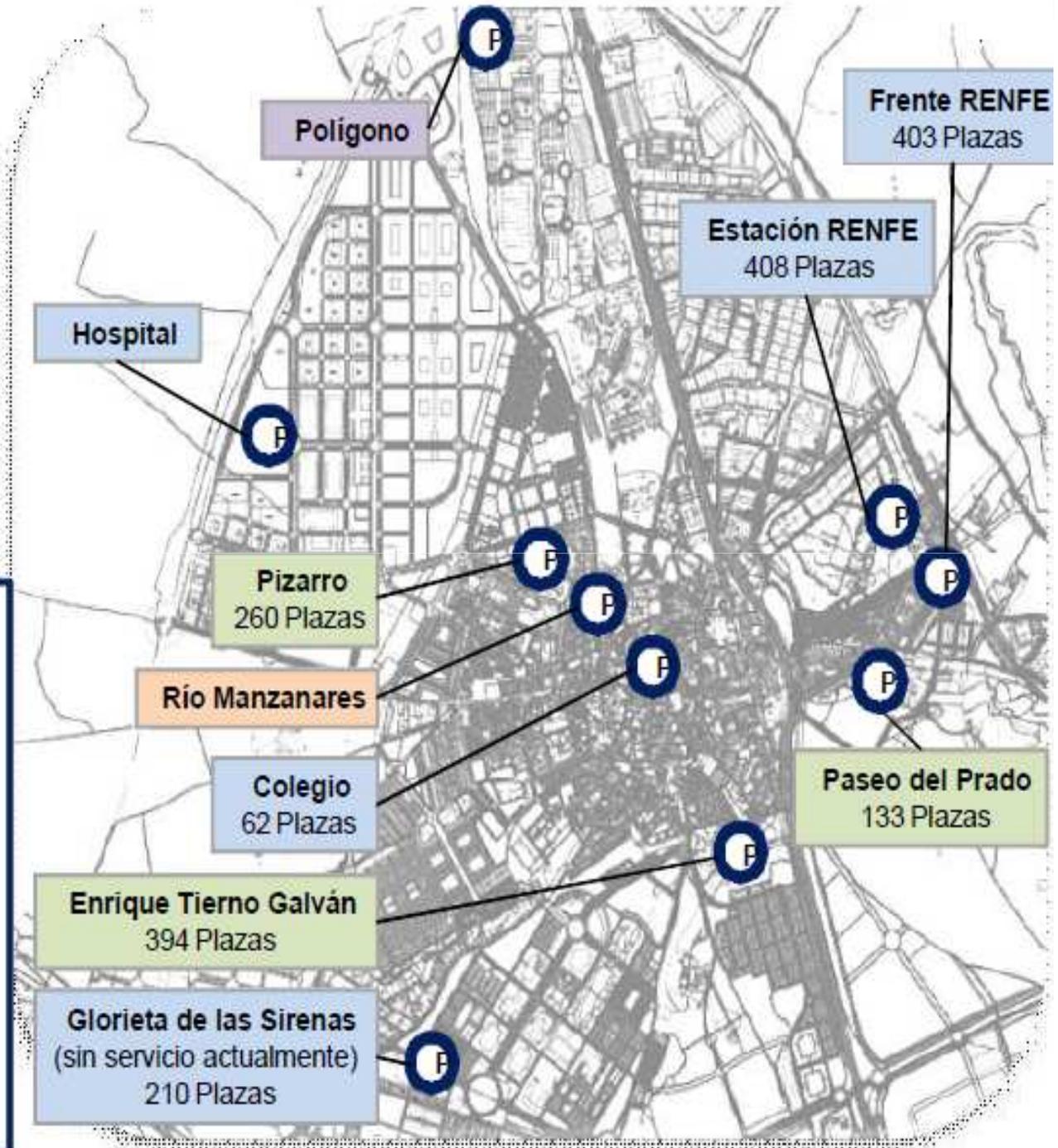
Propuesta de área de estacionamiento regulado Fase 3



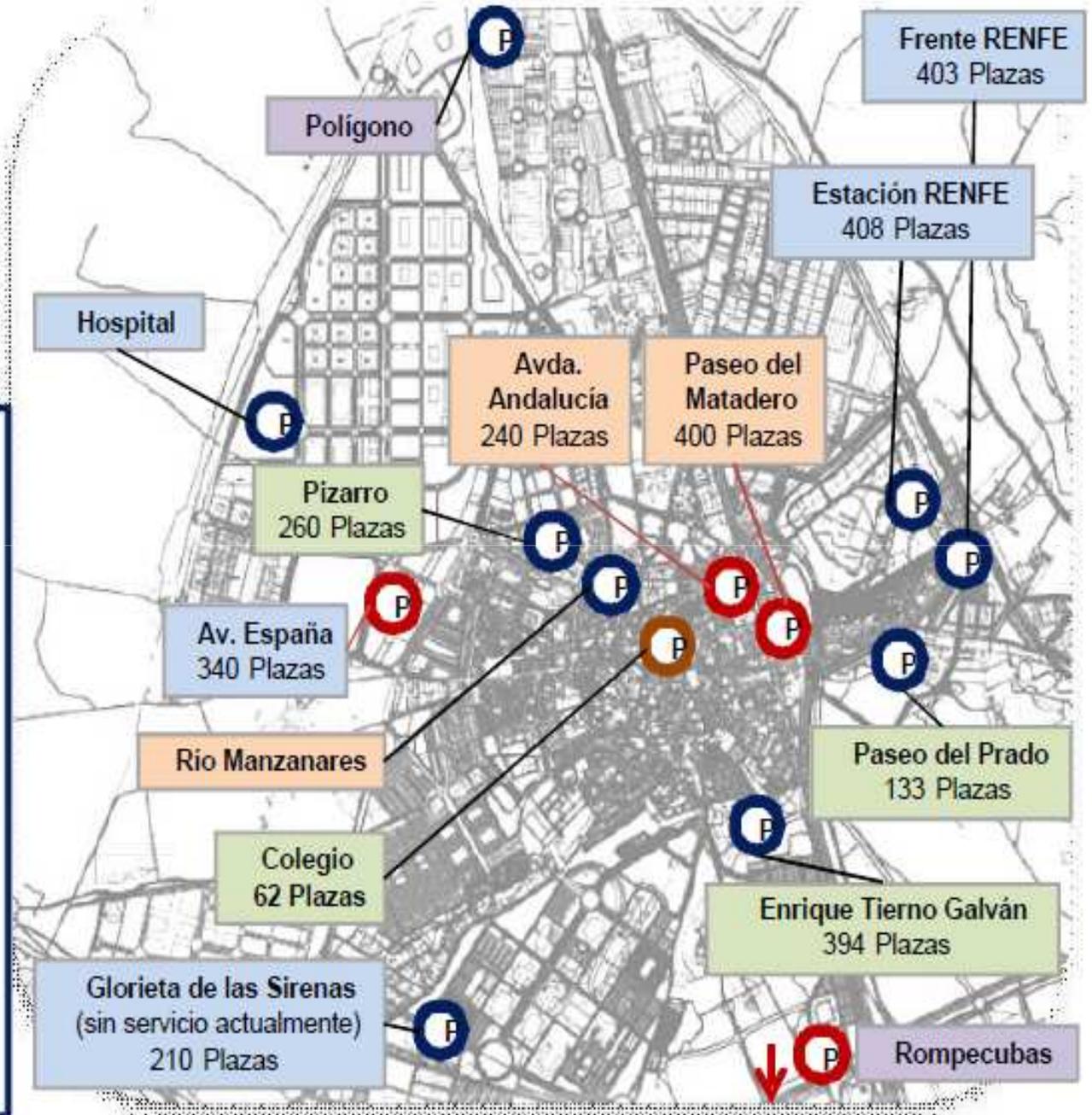
- Área de Estacionamiento Regulado FASE 1
- Área de Estacionamiento Regulado FASE 2
- Área de Estacionamiento Regulado FASE 3

Localización y caracterización de los aparcamientos actuales

	Aparcamiento existente
	Residentes
	Rotación
	Mixto
	Camiones



Propuesta de localización y caracterización de aparcamientos



4.4 MEDIDAS DE POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO

❑ INTERCAMBIADORES. PROGRAMA DE FOMENTO DE LA INTERMODALIDAD.

❑ SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO. PROGRAMA DE REORDENACIÓN DE LAS LÍNEAS DE AUTOBÚS URBANO.

- Propuesta de cambio de itinerario de la Línea 2.
- Propuesta de oferta de transporte público para los nuevos desarrollos

❑ MEJORA DE LA CALIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

❑ REGULACIÓN DE INTERSECCIONES PARA AUTOBUSES Y TRANVÍAS.

❑ APLICACIÓN DE NUEVAS TECNOLOGÍAS.

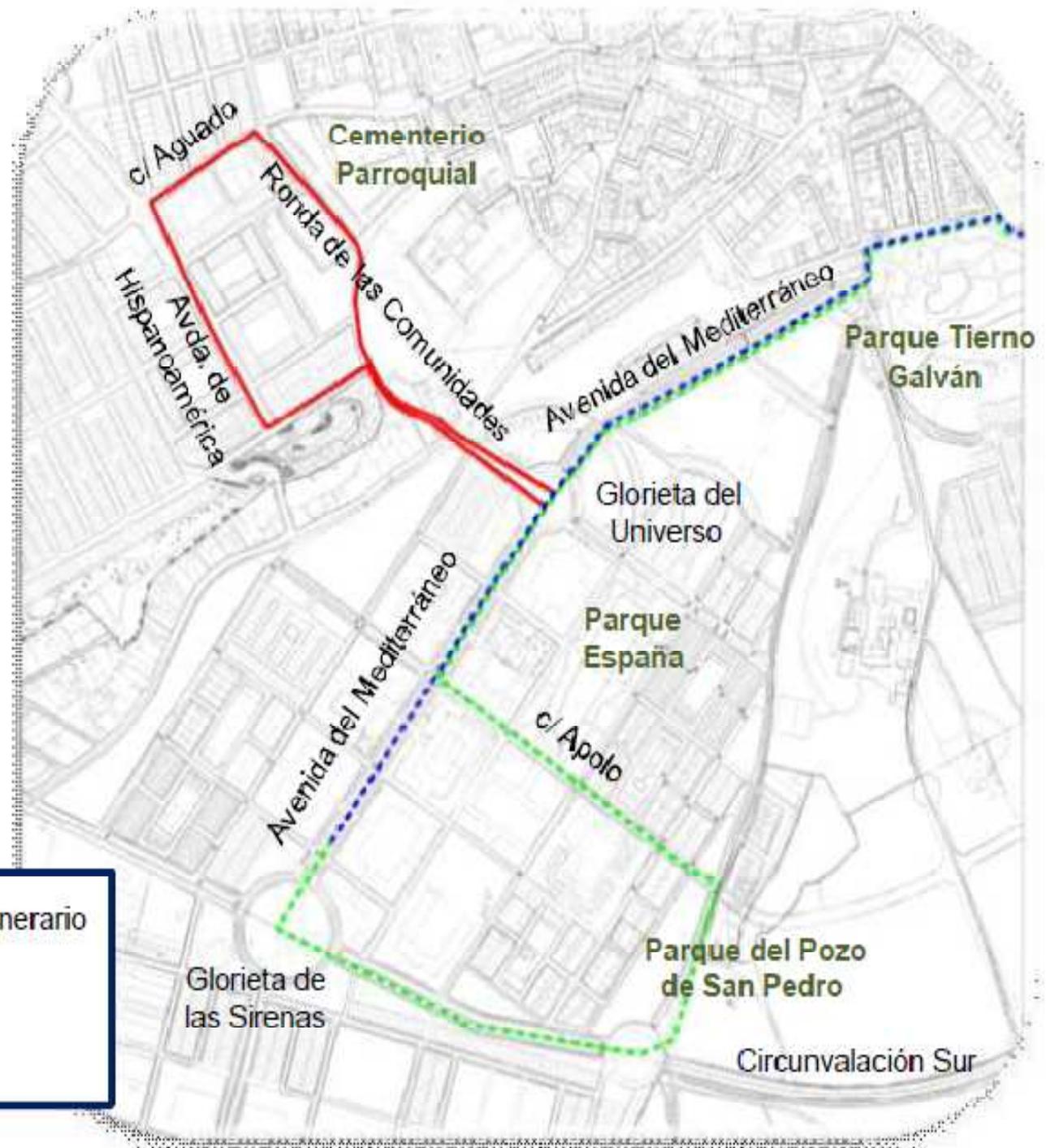
4.5 MEDIDAS ESPECÍFICAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.

❑ GESTIÓN DE LA MOVILIDAD.

- Localización de las paradas de taxis

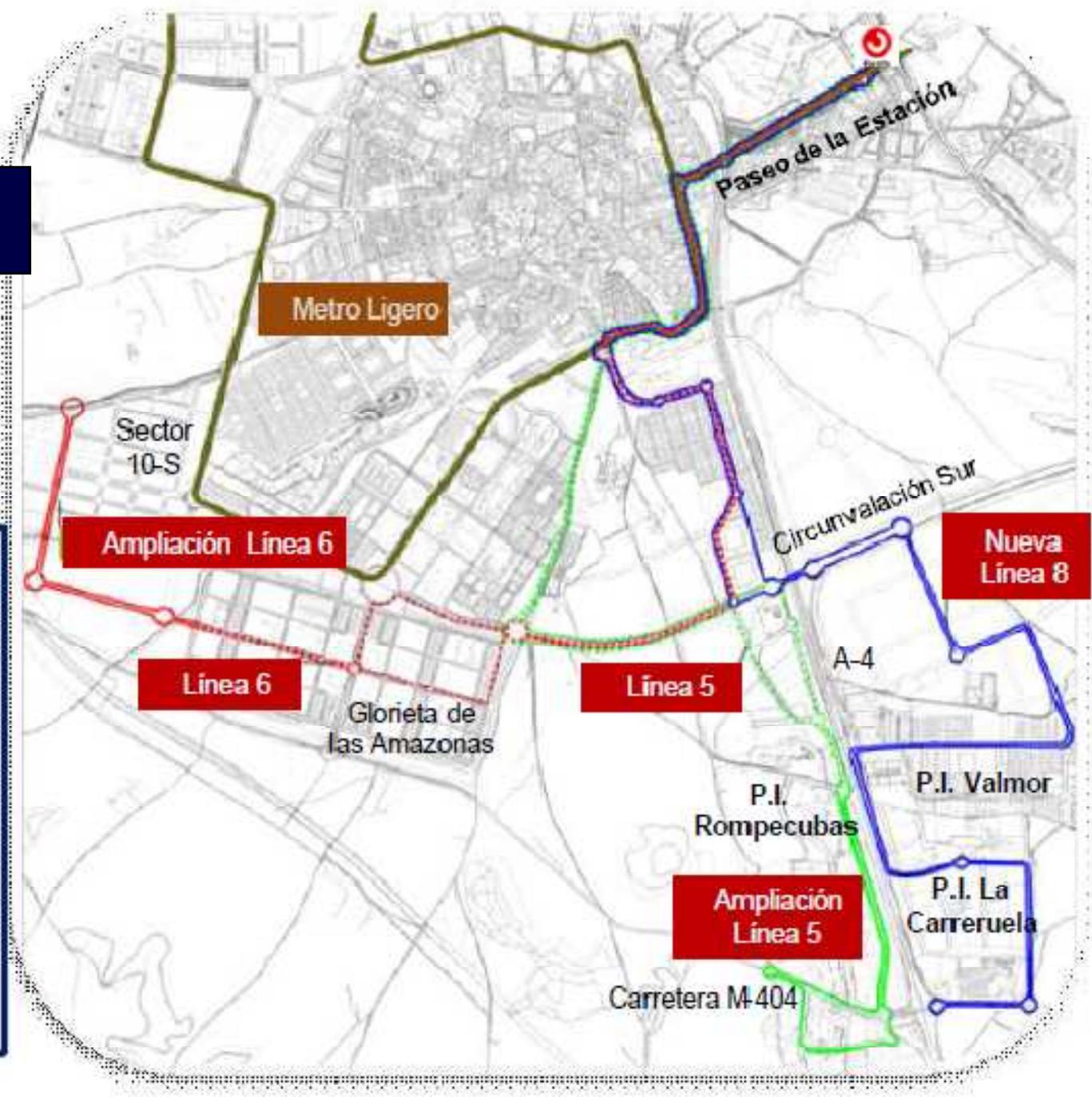
**Propuesta de cambio de
itinerario de la
Línea 2**

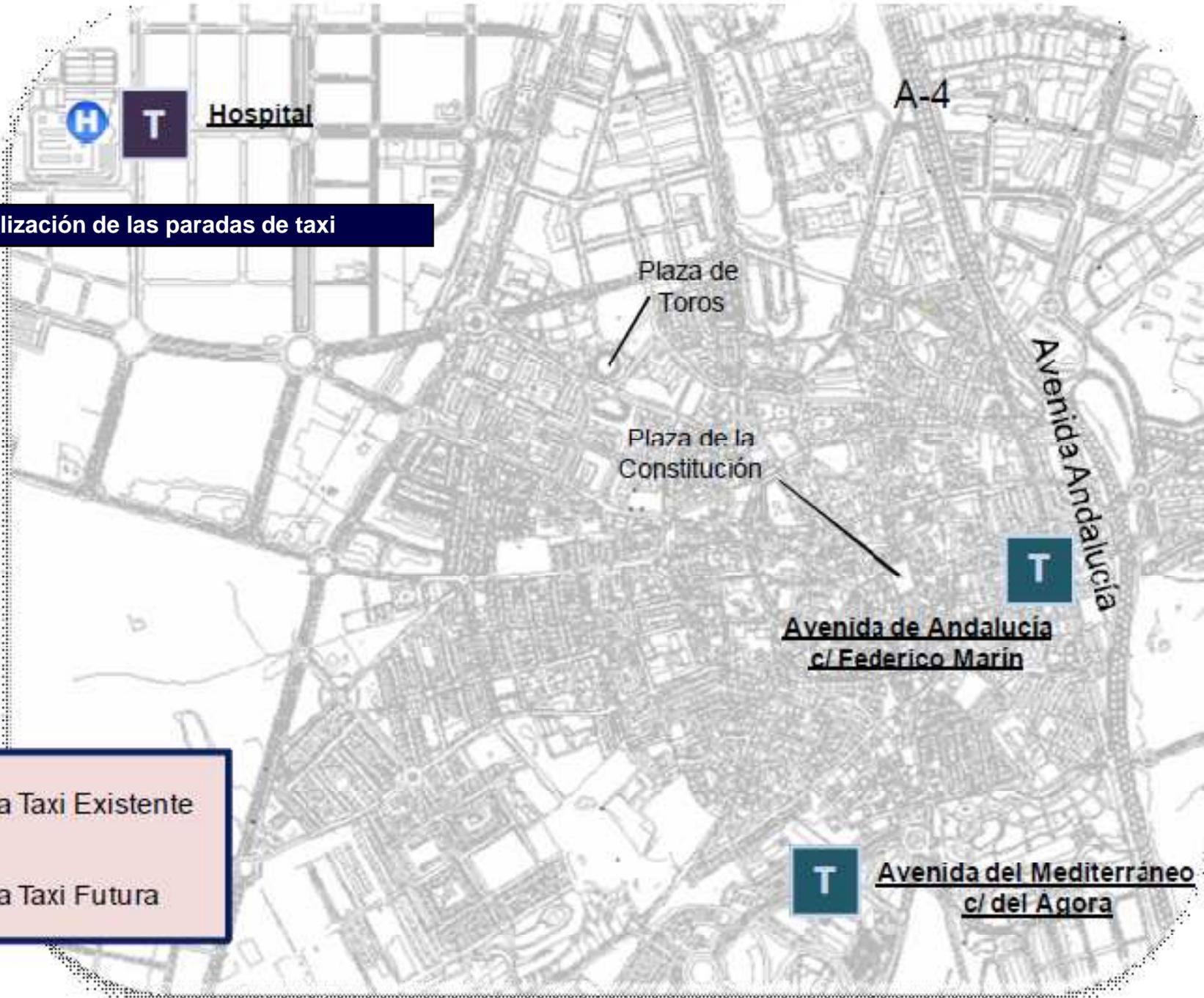
-  Propuesta de Cambio de Itinerario
-  Actual sentido 1
-  Actual sentido 2



Propuesta de oferta de transporte público para los nuevos desarrollos

- Línea 5 existente
- Ampliación línea 5
- Línea 6 existente
- Ampliación línea 6
- Nueva Línea 8
- Metro Ligero





Localización de las paradas de taxi

- T** Parada Taxi Existente
- T** Parada Taxi Futura

4.5 GESTIÓN DE LA MOVILIDAD: VIAJE COMPARTIDO

ACTUACIÓN	PROMOCIÓN DE VIAJE COMPARTIDO (CAR-POOLING) Y VIAJE EN COCHE MULTIUSUARIO (CAR-SHARING)
Motivación	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> El 70% de los vehículos que circulan por Valdemoro tienen 1 solo ocupante <input type="checkbox"/> El viaje compartido está indicado para personas con necesidades de movilidad similares en el espacio y el tiempo, como puede ser trabajar en el mismo polígono industrial <input type="checkbox"/> La gran superficie de suelo industrial presente en Valdemoro configuran al municipio como idóneo para la implantación de este tipo de medidas <input type="checkbox"/> El coche multiusuario, aunque no reduce el número de coches circulando en las calles, genera un importante impacto mediante la reducción de espacio de aparcamiento <input type="checkbox"/> Estas medidas pueden llegar a dar buenos resultados a medio plazo, sobre todo si son promovidas por la Administración, forman parte de una política integral de movilidad y se acompañan de incentivos <input type="checkbox"/> El viaje compartido ya se encuentra presente en más de 80 ciudades españolas <input type="checkbox"/> Son fáciles de implantar y sin grandes inversiones, pero pueden generar importantes beneficios en el sistema de movilidad
Desarrollo de la actuación	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Promoción del viaje compartido mediante la página web del Ayuntamiento <input type="checkbox"/> Seguimiento de la evolución del sistema de coche compartido en el mundo, con objeto de estudiar su implantación en el futuro, si se superan las dificultades detectadas actualmente

4.6 MEDIDAS PARA MEJORAS DE MOVILIDAD A PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA

- ACCESIBILIDAD PARA LA MOVILIDAD EN EL VIARIO.**
- ADECUACIÓN DE PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.**
- ADECUACIÓN DE VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

4.6 MEJORAS DE MOVILIDAD A PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA

Actuación	Adecuación del viario para asegurar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida
Motivación	Se han observado deficiencias del viario respecto a la movilidad de las personas con movilidad reducida en 33 de los 42 tramos estudiados
Desarrollo de la actuación	<input type="checkbox"/> Principales problemas a resolver observados en los 42 tramos estudiados: <ul style="list-style-type: none"> - Rebajes de los bordillos - Estrechez de las aceras debido a localización inadecuada de mobiliario urbano - Falta de pasos de peatones o sin señalizar - Pendientes inadecuadas - Mantenimiento deficiente del pavimento

4.6 MEJORAS DE MOVILIDAD A PERSONAS DE MOVILIDAD REDUCIDA

Actuación	Adecuación de las paradas y vehículos de transporte público para asegurar la accesibilidad a las personas de movilidad reducida
Motivación	<input type="checkbox"/> Se ha observado que 134 de las 150 paradas de transporte público estudiadas presentan una valoración mala o regular respecto a su acceso para las personas de movilidad reducida
	<input type="checkbox"/> Los vehículos de transporte público de Valdemoro están equipados con sistemas eléctricos y mecánicos para facilitar el acceso a las PMR en cualquier circunstancia
Desarrollo de la actuación	<input type="checkbox"/> Principales problemas a resolver observados en los 150 paradas estudiadas: <ul style="list-style-type: none"> - Rebajes de los bordillos - Retirada de obstáculos que reducen el área de paso - Mantenimiento de las paradas y su entorno
	<input type="checkbox"/> Mantenimiento de la exigencia de los dos sistemas de accesibilidad de las PMR a los vehículos durante el proceso de renovación de concesiones

4.7 MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD DE MERCANCÍAS INCLUYENDO CARGA Y DESCARGA

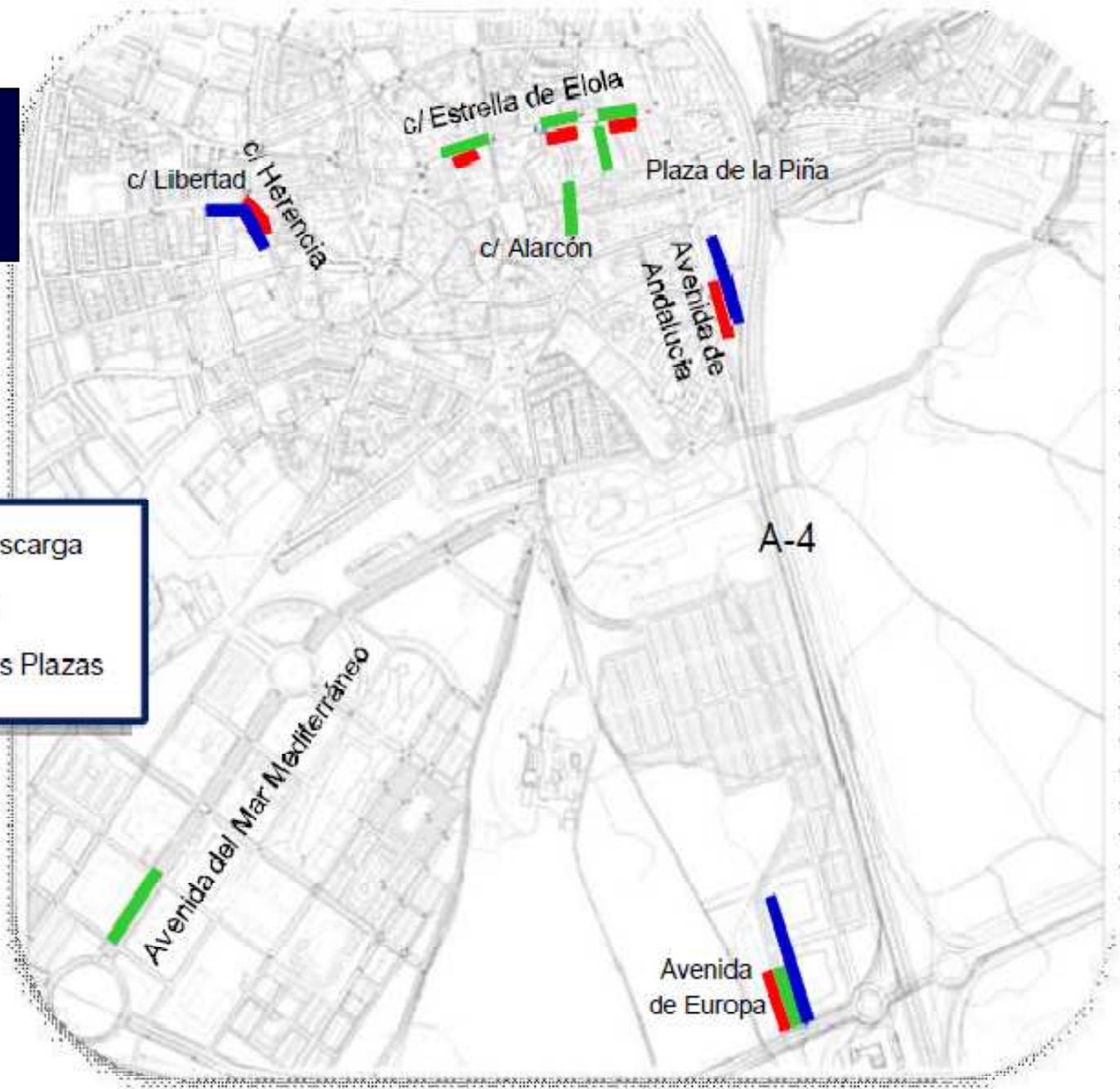
- CONTROL DE LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS PESADOS.**
- LIMITACIÓN DE HORARIOS Y CREACIÓN DE NUEVAS PLAZAS DE CARGA Y DESCARGA EN LOS LUGARES DEFICITARIOS.**

4.8 MEDIDAS PARA LA INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS.

- FOMENTAR LAS NORMATIVAS ADECUADAS.**

Lugares con déficit de plazas de carga y descarga y propuesta de creación y regulación de nuevas plazas

- Zona de Carga y Descarga
- Zona con problemas
- Propuesta de Nuevas Plazas



4.8 INTEGRACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LAS POLÍTICAS URBANÍSTICAS: NORMATIVA

Actuación	Medidas para la integración de la movilidad en la políticas urbanísticas
Motivación	<input type="checkbox"/> Lograr modelos urbanos orientados al transporte público en el planeamiento urbanístico, de manera que desde el inicio de la ocupación de nuevos ámbitos residenciales ya exista una alternativa de transporte público atractiva y eficaz
Desarrollo de la actuación	<input type="checkbox"/> Modelo de normativa para el Plan para la regulación de la movilidad urbana sostenible en la localidad en desarrollos consolidados
	<input type="checkbox"/> Modelo de normativa para la implantación de medidas de movilidad urbana sostenible en nuevos desarrollos

4.9 MEDIDAS PARA MEJORAR LA CALIDAD AMBIENTAL Y EL AHORRO ENERGÉTICO

- PROMOVER LA RENOVACIÓN DE FLOTAS CON VEHÍCULOS QUE FOMENTEN EL AHORRO ENERGÉTICO.**
- ADECUACIÓN DE PARADAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. CARRILES BICIS E ITINERARIOS PEATONALES.**
- IMPLANTACIÓN DE ESTACIONES DE MEDICIÓN MEDIOAMBIENTAL.**

4.9 ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

FUENTES

Trabajos de campo:

- EDM08

Plan General de Valdemoro

CARACTERIZACION

- Se consumen un total de 57.510 litros de combustible diarios representando la gasolina el 68% y el gasóleo el 32% lo que supone un total de 47,1 toneladas equivalentes de petróleo
- En términos generales, los vehículos de gasóleo son los que menos emisiones de contaminantes arrojan a la atmósfera, debido principalmente al menor número de viajes mecanizados realizados con vehículos que consumen este tipo de combustible

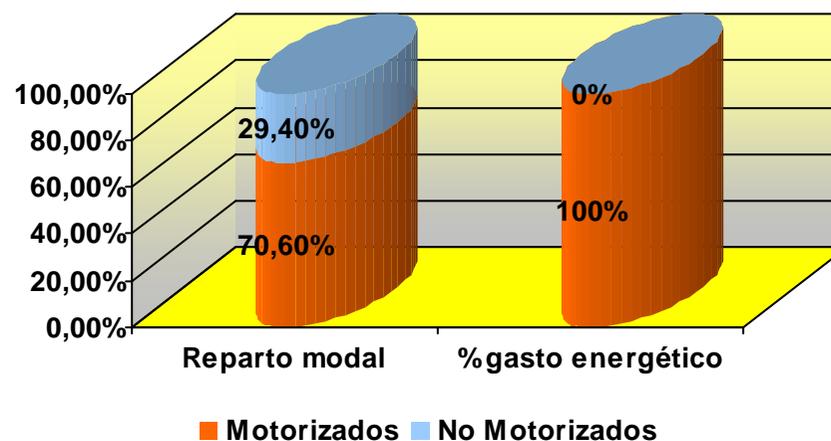
ASPECTOS CRÍTICOS

- Elevados índices de emisiones contaminantes y gasto energético.
- Tendencia creciente del índice de motorización

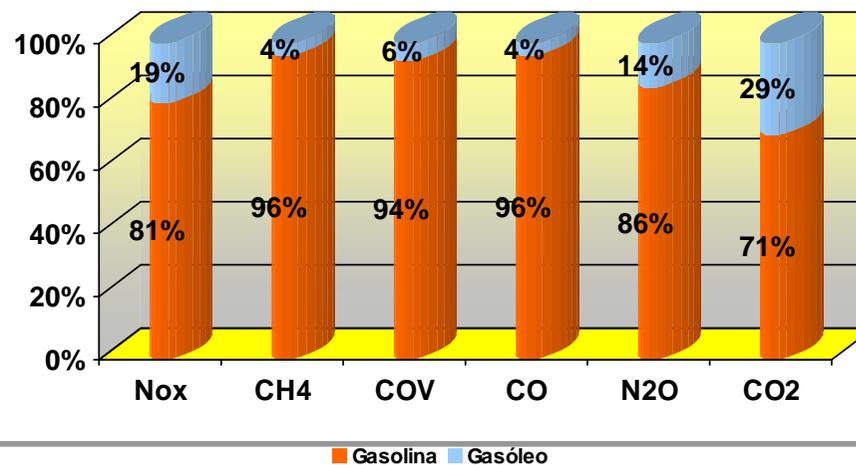
FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES

- Inquietud generalizada y, en especial del Ayuntamiento de Valdemoro, en potenciar modos de transporte no contaminantes

% DE CARBURANTE CONSUMIDO EN FUNCIÓN DEL MODO EN VALDEMORO



% DE EMISION EN FUNCIÓN DEL CARBURANTE EN VALDEMORO



4.9 ASPECTOS ENERGÉTICOS Y MEDIOAMBIENTALES

Actuación	Renovación de flotas que fomenten el ahorro energético e implantación de estaciones de medición ambiental
Motivación	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético <input type="checkbox"/> Cuantificar y estudiar la evolución de los indicadores medioambientales
Desarrollo de la actuación	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Renovación de flotas de transporte público urbano con vehículos que fomenten el ahorro energético, eléctricos, gas natural o biodiesel <input type="checkbox"/> Renovación de las flotas del Ayuntamiento con vehículos eléctricos y para recorridos cortos incorporación de la bicicleta <input type="checkbox"/> Incorporación de la bicicleta en las flotas del Ayuntamiento para recorridos cortos <input type="checkbox"/> Implantación de, al menos, una estación de medición medioambiental

4.10 MEDIDAS PARA LA MEJORA DEL TRANSPORTE A GRANDES ÁREAS Y CENTROS ATRACTORES DE VIAJES

- FAVORECER EL TRANSPORTE PÚBLICO Y EL INTERCAMBIO MODAL.**
- PLAN DE EMPRESA DE ACCESO AL TRABAJO EN TRANSPORTE PÚBLICO.**
- LÍNEAS ESPECÍFICAS DE TRANSPORTE PÚBLICO.**
- EVITAR LAS AGLOMERACIONES EN HORA PUNTA.**

4.11 MEDIDAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD

- MEJORA DE INTERSECCIONES.**

5. EFECTOS ESPERADOS: UN VALDEMORO MEJOR

- Con un centro revalorizado.**
- Rutas peatonales y áreas peatonales.**
- Además de las fases de peatonalización, se propone:**
 - Fomento y reparación de itinerarios peatonales**
 - Arreglo de aceras**
 - Eliminación de barreras**
 - Implantación de normativa**
- Mejorando el acceso al comercio del centro y a los polígonos y empresas.**

5. EFECTOS ESPERADOS: UN VALDEMORO MEJOR

- ❑ **El acceso al centro está garantizado en todos los modos de transporte:**

Aparcamiento	Plazas
Pº Matadero	400
Avda. de Andalucía	240
Avda. de España	340
Estación de Renfe	403
Total	1.383

- ❑ **Una propuesta claramente basada en el transporte público.**

5. EFECTOS ESPERADOS: UN VALDEMORO MEJOR

El acceso para todos con:

- Rebajes de los bordillos.**
- Aceras adecuadas**
- Pasos de peatonales y señalización**
- Pendientes adecuadas**
- Mantenimiento del pavimento**

El tren es un modo clave para Valdemoro, para el transporte y para la configuración de la ciudad.

5. EFECTOS ESPERADOS: UN VALDEMORO MEJOR

- ❑ Un plan de movilidad sostenible tiene que alcanzar una mejora medioambiental cuantificable:**
 - ❑ El cambio modal que se espera alcanzar con el PMUS supone una racionalización en el uso de los modos, pasando del 6% de utilización del transporte público actual a más del 10%.**
 - ❑ Esto implicará una reducción de emisiones anuales en el período de desarrollo del Plan General de:**
 - 450 toneladas equivalentes de Petróleo**
 - 1.800 toneladas de CO₂**

6. CLAVES DEL ÉXITO EN VALDEMORO

El desarrollo del PMUS y el objetivo de alcanzar estos efectos esperados tiene unos condicionantes claves que han de tenerse en cuenta para conseguirlo:

A. Toma de decisiones clave:

- **Metro Ligero y grado de peatonalización**
- **El desarrollo de fases planteado es una apuesta y un compromiso.**

B. Plan integral: todos los modos.

C. Combinación de nuevas medidas con medidas de optimización existentes: “Conservar y mejorar la casa antes que comprar una nueva, especialmente en tiempos de crisis”

Por eso se plantean las fases

Por eso se proponen medidas infraestructurales y básicas, como la señalización adecuada

6. CLAVES DEL ÉXITO EN VALDEMORO

- D. Paquetes de medidas: “una medida no resuelve, un paquete hace mucho”.**
- E. Aprovechamiento del período de obras para probar medidas, especialmente las de ordenación.**
- F. Oficina de Movilidad de Valdemoro (OMV): la movilidad es una prioridad para Valdemoro y muy ligada al Urbanismo.**
- G. Concertación con otras Administraciones.**

6. CLAVES DEL ÉXITO EN VALDEMORO

H. Difusión adecuada de las medidas.

- El PMUS es de todos y para todos.
- Por una Mesa de Movilidad con vocación de permanente.
- Con el apoyo de la web.



I. Financiación, como parte de esa concertación y del compromiso