



Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Majadahonda



DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD EN MAJADAHONDA

ÍNDICE

- 1. PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE URBANO**
- 2. CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO DE ESTUDIO**
- 3. METODOLOGÍA GENERAL DEL TRABAJO**
- 4. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL**
 - 4.1. Red viaria**
 - 4.2. Red de transporte público**
 - 4.3. Movilidad peatonal**
 - 4.4. Movilidad ciclista**
 - 4.5. Plan de aparcamientos**
 - 4.6. Transporte de mercancías**
 - 4.7. Taxi**
 - 4.8. Aspectos medioambientales**

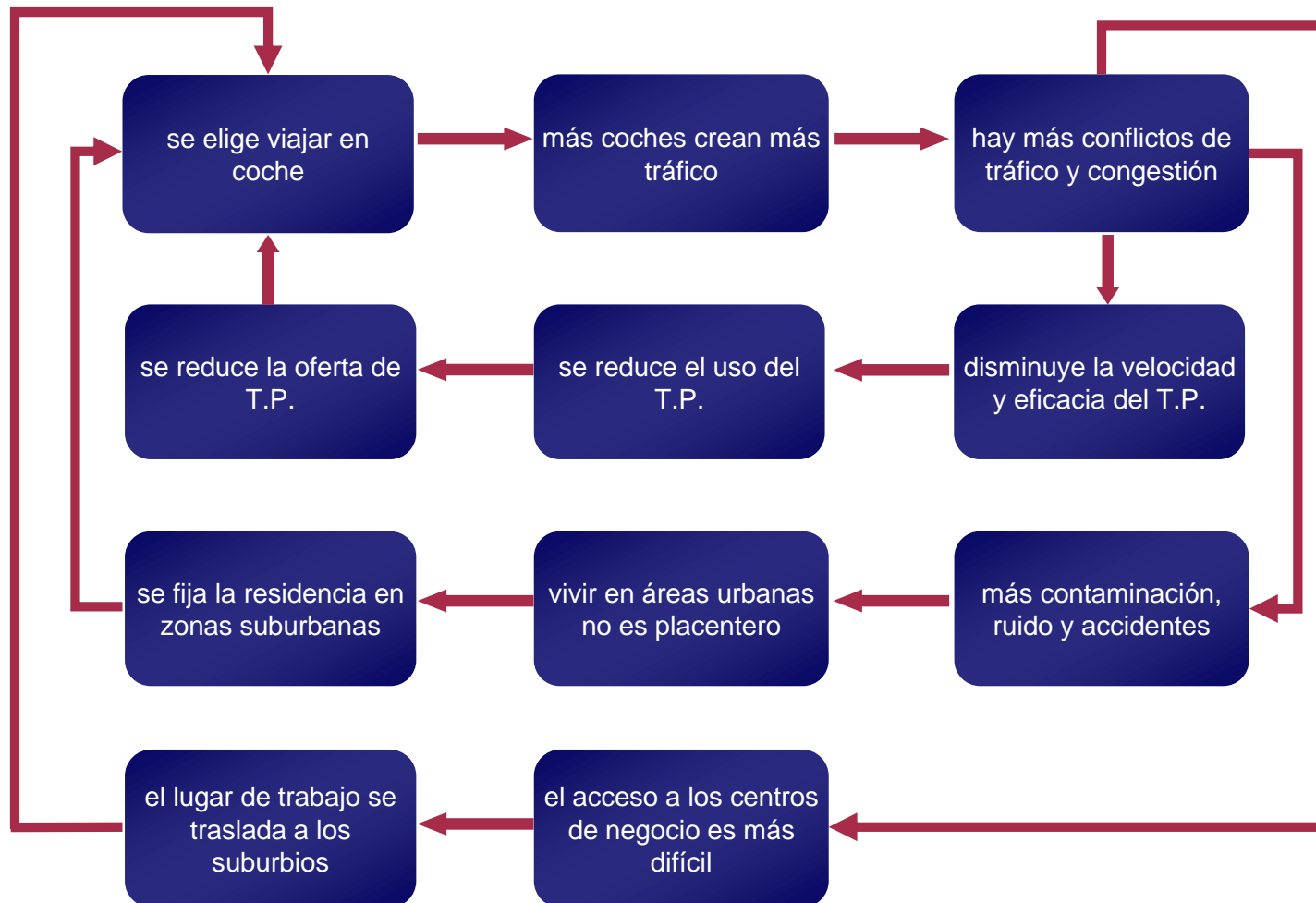
1. PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE URBANO

1. PROBLEMÁTICA 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 tendencia al mayor uso del transporte privado frente al transporte público.
- ❑ 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”.
- ❑ 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. PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE URBANO

El círculo vicioso del transporte urbano



1. PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE URBANO

¿Qué es un PMUS?

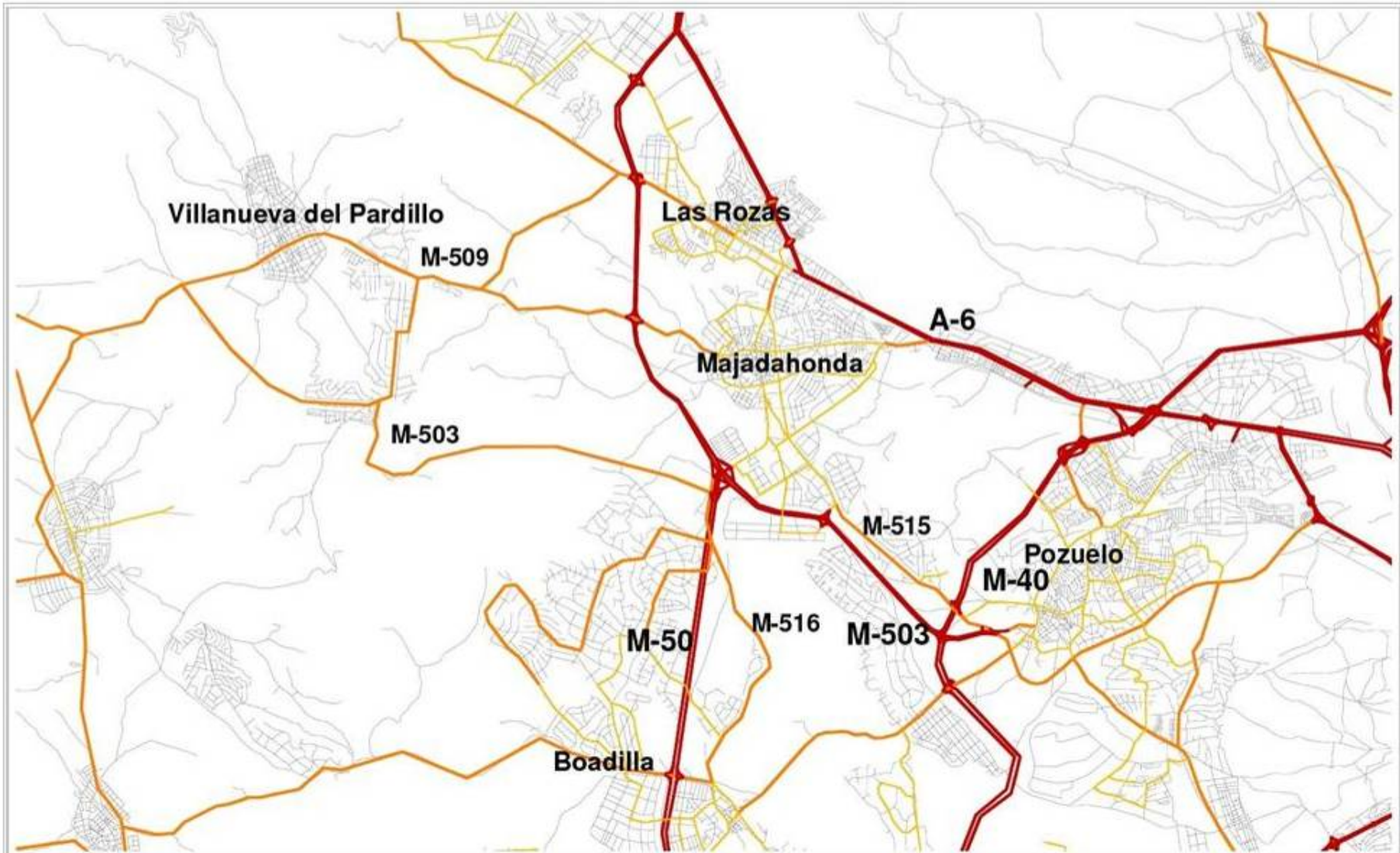
- Conjunto de actuaciones para formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público).*
- Modos que compatibilicen el crecimiento económico, la cohesión social y defensa del medio ambiente.*
- Mejor calidad de vida para los ciudadanos.*

2. CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

2. CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO DE ESTUDIO. MARCO TERRITORIAL

- ❑ Municipio situado en la Corona Oeste Metropolitana de la Comunidad de Madrid y con una población de 70.000 habitantes.
- ❑ Limita al norte con Las Rozas, al sur con Boadilla del Monte, al este con Villanueva de la Cañada y Villanueva del Pardillo y al oeste con Pozuelo de Alarcón y Aravaca
- ❑ Situado a 20 km de Madrid por el eje de la autovía A-6.
- ❑ Ubicado entre las autovías A-6 y M-50 cuenta además con viales como la carretera del Plantío M-509, M-503 Villanueva de la Cañada, M-516 Boadilla del Monte, M-515 Pozuelo de Alarcón y la carretera de Majadahonda a Las Rozas.
- ❑ Comunicado por transporte público mediante la red de Cercanías a través de la líneas C-7/C-10 con una estación ubicado en la zona limítrofe este del municipio y la red de autobuses interurbanos (18 líneas) y urbanos (2 líneas).

2. CARACTERÍSTICAS DEL ÁMBITO DE ESTUDIO. MARCO TERRITORIAL

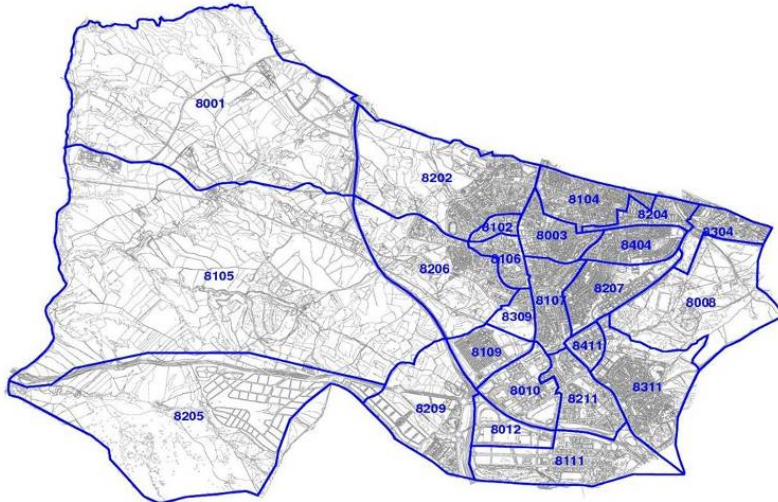


2. CARACTERÍSTICAS ÁMBITO DE ESTUDIO. MARCO SOCIOECONÓMICO

FUENTES

- EDM 2004 del Consorcio Regional de Transportes de Madrid
- INE
- Ayuntamiento
- Plan general 1997
- Trabajo de Campo: EDM09

ZONIFICACIÓN



Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Majadahonda

Zonificación del Área de Estudio



CARACTERIZACIÓN

EVOLUCIÓN DE LA POBLACION

- Más de 70.000 habitantes
- Crecimiento poblacional desde 1998 de casi el 5% anual frente al 2% de la CAM estando entre los 15 municipios de mayor población de la Comunidad de Madrid (179 municipios) y suponiendo alrededor del 1% de ésta
- El municipio comprende casi 25.000 hogares con un tamaño medio familiar de 2,93 personas hogar, similar a la media de la Comunidad de Madrid (2,88)

CARACTERIZACIÓN

ACTIVIDAD ECONÓMICA

- La renta per cápita está más del 45% y 35% por encima de la media de Madrid y la CAM respectivamente, siendo uno de los municipios de nivel de renta alto de la Comunidad
- El PIB per cápita se sitúa en 21.500€ en el año 2006, por debajo de la media de la Comunidad de Madrid, indicativo de que es un municipio de baja producción que funciona como ciudad dormitorio
- El ratio actual de motorización en Majadahonda es de 0,619 vehículos/habitante con un crecimiento anual en los últimos años del 3,6% (2003-2007)

2. CARACTERÍSTICAS ÁMBITO DE ESTUDIO. MARCO DE MOVILIDAD

VIAJES TOTALES EN DÍA LABORABLE MEDIO

Viajes totales		
Viajes de los residentes	Viajes atraídos	Total
120.520	76.619	197.139

REPARTO MODAL

Viajes de los residentes		
Viajes no mecanizados	22.670	18,8%
Viajes mecanizados	97.851	81,2%
Viajes totales	120.520	100,0%

Viajes de los residentes		
Transporte público	30.217	30,9%
Vehículo privado	67.634	69,1%
Viajes totales	97.851	100,0%

Viajes de los atraídos		
Viajes no mecanizados	1.309	1,7%
Viajes mecanizados	75.310	98,3%
Viajes totales	76.619	100,0%

Viajes de los atraídos		
Transporte público	16.483	21,9%
Vehículo privado	58.467	78,1%
Viajes totales	74.950	100,0%

MOTIVO DE VIAJE

Viajes de los residentes		
Movilidad obligada	49.382	41,0%
Movilidad no obligada	71.138	59,0%
Viajes totales	120.520	100,0%

Viajes de los atraídos		
Movilidad obligada	40.417	52,3%
Movilidad no obligada	36.201	47,7%
Viajes totales	76.619	100,0%

2. CARACTERÍSTICAS ÁMBITO ESTUDIO. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

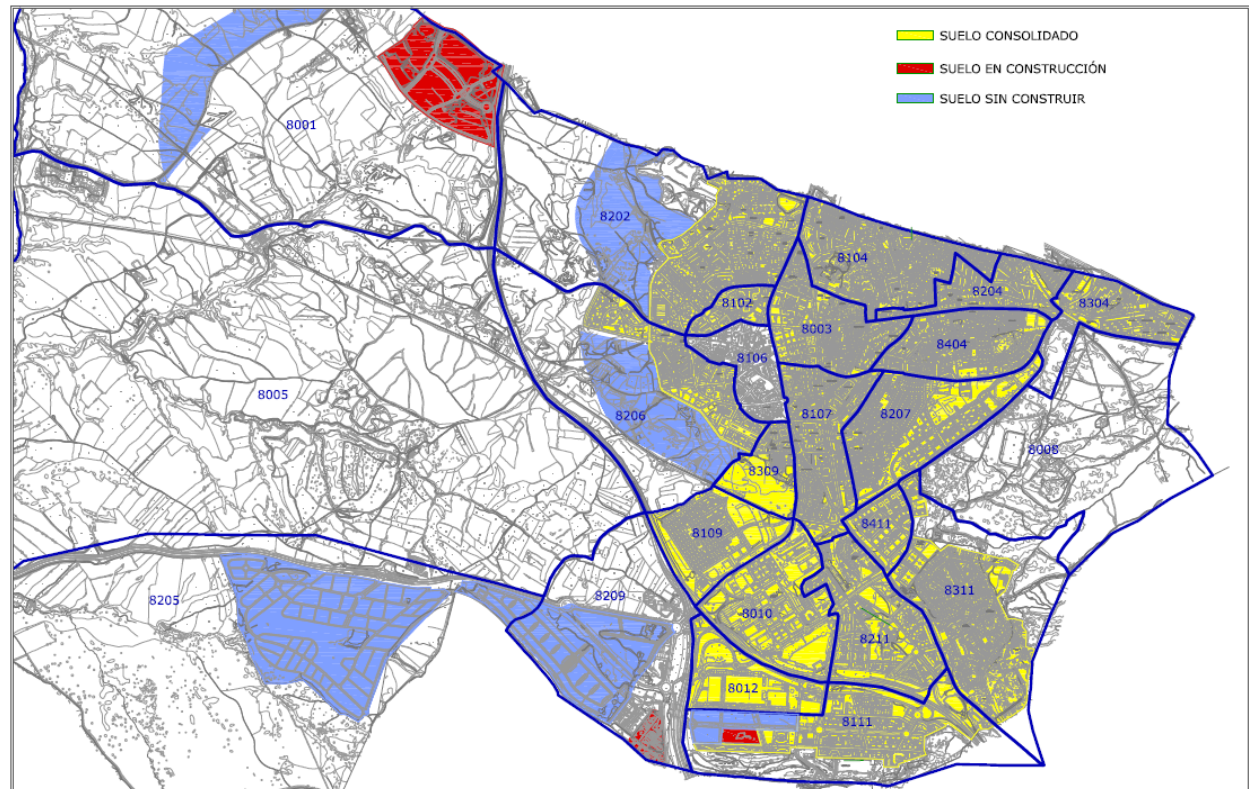
FUENTES

- ❑ Plan General de Majadahonda, 1997

ZONAS EN DESARROLLO O POR EJECUTAR

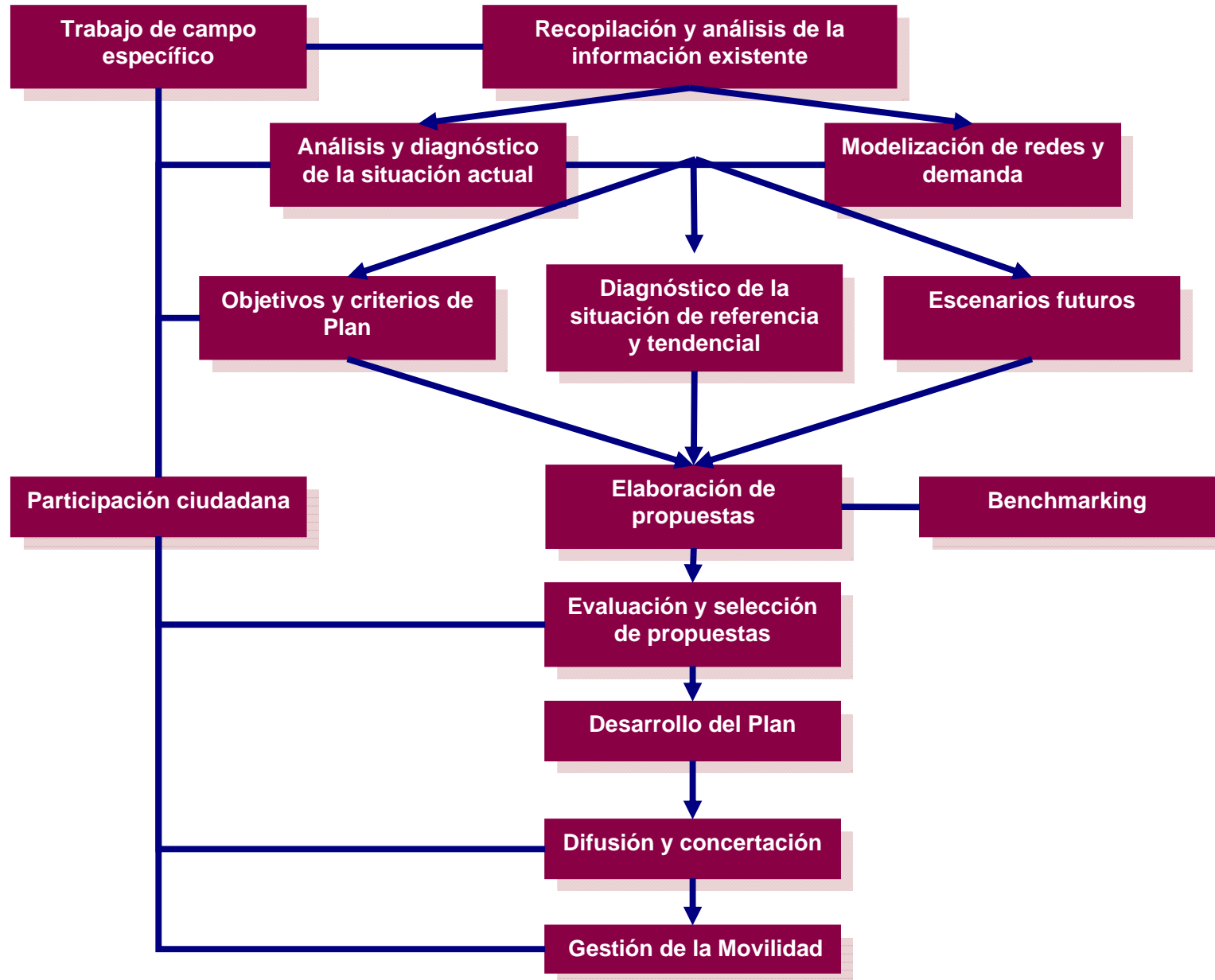
- ❑ La zona sur de la Oliva donde se están desarrollando 1.084 viviendas del IVIMA.
- ❑ El nuevo centro de I+D en ejecución en el límite noroeste del municipio y que será un polígono comercial donde estará ubicado un nuevo centro comercial.
- ❑ El eje de la M-503, áreas de los Satélites y Rozas Martín con unas 1.500 viviendas y casi 27.000 m² de equipamientos, ya urbanizado y de próxima construcción.
- ❑ La zona oeste, en el eje del Arco de Poniente, con futuras viviendas ubicadas en la prolongación de este eje.

GRADO DE DESARROLLO DEL PLAN GENERAL DE MAJADAHONDA



3. METODOLOGÍA GENERAL DEL TRABAJO

3. METODOLOGÍA GENERAL DEL TRABAJO. ESQUEMA METODOLÓGICO



3. METODOLOGIA GENERAL DEL TRABAJO. INFORMACIÓN RECOPIADA

Se recoge y analiza la totalidad de la **información existente**, considerando las fuentes siguientes:

- Ayuntamiento
- Consorcio Regional de Transportes de Madrid
- Comunidad Autónoma de Madrid
- Organismos Estatales
- Trabajos de campo específicos

Se realiza un **trabajo de campo** para evaluar los distintos aspectos de la movilidad:

- Encuesta Domiciliaria de Movilidad
- Control de calidad y accesibilidad del transporte público
- Aforos y encuestas de aparcamientos
- Aforos de tráfico y toma de tiempos
- Encuestas a peatones y ciclistas
- Entrevistas a empresas del municipio sobre movilidad y distribución de mercancías.

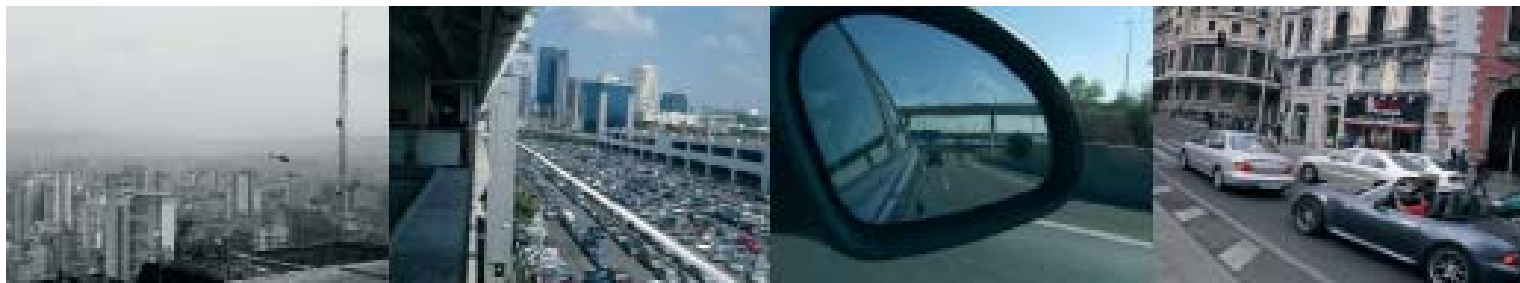
3. METODOLOGÍA GENERAL DEL TRABAJO. DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS

A partir de los todos los datos recopilados se podrá obtener una visión global relativa a la movilidad en la ciudad y realizar un diagnóstico en aspectos tales como:

- Red viaria
- Transporte público
- Movilidad peatonal y ciclista
- Aparcamientos
- Distribución urbana de mercancías
- Taxi
- Evaluación medioambiental



***PROPUESTAS DE
ACTUACIÓN***



5. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

5.1. DIAGNOSTICO. RED VIARIA

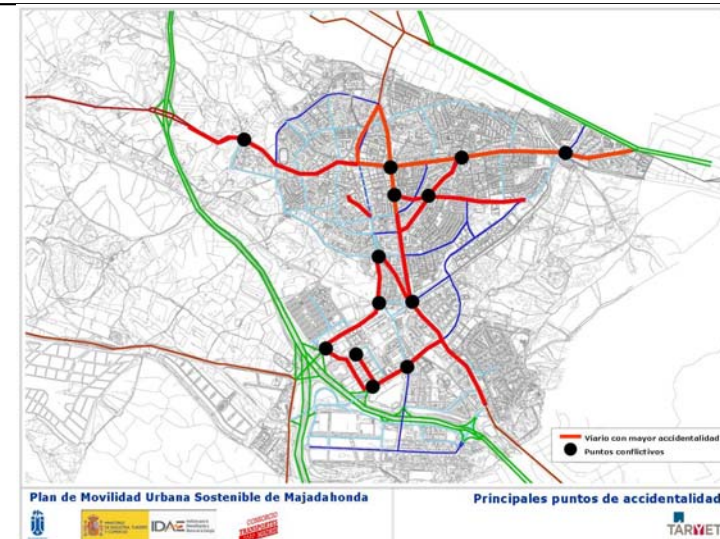
	CARACTERIZACIÓN
	ANÁLISIS POR REDES
VÍAS INTERURBANAS PRINCIPALES	<input type="checkbox"/> A-6 <input type="checkbox"/> M-50 <input type="checkbox"/> M-503
VÍAS DISTRIBUIDORAS	<input type="checkbox"/> Carretera del Plantío M-509 <input type="checkbox"/> Carretera M-503 <input type="checkbox"/> Carretera M-516 <input type="checkbox"/> Carretera M-515 <input type="checkbox"/> La carretera de Majadahonda a Las Rozas
VÍAS ARTERIALES	<input type="checkbox"/> Es la red urbana principal <input type="checkbox"/> Vías arteriales o urbanas principales: <ul style="list-style-type: none"> - Viales radiales - Avenida de España - Avenida de los Reyes Católicos - Carretera del Plantío en su tramo urbano - Avenida Príncipe de Asturias <input type="checkbox"/> Viales transversales: <ul style="list-style-type: none"> - Avenida Guadarrama - Avenida de los Claveles
VIAS LOCALES	<input type="checkbox"/> Red: Resto de vías

FUENTES

- Cartografía
- Trabajos De Campo: EDM, aforos y tiempos
- Informes de la Policía Local de Majadahonda

PUNTOS NEGROS DE ACCIDENTALIDAD

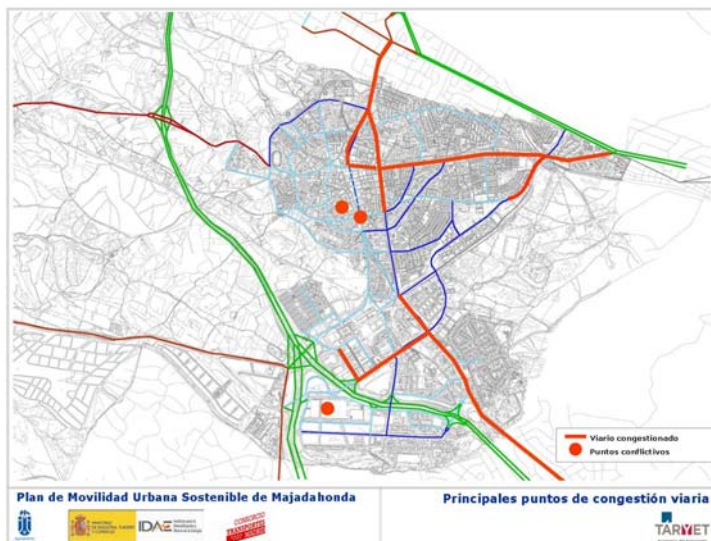
- En el año 2009 se produjeron 480 accidentes en el municipio:
 - 4% atropello de peatones
 - 96% colisiones, choques, etc.
 - 1 victima mortal
- Los puntos de mayor accidentalidad se encuentran en las carreteras de acceso y viario principal de la ciudad.



5.1. DIAGNOSTICO. RED VIARIA

PUNTOS DE CONGESTIÓN EN EL VIARIO

- En períodos punta de mañana:
 - Carretera del Plantío hacia la estación de Cercanías y A-6
 - Carretera de Majadahonda a Las Rozas
 - M-515 a Pozuelo
- Fines de semana:
 - Zona del Mercadillo los sábados por la mañana
 - Zona del centro comercial Equinoccio



PRINCIPALES CONCLUSIONES

- El 70% de los viajes motorizados de los residentes y el 75% de los viajes de los no residentes se realiza en vehículos privado.
- Las conexiones con la autovía A-6 no es en todos los casos directa, dificultando los accesos y generando mayores problemas de congestión en la carretera del Plantío.
- La ubicación de la estación de Cercanías en un extremo de la ciudad y con un aparcamiento propio favorece el concepto “park and ride” y complica más la movilidad en la salida hacia la A-6.
- La ciudad también presenta problemas en otros puntos de salida, como las carreteras de Pozuelo y Las Rozas y en puntos singulares como el centro comercial Equinoccio.
- El municipio ha sufrido un total de 480 accidentes a lo largo del año 2009 existiendo ciertos puntos negros donde se producen mayor número de accidentes, destacando Avenida de España, Avenida de las Moreras y las carreteras de Boadilla y el Plantío.

ENFOQUE PROPUESTAS

- Actuaciones en la red viaria que favorezcan la distribución de tráfico y fomenten el uso de viales de circunvalación.
- Medidas que potencien el uso de modos de transporte alternativos.

5.2. DIAGNOSTICO. RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

FUENTES

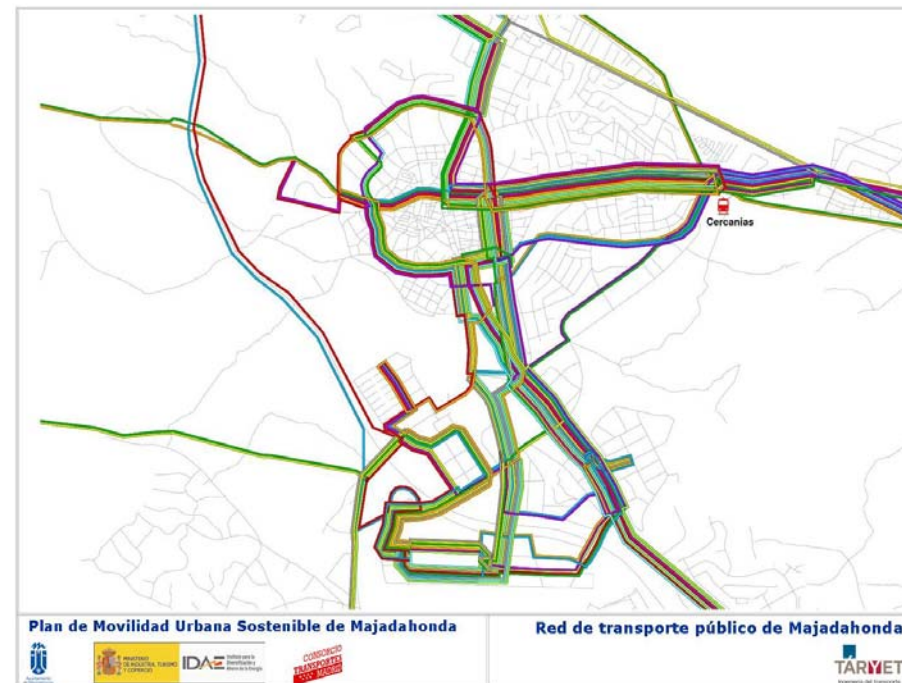
- ❑ Trabajos de campo: EDM, controles de calidad del transporte público
- ❑ Información del Ayuntamiento
- ❑ Datos de demanda del CRTM

CARACTERIZACIÓN

- ❑ La oferta de transporte público en Majadahonda está configurada por las líneas C-7/C-10 de Cercanías, 16 líneas de autobús interurbano diurnas y 2 nocturnas y 2 líneas de autobús urbano
- ❑ Esta oferta cubre espacialmente las principales relaciones de origen/destino de los residentes en Majadahonda, permitiendo las conexiones con el municipio de Madrid, los municipios de alrededor y el interior de Majadahonda. Además, es importante señalar que los autobuses urbanos comunican el Hospital de Puerta de Hierro con la estación de ferrocarril
- ❑ La demanda por modos de transporte es la siguiente:
 - Cercanías: 10.867 viajes
 - Autobuses interurbanos: 51.890 viajes
 - Autobuses urbanos: 2.107 viajes

COBERTURA Y FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

- ❑ En los análisis realizados en la red de autobuses se ha detectado una cobertura de la población, en un ratio de 250 m, del 55% y 75% en la red de autobuses urbano e interurbanos respectivamente. Estas cifras se incrementan al 88% y 94% en un ratio de 500 m.
- ❑ El control de terminal de los autobuses urbanos ha mostrado una buena regularidad del servicio, observándose una frecuencia media diaria muy similar entre los horarios programados y los observados. Durante la toma de datos tampoco se observaron incidencias.
- ❑ Actualmente existe un carril bus-vao en la carretera del Plantío, entre la Avenida de los Claveles y la Glorieta de la Estación.



5.2. DIAGNOSTICO. RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

PRINCIPALES CONCLUSIONES

- El 30% de los viajes motorizados de los residentes y el 25% de los viajes de los no residentes se realiza en transporte público.
- La red de Cercanías cuenta con dos líneas hacia Madrid con una frecuencia media de servicios en hora punta de 7-10 min. El principal inconveniente es la ubicación de la estación en la zona periférica noreste de la ciudad. Cuenta con un aparcamiento propio que favorece el concepto “park and ride”.
- La red de autobuses cuenta con 18 líneas interurbana y 2 urbanas que ofrecen una buena cobertura de la ciudad.
- En la red de paradas cabe destacar la existencia de un porcentaje elevado de paradas sin señalización y mobiliario adecuado (marquesinas, bancos, etc). Ninguna cuenta con sistema SAE de información en tiempo real. Este sistema, comparado con otros municipios de la Comunidad, no es malo aunque si mejorable.
- La EDM muestra como principales motivos para no elegir el transporte público en sus viajes la mala conexión y la comodidad y rapidez del transporte privado. Por el contrario, se observa que casi el 40% de los encuestados no utilizan el transporte privado por falta de disponibilidad.

ENFOQUE PROPUESTAS

- Fomentar el uso del sistema de transporte público con medidas de mejora del sistema: nuevos proyectos, cobertura de zonas nuevas, mejora de las paradas, etc.

5.3. DIAGNOSTICO. MOVILIDAD PEATONAL

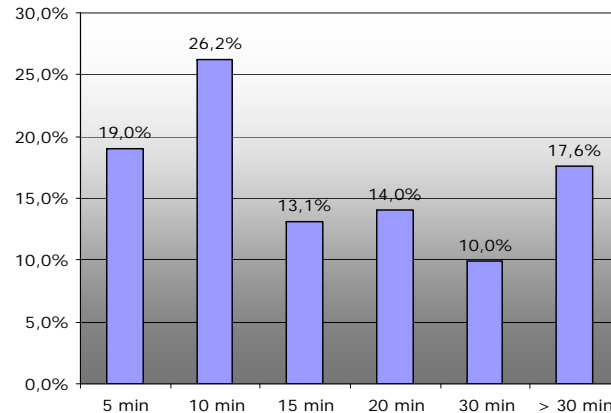
FUENTES

- Trabajos de campo: EDM y encuestas a peatones
- Información del Ayuntamiento

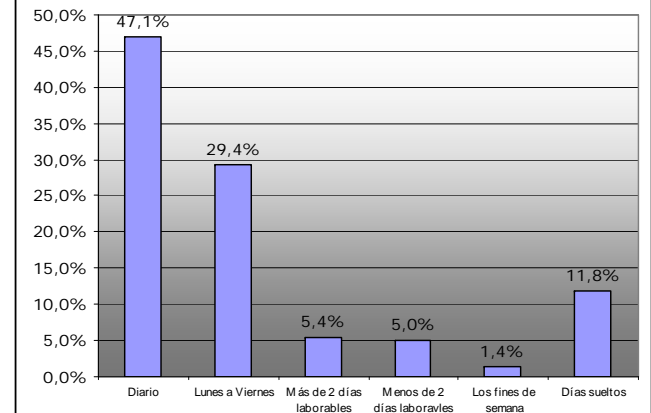
CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD PEATONAL

- La movilidad peatonal de los residentes en Majadahonda asciende a 22.600 viajes en día laborable, lo que supone un 19% de la movilidad total
- Los motivos principales de estos viajes son la movilidad obligada (trabajo y estudios) con un 49% seguido de otros motivos como compras y ocio.
- La duración media de estos viajes está entre 5 y 20 min.
- Estos viajes se realizan con una frecuencia alta, con un 75% de viajes casi diarios.

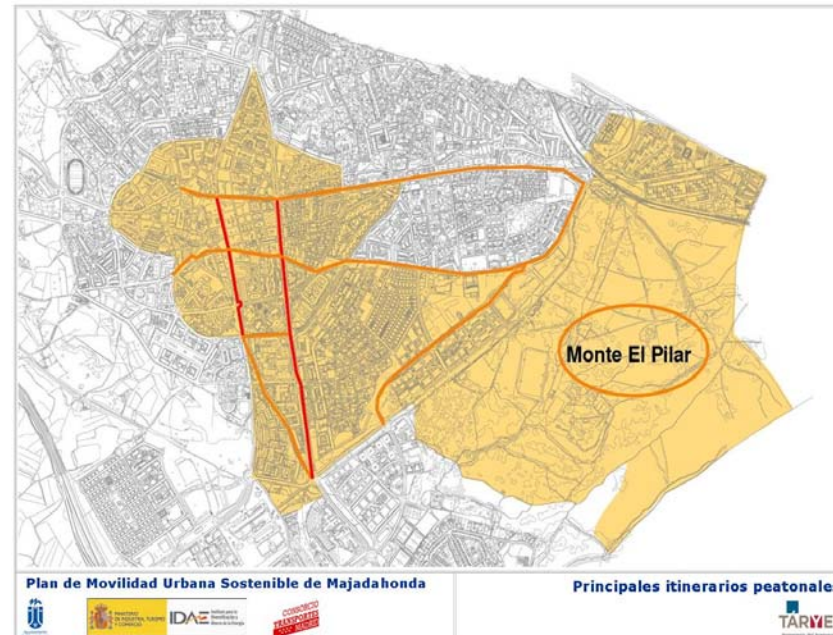
TIEMPO MEDIO DE VIAJE



FRECUENCIA DEL VIAJE



PRINCIPALES ITINERARIOS PEATONALES



5.3. DIAGNOSTICO. MOVILIDAD PEATONAL

PRINCIPALES CONCLUSIONES

- Casi el 20% de los viajes de los residentes de Majadahonda se realizan a pie, estando este porcentaje por debajo de la media de otras ciudades españolas de tamaño medio.
- La ciudad ya cuenta con una red peatonal bien diseñada ya que, en la encuesta a peatones, más de la mitad de los encuestados no detecta problemas en su movilidad peatonal. El resto de encuestados indica problemas por mal estado de aceras, obras e invasión de coches.
- La configuración física del municipio, que ubica prácticamente la totalidad de su territorio a una distancia de 2,5 km del centro, hace que la ciudad se preste a que la movilidad peatonal sea un modo de transporte con potencial, pero factores como el alto nivel de renta y disponibilidad de vehículo están penalizando este modo de transporte.

ENFOQUE PROPUESTAS

- Potenciar la movilidad peatonal mediante calmado de tráfico en el centro y mejora de los itinerarios peatonales continuando con la política actual que está desarrollando el Ayuntamiento.

5.4. DIAGNOSTICO. MOVILIDAD CICLISTA

FUENTES

- Trabajos de campo: encuestas a peatones y ciclistas
- Información del Ayuntamiento

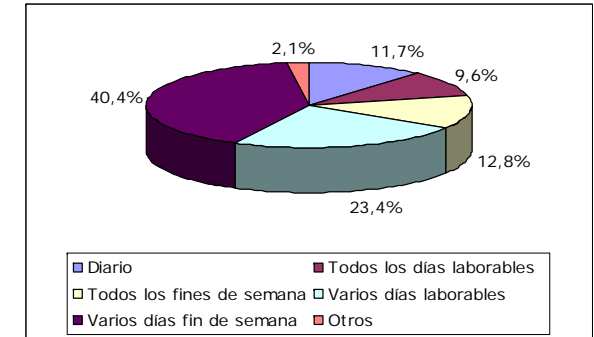
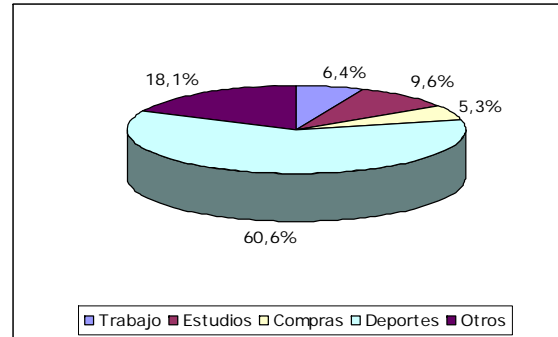
CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD CICLISTA

- La movilidad ciclista en Majadahonda tiene poca entidad y utilizada especialmente los fines de semana para ocio o deporte
- Los encuestados muestran una actitud positiva hacia la implantación de sistemas de bicis (97,5%), aunque solo el 52% optaría por su uso básicamente para actividades de recreo en fines de semana

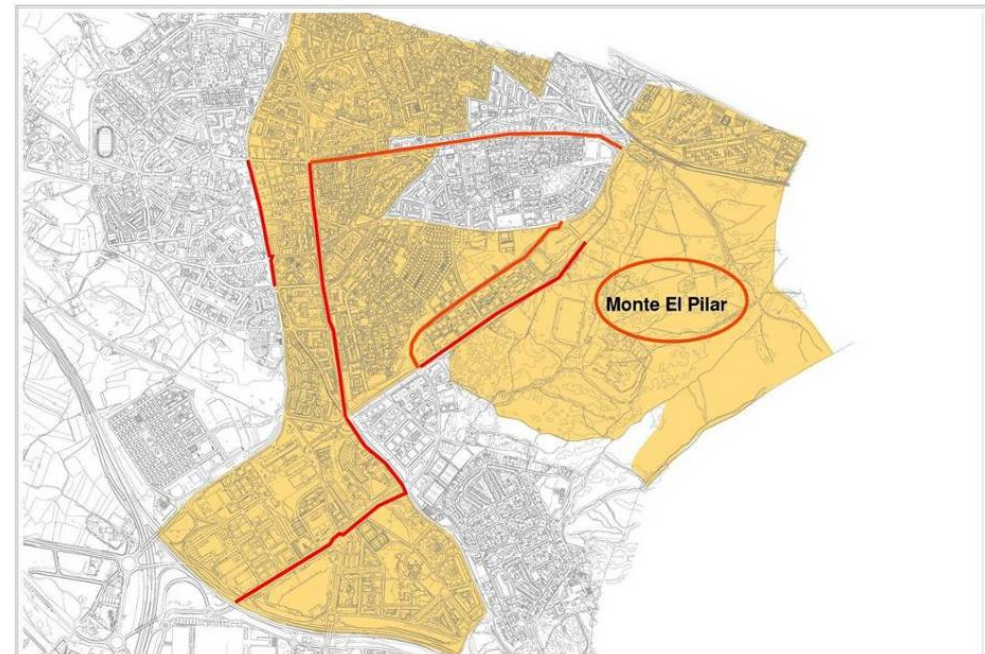
ITINERARIOS CICLISTAS

- Las zonas más transitadas por la movilidad ciclista son la Avenida de España, carretera del Plantío, Avenida Príncipe de Asturias, calle Juan Carlos I y la calle peatonal Gran Vía.
- Los principales problemas detectados por los encuestados son la falta de cultura de bici en hábitos y gustos, la carencia de carriles-bici, la inseguridad vial y la falta de aparcamientos

MOTIVO Y FRECUENCIA DE LOS VIAJES EN BICI



PRINCIPALES ITINERARIOS CICLISTAS



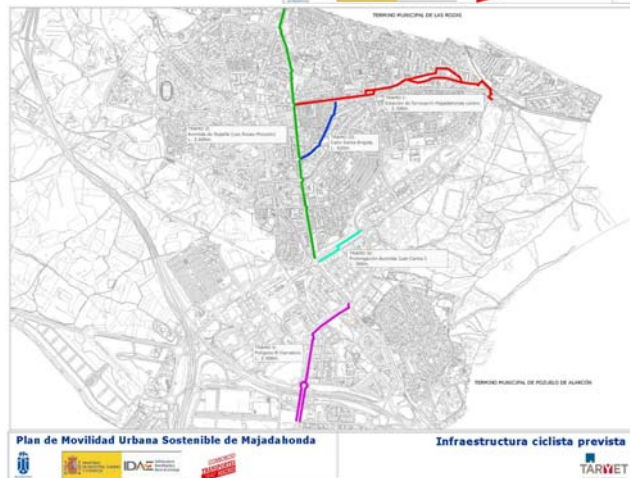
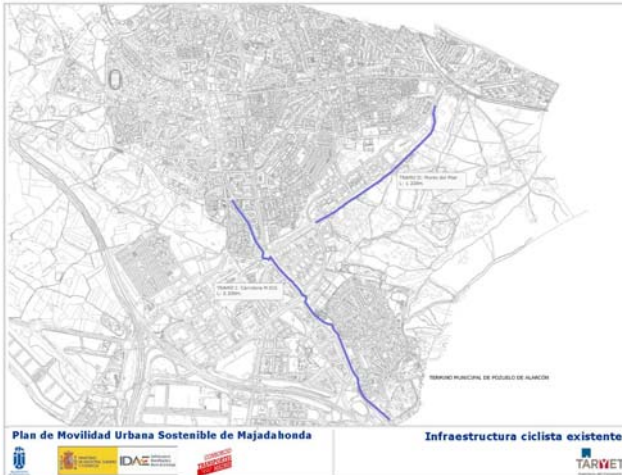
Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Majadahonda

Principales itinerarios ciclistas

5.4. DIAGNOSTICO. MOVILIDAD CICLISTA

CARRILES BICI

- Majadahonda cuenta actualmente con dos carriles bici
- Esta previsto la construcción de una red de carriles bici mucho más completa e integrada
- Existen tres aparcamientos para bicis en el municipio



PRINCIPALES CONCLUSIONES

- Majadahonda presenta una estructura territorial compacta y bien definida. La totalidad de la población del municipio vive en un radio de menos de 3 kilómetros desde el centro lo que favorece el uso de la bicicleta
- Además, las características físico-territoriales (con pendientes no demasiado pronunciadas), climáticas y espaciales representan una oportunidad a aprovechar para que la bicicleta pueda convertirse en un modo de transporte cotidiano en Majadahonda
- La red prevista junto con la existente creará un sistema de red bien diseñado que ayudará a potenciar esta movilidad

ENFOQUE PROPUESTAS

- Fomentar la movilidad ciclista mediante redes bien diseñadas y aparcamientos estratégicos

5.5. DIAGNOSTICO. PLAN DE APARCAMIENTOS

FUENTES

- EDMM'09: Motorización y aparcamiento
- Información del Ayuntamiento oferta y demanda de aparcamientos y la zona ORA
- Trabajo de campo: Plan de aparcamientos

CARACTERIZACIÓN

ANÁLISIS POR REDES

- Inventario: existen más de 8.100 plazas de aparcamientos, donde el 70% son plazas legales sin regulación, el 19% plazas de regulación ORA (en el centro urbano), y el 9,5% plazas reservadas o de prohibido estacionar
- No se detecta niveles de saturación para residentes en ninguna de las 9 zonas de estudio, consecuencia de un elevado índice de aparcamientos en propiedad
- Dos áreas presentan una mayor ocupación nocturna: el **Casco Urbano** y la zona de **Valle de la Oliva**, con una ocupación media del 75%
- Durante el día, la zona del Hospital Puerta de Hierro alcanza una ocupación del 98%. Además se detectan 3 zonas cercanas a la saturación: las zonas definidas como **Casco Antiguo** (80%) así como **El Valle – Parque Colón** (90%).
- Zona de mercadillo (martes y sábados): pasa de una ocupación del 70% al 80% en estos días

CARACTERIZACIÓN

APARCAMIENTOS PÚBLICOS

- La oferta de aparcamientos públicos actual se comprende de 3: **Gran Vía – Jardinillos, Rosalía de Castro** y **Hospital Puerta de Hierro**.
 - Gran Vía – Jardinillos: Dispone de 355 plazas (6 de discapacitados). Todas las plazas son de rotación y abonos. Precio: 2,06 €/hora
 - Rosalía de Castro: Dispone de 179 plazas. Precio: 0,90 €/hora. No tiene horario de servicio 24 horas abierto
 - Hospital Puerta de Hierro: Dispone de 3.000 plazas. Precio: 1,80 €/hora
 - También se ofrece el aparcamiento del **Mercadillo**, parcela de 10.000 m², salvo en día y horario de Mercado (martes y sábados).
- En el Centro Urbano existe regulación de estacionamiento mediante **zona ORA**. Los residentes pueden estacionar mediante un distintivo de renovación anual
 - Oferta Zona ORA: La capacidad máxima es de 1.526 plazas reguladas
 - Horario Zona ORA: lunes a viernes laborables de 10 a 14 horas, y de 16 a 20 horas. Sábados no festivos de 10 a 14 horas
 - Tiempo máximo de estacionamiento: 2 horas
 - Tarifas: 1 hora: 0,65 € 2 horas (máximo): 1,35 €
 - El uso en los dos últimos años ha crecido un 3,2% así como el número de horas de estacionamiento (un 5,7% más de horas)
 - Estancia media: 62-63 minutos
 - Denuncias: Han descendido un 2,7% en el último año
 - Las anulaciones de las denuncias rondan el 4% de las impuestas
 - Ocupación media del 32% en el año 2009 (aumento del 21% con respecto al año anterior)

5.5. DIAGNOSTICO. PLAN DE APARCAMIENTOS

CARACTERIZACIÓN

DEMANDAS Y SENSIBILIDADES

- Las mayores demandas potenciales de plazas de rotación se presentan en las zonas *Hospital Puerta de Hierro, Casco Antiguo y El Valle – Parque Colón*.
- No existen niveles de saturación ni demandas potenciales de plazas de residentes en la actualidad en ninguna de las 9 zonas de estudio.
- Los residentes no muestran interés por una nueva plaza de aparcamiento en sus zonas.
- Sensibilidad de abonos a residentes: Oscila entre 60 y 100 euros/mes. El 40% de los residentes optarían por un abono mensual de 60 €/mes, lo cual presenta este valor como la tarifa óptima de funcionamiento.
- Sensibilidad de cesión a residentes: Los encuestados que optan por la cesión de una plaza muestran en su gran mayoría, alrededor del 88%, una predisposición a pagar 16.000 euros por dicha plaza.
- El 90% de los no residentes muestran interés por una nueva plaza de aparcamiento: 20% tarifa horaria, 50% abono mensual, 20% cesión o compra.
- Sensibilidad tarifas horarias: Se obtiene como mejor opción la tarifa de 1,00 euros/hora.
- Sensibilidad abonos mensuales: Se aprecia aceptación por tarifas entre 80 y 120 €/mes.

PRINCIPALES CONCLUSIONES

- La sensibilidad a la tarifa por la falta de cultura de pago es un problema para la viabilidad financiera de aparcamientos existentes y que se puedan planificar.
- La disciplina en el aparcamiento es escasa y se detecta un porcentaje de estacionamiento ilegal.
- Falta de regulación del aparcamiento en vía pública.
- Sólo se anula el 4% de las denuncias impuestas en zona ORA
- El 75% de los no residentes que acuden a Majadahonda lo realizan en vehículo privado
- Se aprecia una fuerte necesidad e interés de los no residentes de nuevas plazas de aparcamiento

ENFOQUE PROPUESTAS

- Aumento del uso de la zona ORA (incremento del 3% de las operaciones)
- El aparcamiento Gran Vía – Jardinillos no alcanza su máxima capacidad pese a la alta ocupación diaria de la zona, identificándose como la posible solución.
- Similar situación en el Hospital Puerta de Hierro, alta ocupación viaria e ilegalidad sin alcanzar su capacidad máxima el aparcamiento público existente.

5.6. DIAGNOSTICO. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

FUENTES

- Trabajos de campo: aforos de rotación
- Información del Ayuntamiento sobre ubicación de centros comerciales y zonas de carga y descarga
- Informes de la Jefatura de la Policía Local de Majadahonda
- Entrevistas con Asociación de comerciantes de Majadahonda

CARACTERIZACIÓN

- Majadahonda cuenta con una zona muy importante de pequeño comercio ubicada en el casco urbano donde existen más de 200 establecimientos y 17 grandes centros comerciales distribuidos por toda la ciudad
- El municipio cuenta con 35 zonas de carga y descarga distribuidas en 13 puntos céntricos del centro urbano
- Más de un 60% de estos puntos carece de limitación horaria y el resto funciona en período de mañana y tarde
- En las calles peatonales del centro el Ayuntamiento ha estipulado el período de 07:30-10:00 h para las operaciones de carga y descarga

INTERACCIÓN DE LA OFERTA Y LA DEMANDA

- Un estudio de cobertura territorial a 50 y 100 m de las zonas de carga y descarga indica que:
 - En un ratio de 50 m se ofrece cobertura a un 20% de los establecimientos pequeños y a 3 de los grandes centros comerciales más céntricos
 - En un ratio de 100 m se da cobertura a un 60% del pequeño comercio y a 4 centros comerciales
 - Existen zonas de carga y descarga sin cobertura aparente que deben son zonas de poca entidad comercial
- El aforo realizado indica una media de uso de 4 vehículos/plaza con un tiempo medio de estacionamiento < 40 min en un 65% de los casos

5.6. DIAGNOSTICO. TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

PRINCIPALES CONCLUSIONES

- La ciudad cuenta con un casco urbano con más de 200 establecimientos de pequeño comercio y 17 grandes centros comerciales, 4 de los cuales también tiene un carácter muy urbano
- Para abastecer a estos centros se cuenta 35 plazas de carga y descarga
- Los análisis de cobertura reflejan que, a 50 m, se cubre un 20% del pequeño comercio y a 3 centros comerciales y, a 100 m, se asciende a un 60% del pequeño comercio y a los 4 centros comerciales más urbanos de la ciudad
- El aforo de puntos de carga y descarga indica un movimiento reducido de las zonas de carga y descarga y un cierto uso ilegal de estas zonas
- Se detecta una tendencia a realizar estas maniobras en frente del local correspondiente, sin adaptarse a la ubicación de las zonas establecidas para ello

ENFOQUE PROPUESTAS

- Adaptar la oferta de carga y descarga a las necesidades reales del movimiento de mercancías

5.7. DIAGNOSTICO. TAXI

PRINCIPALES CONCLUSIONES

- Majadahonda se encuentra integrado en el Área de Prestación Conjunta de Madrid
- La ciudad cuenta con 2 paradas de taxi ubicadas en la Plaza de la Cruz (10plazas) y el hospital Puerta de Hierro (15 plazas)
- La movilidad en taxi supone un 1,3% de los viajes totales de los residentes y 0,4% de los viajes de no residentes

ENFOQUE PROPUESTAS

- Revisar la necesidad de nuevas paradas de taxi.

5.8. DIAGNOSTICO. ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES

FUENTES

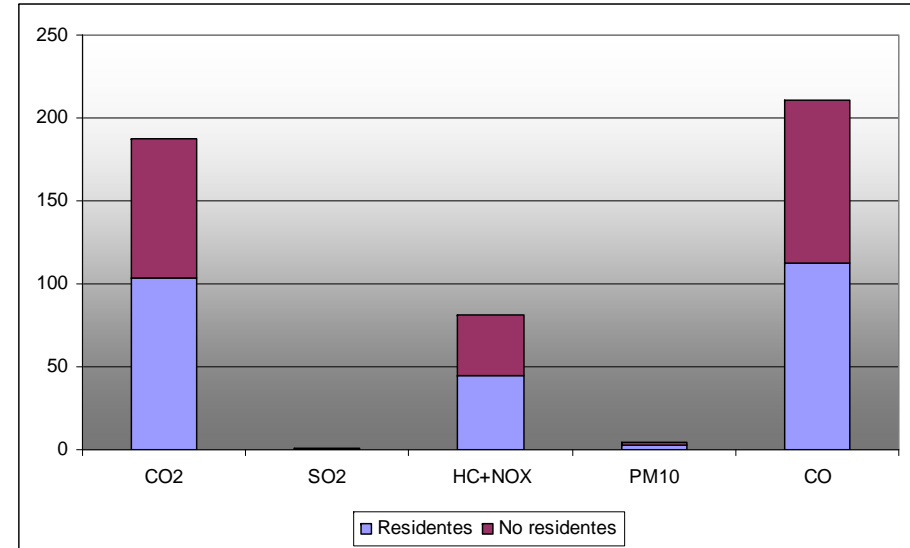
- Trabajos de campo: EDM

CARACTERIZACIÓN

- Se consumen un total de casi 75.000 litros de combustible diarios, siendo el 55% producido por residentes y 45% por no residentes, lo que supone un total de 63 Toneladas equivalentes de petróleo
- Para evaluar la contaminación acústica se utilizan ecuaciones de predicción estimadas en estudios realizados en el municipio y que indican que el nivel medio de ruido en las carreteras en hora punta de mañana es actualmente de 67 dBA

ENFOQUE PROPUESTAS

- Reducir emisiones contaminantes y gasto energético mediante el fomento de modos de transporte no contaminantes y mejorando flotas de vehículos.



Punto	Zona	IMDHP	Leq
Carretera M-515 a Pozuelo	Periférica	1.675	68,0
Carretera del Plantío	Periférica	1.243	67,1
Calle Norias	Periférica	1.271	67,1
Carretera de Majadahonda a Las Rozas	Periférica	1.913	68,4
Carretera de Villanueva del Pardillo	Periférica	1.737	68,1
Carretera de Boadilla del Monte	Periférica	1.762	68,2
Carretera M-515 a Pozuelo (Instituto Carlos III)	Periférica	2.077	68,7
Calle Moreras	Periférica	1.721	68,1
Avenida de España	Urbana	1.211	67,0
Avenida Guadarrama	Urbana	642	65,0
Calle Doctor Marañón	Urbana	912	66,1
Calle Santo Tomás	Urbana	598	64,8
Media zonas periféricas		67,9	
Media zonas urbanas		65,7	

