

6. PROPUESTAS DE MEJORA PARA LA MOVILIDAD CICLISTA

Aunque se podrían citar muchas ventajas sobre el uso de la bicicleta, baste decir que la bicicleta en términos de coste, consumo energético, ocupación de espacio, respeto al medioambiente, y mejora de la salud, es un medio de transporte altamente recomendable.

Majadahonda es una ciudad con una configuración física muy adecuada para el uso de la bicicleta, sin embargo las altas intensidades de tráfico, la falta de espacio propio y la falta de cultura de bici hace que este modo de transporte no tenga presencia real como modo alternativo. Por tanto, es preciso realizar actuaciones que mitiguen las deficiencias existentes y fomenten el uso de este modo.

En este sentido, el Ayuntamiento de Majadahonda ya tiene en marcha proyectos para fomentar este tipo de movilidad, tales como:

- Incremento de los 3.500m de carril bici actuales con 7.520m de carril bici que hay proyectados.
- Implantación de un sistema de alquiler de bicis donde está previsto la creación de 15 estaciones.
- Implantación de unos 50 puntos de aparcamientos de bicicleta privada. En las fotos adjuntas se muestra los aparcamientos actuales del centro deportivo de Huerta Chica y la biblioteca municipal Francisco Umbral.



No obstante, de forma complementaria, se pueden plantear otras actuaciones que apoyen estas medidas y fomenten el uso de la bicicleta, tales como:

- Mejoras en la red ciclista.
- Crear una cultura de la bicicleta.

6.1. MEJORA EN LA RED CICLISTA

En Majadahonda es necesario potenciar la utilización de la bicicleta como vehículo urbano y no como elemento de ocio. Para conseguirlo es necesario tener una amplia red de carril bici dotada de aparcamientos de bicicletas, con buena señalización e iluminación, sobre todo en los puntos de confluencia con otros medios de transporte.

La provisión de infraestructuras adecuadas que conecten los orígenes y destinos más habituales, contribuye enormemente a fomentar el uso de la bicicleta en los desplazamientos más cotidianos y refuerzan la seguridad.



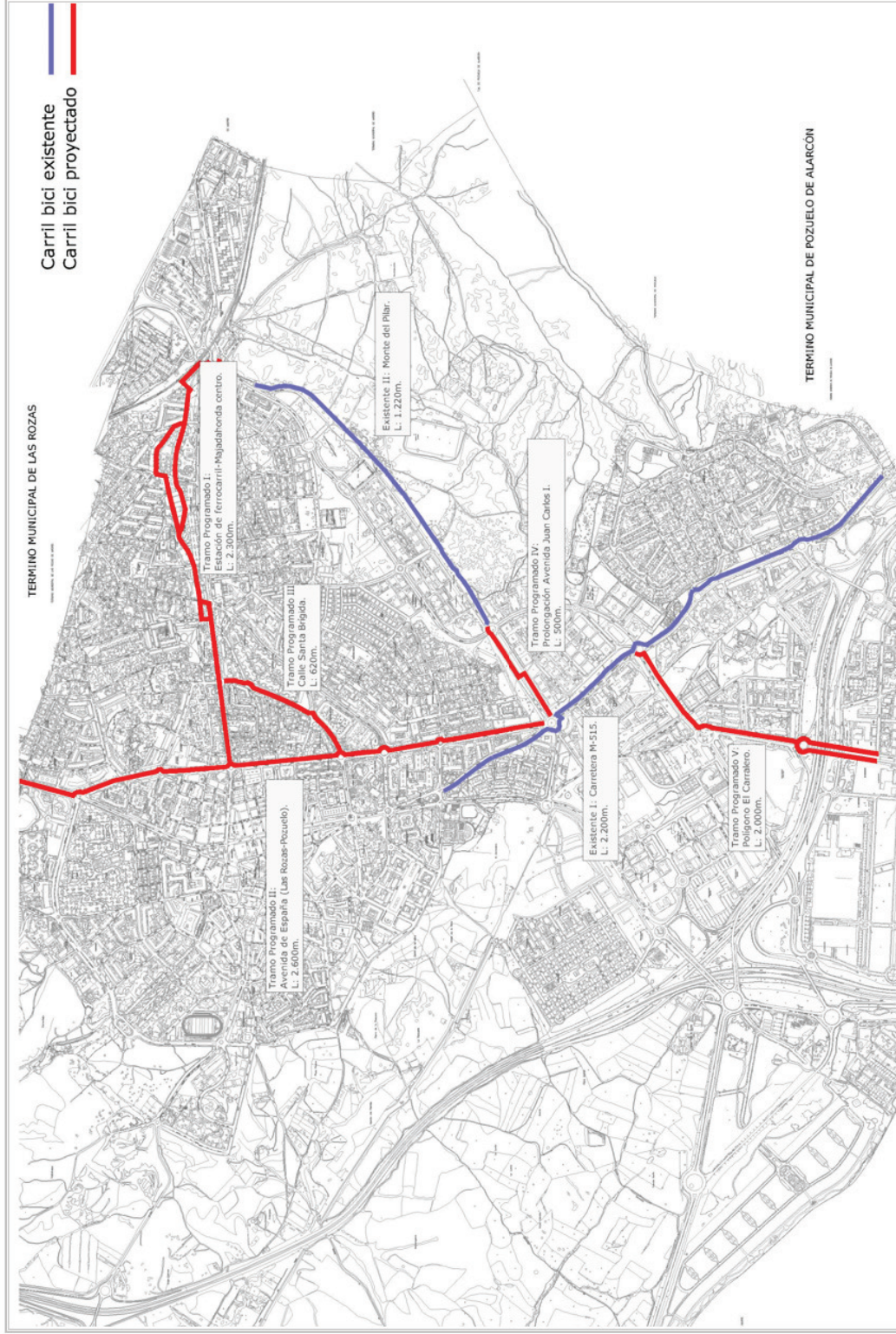
En este sentido, la red prevista generará una malla suficiente para abastecer los principales itinerarios de la ciudad, si bien el nuevo esquema debe considerar los siguientes aspectos:

- Conformar una malla cerrada y continua dentro de la ciudad.
- Contar con conexiones intermunicipales que potencien el uso de la bicicleta como medio de transporte urbano e interurbano.

Cabe destacar en este punto que se debe potenciar el eje de Avenida de España para los ciclistas, de manera que la calle peatonal Gran Vía sea más para uso de peatones

En los planos adjuntos se muestra un esquema de la red ciclista actual y futura y la ubicación de la red de aparcamientos.

Imagen nº 12 Red ciclista actual y futura



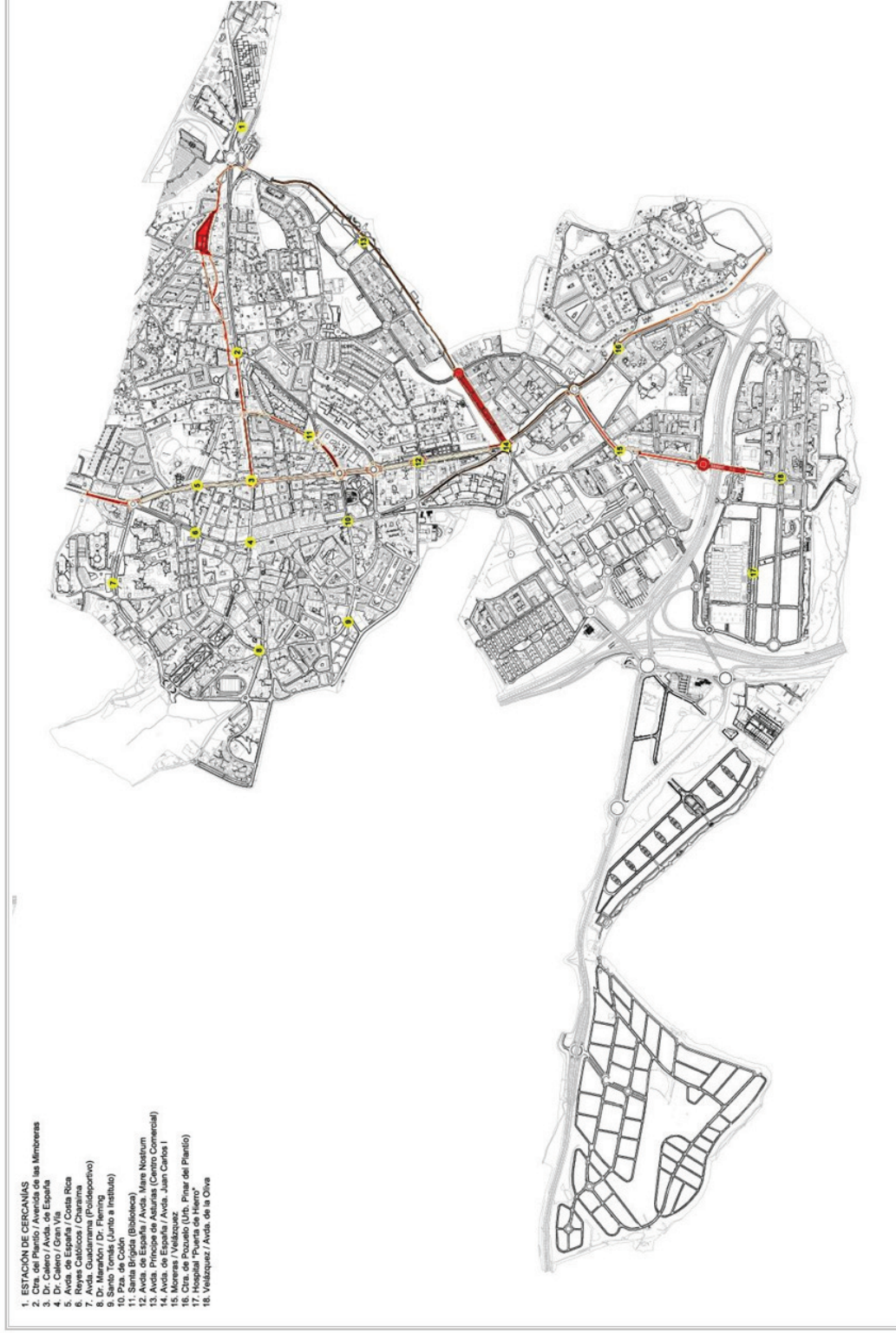
Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Majadahonda



Red de carriles bici existente y proyectada



Imagen nº 13 Red proyectada de aparca-bicis



1. ESTACIÓN DE CERCANÍAS
2. Calle de las Memorias
3. Dr. Calero / Avda. de España
4. Dr. Calero / Gran Vía
5. Avda. de España / Costa Rica
6. Avda. de España / Gran Vía
7. Avda. de España / (Paseo)
8. Dr. Marañón / Dr. Fleming
9. Santo Tomás (Junto a Instituto)
10. Pza. de Colón
11. Avda. de España / Avda. Mare Nostrum
12. Avda. de España / Avda. Mare Nostrum
13. Avda. Príncipe de Asturias (Centro Comercial)
14. Avda. de España / Avda. Juan Carlos I
15. Avda. de España / Avda. Juan Carlos I
16. Ctra. de Pozuelo (Utr. Pinar del Puerto)
17. Hospital "Puerto de Hierro"
18. Velázquez / Avda. de la Oliva

Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Majadahonda

Red proyectada de aparca-bicis

6.2. FOMENTAR UNA CULTURA DE LA BICICLETA

Para fomentar una cultura de la bicicleta hay que generar intensas y decididas políticas, como las que está desarrollando el Ayuntamiento de Majadahonda con el Sistema Público de Préstamo de Bicicletas, proyecto de alquiler de 150 bicicletas en 8 km de carril bici, con 15 estaciones de aparcamiento y 315 puntos de anclaje en la Estación de Cercanías, Carretera del Plantío, Avenida de España y Gran Vía.



Sin embargo, para que estas medidas tengan el éxito deseado, se han de diseñar actuaciones complementarias enfocadas a promocionar entre los ciudadanos la cultura de la bicicleta, considerándola como un elemento cotidiano que ofrece ventajas en aspectos tan distintos como la salud, la seguridad o el medio ambiente. Por lo tanto, se trata de reinventar un papel de este modo de transporte en nuestro sistema de transporte y movilidad.

En este sentido, se proponen una serie de medidas para el fomento de la movilidad ciclista y campañas de sensibilización tales como:

- Lanzamiento de un espacio dentro de la página web del ayuntamiento donde se podría facilitar información de manera actualizada, a usuarios y aficionados, sobre la marcha de las distintas actuaciones en este modo de transporte y el sistema de alquiler de bicis. Además, este espacio puede servir para fomentar los foros de debate con el objetivo de que los usuarios de las bicicletas se conozcan y puedan salir a pedalear en grupo.
- El establecimiento de una serie de acciones específicas para congregar en determinados actos públicos al mayor número de personas del municipio interesadas en la promoción del uso de la bicicleta, como la popular fiesta de la bicicleta, fomentando la participación de todos (niños, adultos, etc).
- Edición de mapas y folletos con los principales itinerarios ciclistas generados con la ampliación, ubicación de los aparcamientos, información sobre el sistema de alquiler de bicis y beneficios del uso de la bicicleta.
- Potenciar este sistema de transporte en el propio ayuntamiento para algunas de sus actividades cotidianas, como por ejemplo que los policías realicen algunos de sus recorridos en bici.
- Se podrían llevar a cabo acciones en prensa y radio, con artículos y espacios dedicados expresamente al uso de la bicicleta y actividades que pueden ser realizadas dentro del municipio y su entorno.
- Crear la Oficina de la bicicleta junto con la implantación del sistema de alquiler.

En definitiva, se trata de acompañar a las nuevas infraestructuras con promoción y campañas de publicidad que fomente el uso de este modo de transporte. No hay que olvidar que muchas ciudades nórdicas, con condiciones climatológicas muy adversas, tiene un componente muy importante de movilidad ciclista y por tanto, para alcanzar estos objetivos, hay que generar una nueva mentalidad hacia este modo.

7. MEDIDAS DE GESTIÓN Y LIMITACIÓN DEL APARCAMIENTO

Majadahonda, dado que es una ciudad residencial con un nivel de renta alto, cuenta viviendas dotadas de aparcamientos que hacen que no exista un nivel de saturación alto en la vía pública. Sin embargo, si hay elementos concretos que precisan de ciertas propuestas de mejora y regulación como son:

- Estudiar propuestas de mejora y racionalización del aparcamiento en vía pública de la zona del hospital.
- Crear aparcamientos disuasorios en puntos estratégicos.
- Otras medidas complementarias.

Cabe indicar en este punto que el Ayuntamiento va a construir un nuevo aparcamiento de 81 plazas en la Plaza de la Constitución, dentro del proyecto de peatonalización de esta zona de la ciudad.

7.1. PROPUESTAS DE MEJORA EN EL HOSPITAL

Una de las zonas con mayores dificultades de aparcamiento es el área situada en el entorno del Hospital Universitario Puerta de Hierro, la cual pese a disponer de un aparcamiento público, su uso no está generalizado, provocando que todas las calles colindantes se encuentren saturadas de vehículos estacionados, con una alta tasa de ilegalidad en el estacionamiento, ocupando aceras, bordillos, rotondas, etc. Pese a que se han tomado medidas como tarifas especiales para pacientes y acompañantes de larga duración y para empleados, los problemas no se han resuelto.

La situación futura presenta un escenario de mayores complicaciones debido en parte a la planificación de un total de 1.000 viviendas de protección en el entorno, las cuales sólo cuentan con una plaza de aparcamiento, lo que motivará un aumento del número de vehículos estacionados en la vía pública, no sólo por los trabajadores y visitantes de Hospital sino también por los nuevos residentes que dispongan de más de un vehículo y procedan a su estacionamiento en el viario.

Por estos motivos, se precisa llevar a cabo una mejora y racionalización del aparcamiento en la vía pública. El hecho de que el municipio de Majadahonda ya disponga de servicio y ordenanza de regulación del aparcamiento en la zona centro

del municipio, permite establecer la propuesta de ampliación de dicho servicio ORA en el entorno del Hospital, ya que se dispone de cultura de regulación horaria tarifaria y se cuenta con las sinergias necesarias (medios, empresa concesionaria, etc.) que simplifique su implantación.

La propuesta se presenta con los siguientes detalles:

- Las características generales de uso y empleo de este servicio ORA serán similares a las ya existentes en la zona centro del municipio.
- El horario de regulación se establecerá sólo por la mañana, en horario de 9:00 a 15:00 horas, franja horaria del día en el que se presentan las mayores dificultades e irregularidades de estacionamiento.
- Se deben regular o eliminar las bolsas de aparcamiento existentes en puntos de descampados para garantizar la correcta regulación y viabilidad económica del control.
- Los residentes de los futuros desarrollos podrán adquirir su tarjeta de residencia.

Esta propuesta de regulación horaria provocará un cambio de comportamiento de los usuarios del vehículo privado en el entorno: puede producir un trasvase de viajeros al transporte público, se aumenta la rotación de aparcamiento en la zona (generando capacidad), y se eliminará la ilegalidad y mejora el control de estacionamiento, etc.

En la imagen adjunta se muestra la propuesta de ámbito de actuación del servicio ORA.

Imagen nº 14 Propuesta de zona ORA en el hospital



7.2. APARCAMIENTOS DE INTEGRACIÓN

Actualmente, la estación de Cercanías existente dispone de un aparcamiento de integración ampliamente utilizado, presentando altos niveles de ocupación aunque todavía no ha llegado a la saturación. Este hecho puede provocar que, la imposibilidad de aparcar en la estación, penalice el uso de este modo de transporte a favor del vehículo privado.

En el capítulo de propuestas de transporte público se ha planteado la posibilidad de crear nuevas estaciones de Cercanías en el municipio y, como medida complementaria, se propone la creación de aparcamientos de integración en estas posibles estaciones, siempre que no sean las ubicadas en el casco urbano, lo que permitiría ampliar el número total de plazas de aparcamiento en el municipio destinadas a los usuarios del ferrocarril que acceden a la estación en vehículo privado.

Estos aparcamientos fomentarían un reparto de vehículos, descendiendo el porcentaje de ocupación en la estación actual, y fomentando el uso de este modo de transporte.

7.3. OTRAS MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

Para completar las propuestas ya indicadas, apoyar su adecuada implantación y fomentar la movilidad sostenible se proponen las siguientes medidas complementarias:

- Ampliación de la zona ORA en el centro urbano limitado por la zona 30, para regular el aparcamiento en esta área de templado de tráfico. El objetivo de esta propuesta es desincentivar a los usuarios del vehículo privado a desplazarse hasta el centro en este modo de transporte y potenciar la movilidad peatonal.
- Otro punto de interés, ubicado en el casco urbano, es el aparcamiento Las Erillas que, exceptuando martes y sábado que es usado por el Mercadillo local, tiene un uso muy elevado por tratarse de una parcela de unos 10.000 m² de aparcamiento gratuito. Por ello, y con el objetivo de controlar y limitar el uso de esta zona, se propone regular su estacionamiento e incluirlo dentro de la zona ORA.
- Continuar con la política de creación de aparcamientos reservados para minusválidos, tanto en zonas ORA como de aparcamiento libre. Estas plazas deben estar correctamente señalizadas y ubicadas por todo el municipio, con especial énfasis en los centros dotacionales, sanitarios, educativos y comerciales.
- Se recomienda señalar los itinerarios hacia los aparcamientos de rotación y disuasión, tanto desde los barrios como, principalmente, desde las carreteras de acceso y circunvalación de la ciudad. Además, sería interesante la utilización de paneles indicativos del número de plazas libres que quedan en estos aparcamientos.
- Actuaciones puntuales de carácter físico y de diseño que apoye el cumplimiento de las restricciones del aparcamiento.
- Generar una oferta de aparcamientos de motos en puntos clave y controlar el estacionamiento en aceras y áreas peatonales.
- Por último, el control y aplicación de sanciones a estacionamientos indebidos es absolutamente necesario para el éxito del plan de aparcamientos.

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

Aunque la realización del PMUS se ha fundamentado en un concepto de política de ciudad, en este capítulo se engloban las acciones principales relacionados con el urbanismo, en especial con nuevos desarrollos. Esto es particularmente importante por cuanto se está revisando el Plan General de Urbanismo y puede ser un momento muy adecuado para recoger las medidas propuestas por el PMUS que se pueden resumir en las siguientes:

- Medidas generales.
- Nuevos desarrollos residenciales.
- Grandes centros atractores.

8.1. MEDIDAS GENERALES

Como líneas generales, el PMUS propone que se refuercen las siguientes actuaciones durante el desarrollo de los planes de sectorización y planes parciales, ya considerados de alguna forma en la Ley del suelo de Madrid y en la Ley de Economía Sostenible del Estado:

- Desarrollar un estudio sectorial de transporte público riguroso con cada planteamiento urbano.
- Contemplar viario adecuado para la utilización de dicho transporte público.
- Realización del Planes de transportes de Empresa en todos los desarrollos industriales y terciarios que puedan suponer una especial atracción.
- Asegurar la conexión a la red de bicicletas que se va a crear.

8.2. NUEVOS DESARROLLOS RESIDENCIALES

El objetivo principal es el de lograr modelos urbanos orientados al transporte público en el planeamiento urbanístico, de manera que desde el inicio de ocupación de nuevos ámbitos residenciales ya exista una alternativa de transporte público atractiva y eficaz.

Como medidas concretas para los nuevos desarrollos residenciales que están en marcha y como referencia para otros futuros se proponen las siguientes medidas:

- Desarrollos urbanísticos del eje de la M-503, Satélites y Rozas Marín:
 - Asegurar la existencia de un viario de interconexión entre ambas que permita establecer una línea de transporte público común.
 - Atender la demanda con la línea interurbana 626.
- Desarrollo del Arco de Poniente:
 - Atenderla con demanda mediante la línea interurbana 651, utilizando el viario de circunvalación.

Estas propuestas de modificación de líneas interurbanas se encuentran detalladas en el capítulo correspondiente de transporte público.

8.3. GRANDES CENTROS ATRACTORES

El objetivo principal es el establecimiento de suficientes modos de transporte públicos en lugares de especial interés para la población para así poder dar una respuesta y una oferta competitiva para la movilidad.

De igual forma, el planeamiento de la implantación de los futuros centros atractores o generadores de viajes debe hacerse con políticas que favorezcan la accesibilidad en transporte público. En este sentido, está previsto la construcción de un nuevo centro I+D en el municipio donde será necesario:

- Desarrollar el Plan de Transporte correspondientes, de acuerdo a las directrices de CRTM e IDAE lo que permitirá acceder a financiación del mismo.
- Construir un nuevo enlace en la M-50 que permita el acceso a la nueva zona, tanto en transporte público como privado.
- Establecer líneas interurbanas para acceder a este punto, de acuerdo con el CRTM, ya que su función será comarcal y trascenderá a la movilidad municipal.

9. PLAN DE SEÑALIZACIÓN VIAL

El objetivo principal es incrementar la seguridad en los puntos donde se han detectado los principales problemas circulatorios y de accidentalidad y fortalecer la seguridad y la circulación fluida en todo el municipio.

Para ello, se presenta una propuesta de señalización vial que potencie el uso de las vías de circunvalación, reduzca el tráfico en el casco urbano e informe adecuadamente de los principales puntos de interés. La propuesta de actuación es la siguiente:

- Creación de estrechamientos en los accesos a las intersecciones más estratégicas y conflictivas.
- Señalización adecuada del límite de velocidad en los accesos a la zona 30 y otras limitaciones en el resto del municipio.
- Creación de badenes en las zonas más céntricas y transitadas por los peatones.
- Indicaciones en los accesos que dirijan el tráfico hacia las vías de circunvalación.
- Señalización que oriente a los conductores hacia los principales puntos de aparcamiento en la zona 30 y peatonal.
- Indicaciones en el viario principal para dirigir el tráfico de vehículos pesados por determinados itinerarios y hacia los puntos establecidos de carga y descarga y aparcamientos específicos.

El centro urbano debe estar claramente señalizado. En este sentido, es importante realizar un inventario de los puntos de interés del municipio para, a través de la señalización clara de rutas de recorrido, orientar a los conductores hasta su destino.

Sería importante instalar la señalización orientativa ya en las entradas a la localidad y que esta señalización continúe por las vías de circunvalación, minimizando así el tráfico de agitación propio de las ciudades.

Como centros atractores más estratégicos a tener en cuenta en la señalización caben destacar los siguientes:

- Hospital Puerta de Hierro.
- Estación de ferrocarril.

- Ayuntamiento y centro histórico.
- Equipamientos deportivos y sociales.
- Zonas de carga y descarga para los vehículos pesados.

Estos puntos deben quedar claramente indicados en las autovías A-6 y M-50 para que se opten por las salidas más cercanas al punto de destino y más alejadas del centro urbano. Así, por ejemplo, el hospital debe quedar perfectamente señalizado en la salida correspondiente de la M-50, salida de la A-6 dirigiendo los tráfico por la segunda circunvalación y la calle Sarasate para los tráfico procedentes de la Carretera de Pozuelo.

Por último, indicar la necesidad de crear un Plan de seguridad vial específico en zonas de gran movimiento, como colegios, centros comerciales, etc.

10. PROPUESTAS PARA LA MEJORA DEL MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS

El estudio del movimiento de mercancías en el municipio refleja una ubicación no optimizada de las plazas de carga y descarga y una tendencia a realizar estas maniobras en zonas no autorizadas. Por tanto, es preciso evaluar las necesidades reales del movimiento de mercancías y adaptar la oferta a estas necesidades.

Las propuestas planteadas son las siguientes:

- Estudiar la problemática particular de las zonas peatonales diseñando puntos concretos para el movimiento de mercancías.
- Estudiar la situación y posible reubicación de las zonas de carga y descarga existentes y la necesidad de implantar zonas nuevas.
- Crear zonas de aparcamientos en zonas muy saturadas de vehículos pesados.
- Señalización y control de estas zonas.

10.1. MOVIMIENTO DE MERCANCÍAS EN LAS ZONAS PEATONALES

La zona peatonal de Gran Vía está repleta de pequeños comercios cuyo movimiento de mercancías se realiza fundamentalmente mediante las calles peatonales perpendiculares, destacando las calles Norias y Buena Vista o San Joaquín, pero sin un control de zonas concretas ni un claro respeto de las limitaciones horarias impuestas por el Ayuntamiento (07:30-10:00 h).

Parece por tanto necesario regular los puntos de carga y descarga de manera que se realice de una forma más ordenada, que permita generar itinerarios fijos de acceso y así disminuir el tráfico de agitación de vehículos pesados en el entorno.

Los puntos fijos definidos deben quedar distribuidos de forma que:

- Estén homogéneamente repartidos para que todos los equipamientos queden a una distancia inferior a 50 m del punto más cercano, de manera que se establezcan numerosas zonas de carga y descarga de pequeña entidad.
- Estén localizados en las zonas de mayor dotación de equipamientos, tanto en la propia Gran Vía como los pequeños viales perpendiculares y peatonales de acceso.

Con estos criterios se definen los siguientes puntos de estacionamiento:

- Entre la calle Doctor Calero y la Plaza de Colón se propone establecer puntos en todos los viales peatonales perpendiculares a la calle Gran Vía, puntos que deben quedar ubicados en el extremo exterior de estas calles (al inicio de la peatonalización de estas zonas).
- Plaza de Colón, en un punto ubicado próximo a la calle Cid.
- Calle San Andrés, como último punto próximo a la zona de futura peatonalización. con una zona específica en las proximidades de la Glorieta Cristóbal Colon.

La carga y descarga en la zona entre Glorieta Cristóbal Colón y Travesía Avenida de España, en proceso de peatonalización, será completada con las plazas de estacionamiento que se estudian en detalle en el siguiente epígrafe.

Por último, indicar que es importante regular los horarios de carga y descarga para no generar un continuo movimiento de vehículos pesados en el entorno. Para ello, el Ayuntamiento ya tiene estipulado un horario de 07:30-10:00 h pero, dado que muchos comercios tienen su horario de apertura próximo a las 10:00 h, esta limitación resulta un poco restrictiva (y quizás por ello no respetada) y se propone ampliarla a un período algo más extenso de 08:00-11:00 h, sin perjuicio de un análisis concreto de algún punto específico de mayores necesidades.

10.2. ZONAS DE CARGA Y DESCARGA EN EL MUNICIPIO

Actualmente Majadahonda cuenta con 13 estacionamientos de carga y descarga y un total de 35 plazas, todas ellas ubicadas en el casco urbano y la gran mayoría sin limitación horaria para su uso.

Tabla nº 2. Puntos de carga y descarga

Zona	Dirección	Nº Plazas	Tipo	Horario
8102	c/ Doctor Calero 3	4	Línea	08:00-14:00 h 17:00-20:00 h
8003	Avda Reyes Católicos 6	3	Línea	Sin limitación
	c/ Venezuela	3	Línea	Sin limitación
	Trav Sta María de la Cabeza	5	Línea	Sin limitación
	c/ Puerto Rico 6	2	Batería	Sin limitación
	c/ Santa Ana 25	2	Línea	08:00-14:00 h 17:00-20:00 h
8106	c/ Viento 2	1	Línea	Sin limitación

Zona	Dirección	Nº Plazas	Tipo	Horario
	c/ Oriente 24	1	Línea	Sin limitación
	Plaza J. Sanz	6	Línea	Sin limitación
	c/ Monjitas 5	3	Línea	09:00-13:00 h 17:00-20:00 h
8107	C/Vasco de Gama 1	1	Línea	Sin limitación
8309	Ctra Boadilla del Monte 2	2	Línea	08:00-20:00
	c/ Rosalia de Castro	2	Línea	08:00-11:30 h 14:00-17:30 h

Por otro lado, como información de equipamientos, se cuenta con:

- Información de los pequeños establecimientos que comprende la zona más céntrica del municipio, en el cuadrante entre la calle peatonal Gran Vía, Avenida de España, Doctor Calero y Santa Bárbara, así como sus proximidades.
- Centros comerciales de todo el municipio.

A continuación se va a analizar cada uno de los puntos de estacionamiento de forma detallada, con las limitaciones que la información de partida obliga, para detectar si precisan de propuestas de mejora o son puntos que deben mantenerse con el mismo funcionamiento en el futuro.

Zona de Doctor Calero

Descripción

Esta zona cuenta con 4 plazas de estacionamiento en línea ubicadas en una zona céntrica y estratégica de la ciudad, a menos de 100 m de la calle peatonal Gran Vía, que se encuentra rodeada de pequeños comercios. Su limitación horaria se adapta a los horarios de comercio.

El análisis de cobertura a 50 y 100 m indica que en su radio de influencia están ubicados 6 y 17 pequeños comercios del centro respectivamente. No obstante, el trabajo de campo realizado en este punto muestra un uso reducido de este espacio, con una media de 3 vehículos/plaza.

Propuesta

La situación céntrica de este estacionamiento y su proximidad a la zona peatonal recomiendan mantener esta zona de carga y descarga, aunque modificando los

horarios para establecer un período horario más genérico en estos puntos de 09:00-14:00 y 17:00-19:00 h.

Sin embargo, hay que potenciar su uso por los centros más próximos y, para ello, hay que regular las maniobras ilegales de carga y descarga en frente del local correspondiente.

Zona Avenida Reyes Católicos y calle Venezuela

Descripción

La Avenida Reyes Católicos cuenta con 3 plazas sin ningún tipo de limitación horaria. Estas plazas se encuentran en la entrada principal del Supercor, con otros pequeños comercios por las proximidades.

Este estacionamiento parece ser el punto de carga y descarga utilizado por Supercor, pero presenta el inconveniente de no tener señalización sobre el pavimento no existiendo, por tanto, una distinción clara de espacios en una vía principal de tráfico importante.

El análisis de cobertura indica que en su radio de influencia de 50 m están ubicados 6 pequeños comercios y 1 centro comercial y, en el radio de 100 m, 8 pequeños comercios y 2 centros comerciales. No obstante, el trabajo de campo realizado en este punto muestra un uso reducido de este espacio, con una media de 1,5 vehículos/plaza.

Las calle Venezuela cuenta con 3 plazas sin limitación honoraria y con poco movimiento, detectando su uso para aparcamiento de vehículos comerciales y cierto uso ilegal de turismos. Este estacionamiento está además muy próximo a la calle Reyes Católicos y el análisis de cobertura indica que no ofrece una cobertura complementaria.

Propuesta

La situación poco regulada de la zona de Avenida Reyes Católicos y el poco movimiento de la calle Venezuela plantea como opción la fusión de estas dos zonas en una sola, ubicada en la calle Colombia, esquina Reyes Católicos.

Esta nueva zona contará con unas 4 plazas de aparcamiento con un horario de 09:00-14:00 y 17:00-19:00 h.

Zona de Travesía Santa María de la Cabeza

Descripción

La travesía de Santa María de la Cabeza es una pequeña calle para uso de carga y descarga ubicada al lado de un centro de alimentación Día y otros pequeños comercios. Se detecta un claro movimiento de camiones para abastecer al centro de alimentación. Aunque no presenta limitación horaria no parece una zona de especial interés para otro tipo de usos.

El análisis de cobertura a 50 y 100 m indica que en su radio de influencia están ubicados 12 y 37 pequeños comercios del centro respectivamente.

Propuesta

Las características de este estacionamiento y su cobertura de equipamientos recomiendan mantener esta zona de carga y descarga sin limitación horaria. Adicionalmente, para mejorar la zona conflictiva del mercado, se incorporarán 3 plazas de carga y descarga en la calle Santa María de la Cabeza, plazas que estarán reguladas con el horario genérico de 09:00-14:00 y 17:00-19:00 h.

Zona de Puerto Rico

Descripción

La calle Puerto Rico cuenta con 2 plazas con una limitación horaria y con muy poco movimiento. No existen locales de restauración próximos y se detecta un uso ilegal de estos estacionamientos.

Este estacionamiento no tiene cobertura a 50 m y una cobertura mínima a 100 m de los establecimientos disponibles en el centro. No ofrece tampoco una oferta complementaria a otros puntos de estacionamiento del entorno. Sin embargo, en el trabajo de campo un uso de 2 vehículos/plaza, aunque las características de este estacionamiento sugieren más estacionamiento que maniobras de carga y descarga.

Propuesta

Dado el poco movimiento que presenta esta zona y la proximidad de otros puntos con mayor relevancia, se propone eliminar este estacionamiento para liberar el espacio para otros usos.

Zona de Santa Ana

Descripción

Esta calle Santa Ana cuenta con 2 plazas y se encuentra próxima a una zona de pequeños comercios con una limitación de horario comercial.

El análisis de cobertura a 50 y 100 m indica que en su radio de influencia están ubicados 7 y 24 pequeños comercios del centro respectivamente. No obstante, el trabajo de campo realizado en este punto muestra un uso reducido de este espacio, con una media de 1,5 vehículos/plaza.

Propuesta

La situación céntrica de este estacionamiento y su proximidad a la zona peatonal recomiendan mantener esta zona de carga y descarga con los horarios de 09:00-14:00 y 17:00-19:00 h

Sin embargo, hay que potenciar su uso por los centros más próximos y, para ello, hay que regular las maniobras ilegales de carga y descarga en frente del local correspondiente.

Zona de calle Viento, Oriente y Pza de J. Sanz

Descripción

Las áreas de las calles Viento (1 plaza), Oriente (1 plaza) y Plaza Juan Sanz (6 plazas) son zonas relativamente cercanas de pequeños comercios y poco movimiento.

El análisis de cobertura de estos puntos indica que no dan cobertura a los equipamientos del centro, aunque si parecen existir otros equipamientos en la zona. El trabajo de campo realizado en la calle Viento muestra un uso de 8 vehículos/plaza.

Propuesta

Dado que estos estacionamientos están ubicados en pleno casco antiguo del municipio, donde los viales son estrechos y las maniobras de carga y descarga más conflictivas, se propone mantener lo siguiente:

- Mantener las plazas de Oriente y Pza J.Sanz y eliminar la zona de calle Viento.
- Implantar una limitación de horario comercial, de 09:00-14:00 h y de 17:00-20:00 h.
- Establecer un uso en línea de la zona de Pza J.Sanz.

Zona de calle Monjitas

Descripción

La calle Monjitas es una zona con 3 plazas y una limitación horaria de 9:00-13:00 y 17:00-20:00 h, muy utilizada debido a la existencia de comercios próximos.

El análisis de cobertura a 50 y 100 m indica que en su radio de influencia están ubicados 6 y 34 pequeños comercios del centro respectivamente.

Propuesta

Las características de este estacionamiento y su cobertura de equipamientos recomiendan mantener esta zona de carga y descarga, aunque adaptando su limitación horaria al período 09:00-14:00 y 17:00-20:00 h por homogeneidad con el resto de puntos.

Zona de Vasco de Gama

Descripción

Esta zona presenta 1 estacionamiento de carga y descarga con horario comercial y poco movimiento, detectando un uso ilegal del estacionamiento.

Sin embargo, el análisis de cobertura a 50 y 100 m indica que en su radio de influencia están ubicados 8 y 24 pequeños comercios del centro respectivamente.

Propuesta

La propuesta de la Plaza Colón ofrece cobertura similar a este estacionamiento y con una ubicación más estratégica, por tanto se propone eliminar este punto liberando el espacio para otros usos.

Zona de Carretera de Boadilla

Descripción

La carretera de Boadilla presenta 2 estacionamientos en un área de movimiento comercial ya que está situada próxima a un Vips, presentando una limitación horaria acorde al uso comercial.

El análisis de cobertura indica que este punto se encuentra próximo a 4 equipamientos del centro y 2 centros comerciales.

Propuesta

La nueva peatonalización eliminará este puntote carga y descarga, por tanto, se trasladará a la zona comercial de la Ermita con la limitación horaria general establecida.

Zona de Rosalía de Castro

Descripción

Esta zona presenta 2 estacionamientos en un área de movimiento comercial situada próxima a un AhorraMas y presentando una limitación horaria acorde al uso comercial.

El análisis de cobertura de estos puntos indica que no dan cobertura a los equipamientos del centro, aunque si parecen existir otros equipamientos en la zona.

Propuesta

La nueva peatonalización y re-estructuración de movimientos que ella va a generar, junto a su funcionalidad actual, recomiendan mantener esta zona de carga y descarga con los horarios actuales de comercio.

Otras zonas nuevas

Aunque no se dispone de información suficientemente detallada de la ubicación de los equipamientos del municipio para valorar que otros puntos quedan desatendidos por esta red de estacionamientos, si se puede identificar las proximidades al cruce Avenida de España con Bulevard Cervantes como un área bastante dinámica que verá su funcionalidad cambiada con la nueva peatonalización. Por tanto, se propone incorporar un punto de carga y descarga en esta zona.

Los grandes centros comerciales, a pesar de no estar en su mayoría cubiertos por esta red, deben contar con sus propios espacios de maniobras, estando la problemática de estos equipamientos más dirigida hacia disponibilidad de aparcamiento o el impacto en el tráfico de la zona.

10.3. ZONAS DE APARCAMIENTO

Para evitar la saturación del viario y de los aparcamientos en zonas de mucho movimiento de mercancías y vehículos pesados, se propone la creación de zonas de aparcamientos específicos.

Las zonas propuestas para estos aparcamientos son las siguientes:

- Una zona en el Carralero I, en este caso de suficientes dimensionales para abastecer el gran movimiento de vehículos pesados que presenta este área comercial.
- La zona del Recinto Ferial donde se habilitará una zona para el estacionamiento de estos vehículos.
- Por último, y en previsión de los nuevos desarrollos urbanísticos futuros, se debería planificar una zona de este tipo de aparcamientos en el nuevo centro I+D, en el eje de la M-50. Este nuevo desarrollo tendrá un importante componente comercial que necesariamente implicará un movimiento de vehículos pesados de gran entidad.

10.4. SEÑALIZACIÓN Y CONTROL

La nueva red de estacionamiento de carga y descarga debe ir acompañada de una serie de medidas complementarias que faciliten su uso. Entre estas medidas cabe destacar las siguientes:

- Crear señalización en el viario principal de la ciudad que dirija este tipo de tráficos por determinados itinerarios y hacia los puntos establecidos de carga y descarga y aparcamientos específicos.

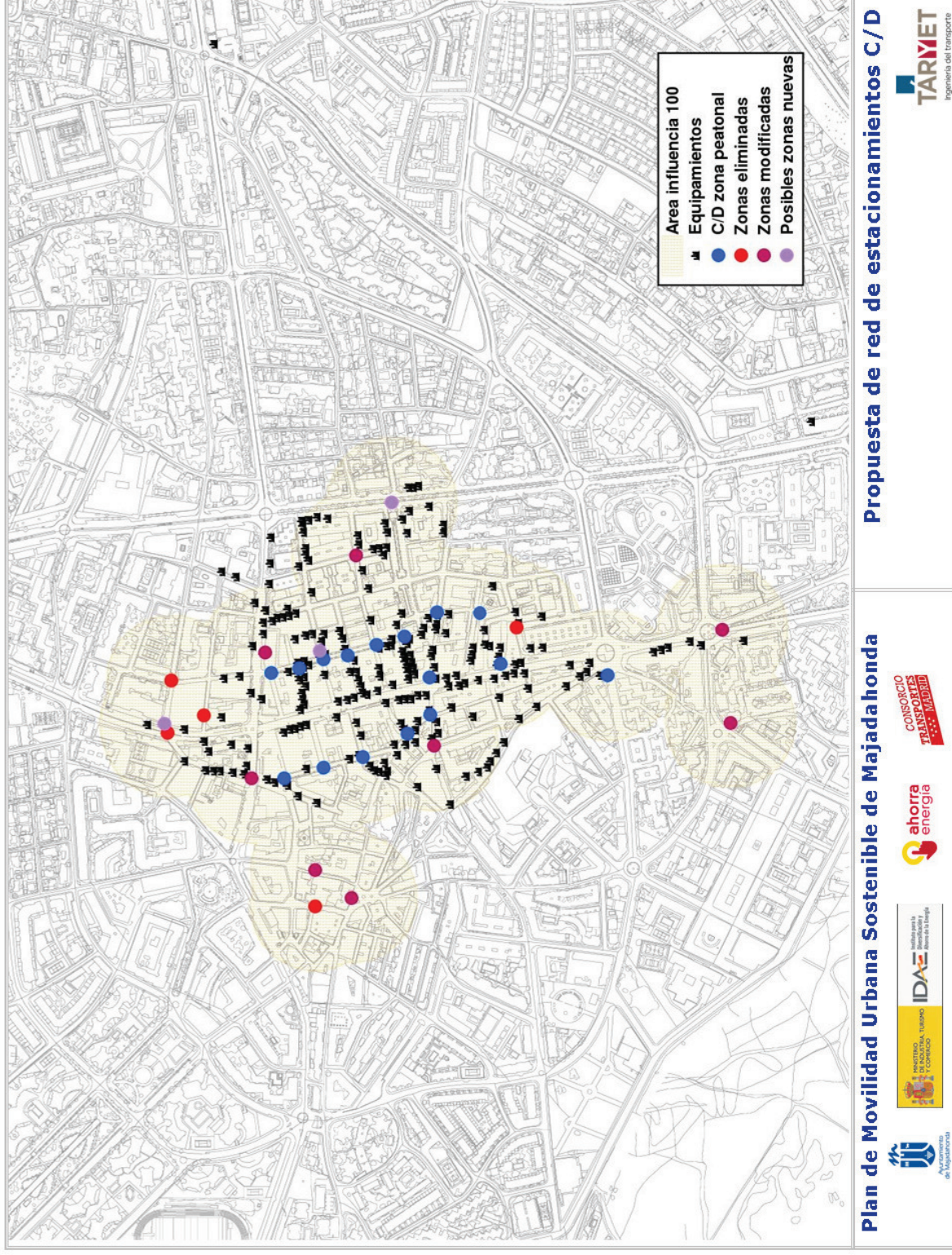
Se debe potenciar el uso de los viales de acceso y circunvalación, accediendo al viario local urbano solo en las proximidades del punto de destino, evitando así el exceso de tráfico de agitación en la ciudad y reduciendo los niveles de congestión.

Para ello, se recomienda, en la zona peatonal, indicar en la señalización que punto de carga y descarga corresponde a cada tramo de la Gran Vía.

- Control de los puntos de estacionamiento de carga y descarga por las autoridades competentes para evitar un uso inadecuado de estos puntos.
- Control de la realización de maniobras de carga y descarga en puntos no autorizados.

En los planos adjuntos se muestra un resumen de las propuestas planteadas en este capítulo.

Imagen nº 15 Propuestas de red de estacionamiento de carga y descarga



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Majadahonda

Propuesta de red de estacionamientos C/D



11. ACTUACIONES EN EL SECTOR DEL TAXI

El municipio de Majadahonda está integrado en el Área de Prestación Conjunta (ATPC) de Madrid que gestiona el Ayuntamiento de Madrid y, por tanto, no es competencia del Ayuntamiento.

Sin embargo, el taxi es un modo de transporte al que cabe asignar un papel muy concreto en Majadahonda dentro de las soluciones a la movilidad urbana y metropolitana:

- No es un medio de transporte colectivo pero tampoco lo es estrictamente individual.
- No es urbano ni tampoco únicamente interurbano.
- Sin ser un modo privado tampoco lo es totalmente público, sino más bien un servicio privado de interés público.
- Si bien lo suelen utilizar segmentos de población relativamente acomodados, también suele ser el “coche de los que no tienen coche”.

Por tanto, puede considerarse como un “transporte intermedio o semicolectivo”, característica ésta que le ha conferido una importancia creciente en la búsqueda de nuevas fórmulas de transporte entre las totalmente privadas y colectivas, atendiendo las necesidades de la población no motorizada con soluciones más flexibles.

Imagen nº 17 **Concepción funcional del Servicio de Taxi**



Por todo ello, es importante tener en cuenta este modo de transporte al evaluar propuestas de mejora de la movilidad en la ciudad asegurando, en la medida que las competencias del Ayuntamiento lo permita, un buen servicio y accesibilidad a este sistema.

Para ello, se proponen las siguientes medidas de actuación:

- Implantar nuevas paradas de taxi para facilitar el acceso a este modo de transporte, proponiendo los siguientes puntos:
 - En el entorno de El Zoco para crear un segundo punto de referencia dentro del casco urbano de la ciudad ya que, aunque la parada de Plaza de la Cruz está estratégicamente ubicada, no da suficiente cobertura a todo el centro urbano.
 - En el nuevo centro I+D, ubicado en el eje noroeste de la M-50, cuando entre en funcionamiento ya que será un importante punto atractor de viajes.
- Potenciar el uso de las paradas existentes pero sin uso en El Carralero y estación de Cercanías. Para ello, se propone indicar en las paradas los números de teléfono de los servicios de taxi más próximos.
- Participar, en la medida de lo posible, en cualquier propuesta del ATPC.

12. MEDIDAS PARA FOMENTAR LA REDUCCIÓN DEL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL Y AHORRO ENERGÉTICO

Los análisis realizados en el PMUS en referencia al impacto medioambiental se centran en reducir este impacto desde el punto de vista de la movilidad. En este sentido, todas las medidas indicadas hasta este punto, que globalmente pretenden reducir la movilidad mecanizada y, sobre todo, en vehículo privado, tienen su impacto positivo sobre el medioambiente ya que se reducen los contaminantes y el ruido.

Sin embargo, como medidas complementarias pueden indicarse las siguientes:

- Fomentar el uso de flotas de vehículos municipales más eficientes.
- Implantación de una estación de medición medioambiental en un punto céntrico de la ciudad.

12.1. FOMENTAR EL USO DE FLOTAS DE VEHÍCULOS MÁS EFICIENTES

El objetivo principal es que las flotas que dependan del Ayuntamiento estén de acuerdo con la sostenibilidad, renovando sus vehículos por otros que fomenten el ahorro energético y la baja emisión de contaminantes.

En este sentido habría que diferenciar tres tipos de vehículos:

- En primer lugar se encuentran las flotas de transporte público urbano que circulan por la localidad y que, en la medida en la que la concesión lo permita, deben de ser renovadas con vehículos que fomenten el ahorro energético, eléctricos, gas natural y biodiesel. La propuesta de transporte público de un microbus eléctrico urbano es un ejemplo de las medidas a adoptar.
- En segundo lugar, el Ayuntamiento también cuenta con otro tipo de vehículos para recogida de basuras, labores de la policía, etc que pueden ser reemplazados por vehículos más eficientes energéticamente como, por ejemplo, motos eléctricas para la policía.
- Por último, el Ayuntamiento puede llegar a acuerdos con las empresas locales para que adopten vehículos amigables con el medioambiente para los servicios de autobús que tiene concertados con sus empleados. En algunos casos, como los autobuses tipo lanzadera a la estación de Cercanías, podrían ser sustituidos

por vehículos eléctricos cuya contaminación atmosférica es nula y mantienen bajos consumos energéticos.

Estas medidas deben ir acompañadas con la implantación de puntos de carga para este tipo de vehículos, en aparcamientos públicos, grandes áreas comerciales y aparcamientos de vecinos.

12.2. IMPLANTACIÓN DE ESTACIONES DE MEDICIÓN MEDIOAMBIENTAL

Las estaciones medioambientales tienen como objetivo disponer de la información necesaria para elaborar indicadores que permitan el control y evolución de las emisiones de los principales contaminantes a la atmósfera.

Aunque Majadahonda cuenta con una estación de medición, ésta solo controla una parte de los contaminantes (NOx, PM y Ozono) y se encuentra ubicada en un punto muy externo del municipio, en la calle Issac Albéniz, junto al Campo de Golf, y por tanto muy alejada del casco urbano de la ciudad.

Por ello, se propone la implantación de, al menos, una estación de medición medioambiental en una zona más céntrica de la ciudad, con objeto de poder realizar estadísticas de emisiones por períodos, tanto en el día como en el año, y en consecuencia poder tomar medidas para paliar los momentos de mayor contaminación.

