

Índice

1. INTRODUCCIÓN

2. OBJETIVOS Y PROGRAMACIÓN DE LOS TRABAJOS

3. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

A. Condicionantes socioeconómicos

B. Movilidad peatonal, ciclista y VMP

C. Movilidad en Transporte Público

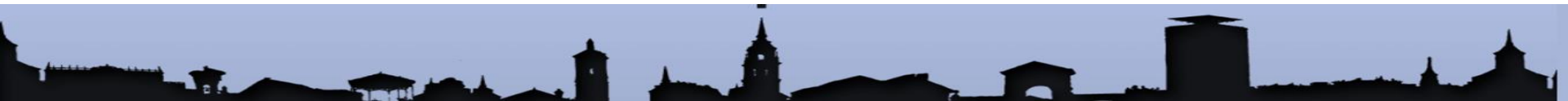
D. Movilidad en coche y aparcamiento

E. Accesibilidad del sistema

F. Externalidades (medio ambiente y seguridad vial)

G. Comunicación, sensibilización y participación

Agosto de 2021



¿Qué es y para qué sirve un PIMUS?

- ✓ El Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible, PIMUS, es una hoja de ruta, que guía a los responsables y protagonistas de la movilidad en Alcalá de Henares, a través de la identificación de los problemas y realización de propuestas hacia una movilidad más sostenible en la ciudad que genere una mejora en la calidad de vida a sus ciudadanos.
- ✓ El Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible, PIMUS, recopila los problemas y buenas prácticas existentes (Diagnóstico), y en base a este propone una serie de actuaciones que ayuden a mejorar la movilidad y la calidad de vida desde un punto de vista técnico y social (Propuestas).



Objetivos del PIMUS

Meta del
PIMUS

MODELO DE MOVILIDAD que sienta las bases de una **NUEVA CULTURA**,
donde se priorice a las **PERSONAS** y se ponga en valor el **ESPACIO PÚBLICO**

Objetivos
generales


Mejorar la eficiencia
y sostenibilidad del
modelo de
movilidad

Alcanzar un
desarrollo urbano
equilibrado


Mejorar la
seguridad y la
calidad urbana

Lograr un cambio en
las conductas de
movilidad de la
ciudadanía


IDEAS
FUERZA




Satisfacer mismas
necesidades con
desplazamientos
más sostenibles



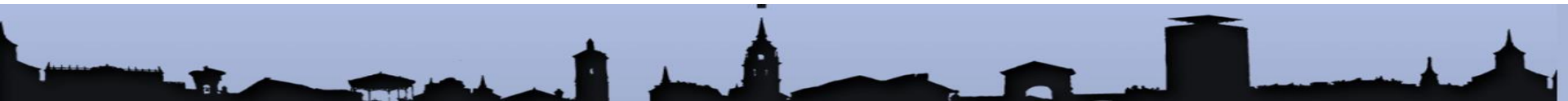
Gestión integral
de la movilidad
del municipio



El peatón
protagonista del
espacio público



El autobús, la
bici y el caminar
alternativas
reales al coche



Programación de los trabajos

1

✓ Fase 1: Trabajos previos y arranque:

Recopilación de información

2

✓ Fase 2: Análisis y Diagnóstico del Plan:

Caracterización y diagnóstico de la movilidad:

- A. Condicionantes socioeconómicos
- B. Movilidad peatonal y ciclista
- C. Movilidad en Transporte Público
- D. Movilidad en coche y aparcamiento
- E. Accesibilidad del sistema
- F. Externalidades
- G. Comunicación, sensibilización y participación

3

✓ Fase 3: Elaboración del Plan:

Definición de objetivos.

Definición y elaboración de Líneas estratégicas, Planes de actuación y propuestas

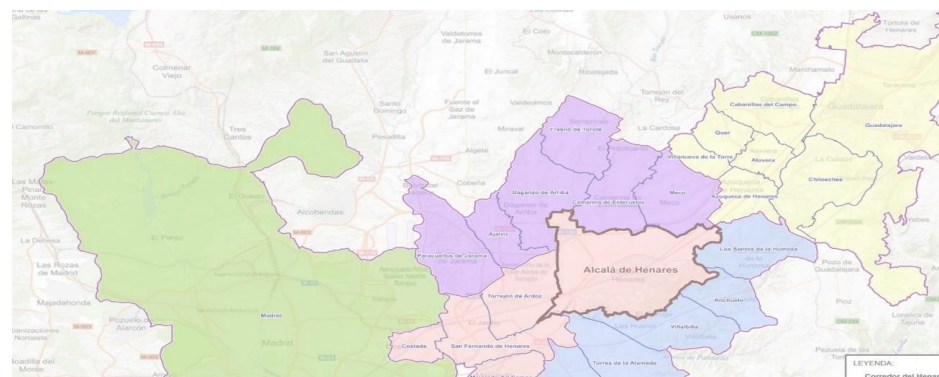
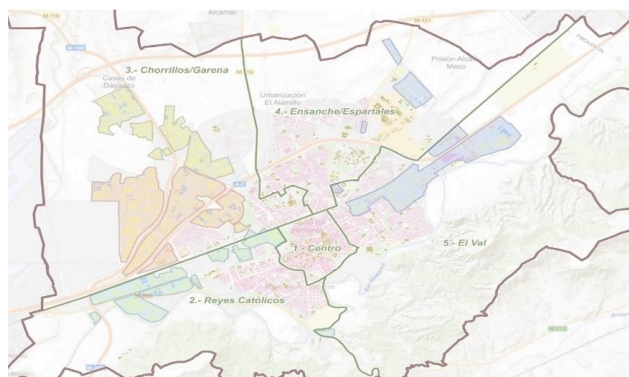


1

CONDICIONANTES SOCIO-ECONÓMICOS

Análisis DAFO

Ubicación	<p><i>Privilegiada ubicación en el Corredor del Henares, potente eje de actividad y comunicación</i></p> <p><i>Existencia de barreras físicas, Río Henares, Río Torote y Arroyo Camarmilla, línea del FFCC y A-2.</i></p>	Oportunidad
Población	<p><i>Asentamientos densos en torno a un centro ciudad potente que favorece la movilidad en Tte. público, bici, VMP y a pie.</i></p> <p><i>Nuevos desarrollos residenciales en el norte del centro urbano más dispersos y alejados del centro ciudad</i></p>	Fortaleza Amenaza
Equipamientos	<p><i>Concentración de equipamientos en el centro ciudad, distrito I, administrativos, comerciales y ocio, educativos, etc.</i></p> <p><i>Grandes centros atractores en extremos de la ciudad, Hospital, Universidad, Polígonos industriales, C.Comerciales.</i></p>	Oportunidad Amenaza
Economía	<p><i>Tendencia de crecimiento mantenida del PIB, con fuerte aportación del sector servicios e industrial</i></p>	Oportunidad
Impulso político	<p><i>El equipo de gobierno ha desarrollado importantes actuaciones y voluntad de conseguir una movilidad más sostenible</i></p>	Oportunidad

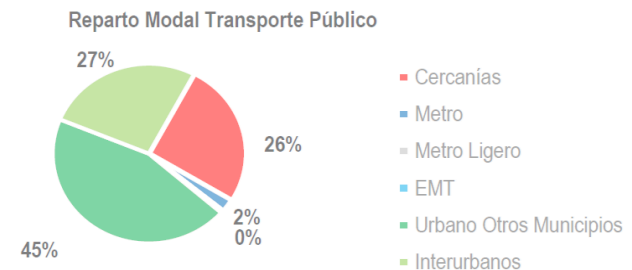
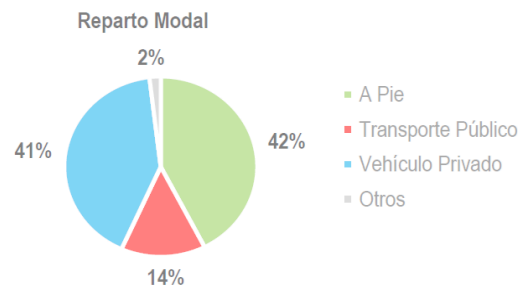
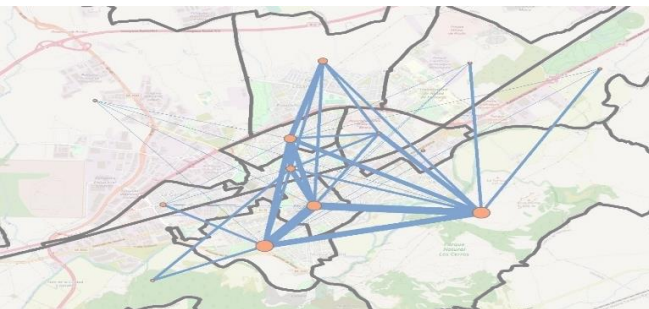


2.1

MOVILIDAD GENERAL

Análisis DAFO

Caracterización		Análisis DAFO
Los hogares de Alcalá de Henares registran 6,07 viajes día, y 2,34 viajes por persona ligeramente inferior a la media de la CAM		Oportunidad
Los viajes internos son la relación más fuerte, 343,000 viajes-día (59% del total), el 56% de ellos en modos no mecanizados		Oportunidad
La tasa de empleos frente a personas ocupadas registra un 0,70, los residentes deben viajar fuera de Alcalá por motivo empleo		Amenaza
El centro histórico registra 0,92 vehículos por hogar, y en zonas más alejadas y dispersas como en La Garena, registran 1,76.		Debilidad
El 23% de los hogares con el 16% de la población, no disponen de turismo en el hogar		Oportunidad
Distribución y Reparto modal		Análisis DAFO
El reparto modal muestra exceso de coche y déficit de VMP: un 42% a pie, 41% en coche, 14% en transporte público y 2% en otros		Debilidad
El Tte. Público compite con el coche en trayectos interurbanos, tiempo y distancia medios en Tte. Público: 43 min y 22 km, en coche 23 min y 14 km		Fortaleza
El modo peatonal y VMP se complementan, tiempo y distancia medios a pie 19 min y 800 m, en otros 5,9 km y 26 min		Oportunidad
El 45% de viajes en transporte público es en autobús urbano, casi un 7% del total de viajes		Fortaleza
El principal punto de atracción de viajes es el centro histórico, con una fuerte relación entre los distritos II y V a distancias caminables		Oportunidad
La dificultad para aparcar es la razón para NO usar coche en el 50% de viajes que, disponiendo de coche, pero utilizan transporte público		Oportunidad



PIMUS Alcalá de Henares

Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible



2.2

MOVILIDAD PEATONAL

Análisis DAFO

Red peatonal	<i>Falta de conexión de espacios peatonales formando una red compacta peatonal en la ciudad, más allá del Centro Histórico</i>	Debilidad
	<i>Condiciones orográficas y climatológicas muy favorables para el conjunto de la ciudad</i>	Fortaleza
	<i>Espacios peatonales reducidos en zonas periféricas, especialmente en zonas del Ensanche y en los Distritos V y II, exceso de espacio reservado al coche</i>	Amenaza
	<i>Posibilidad de obtener espacios para el peatón convirtiendo calles a sentido único y reordenando el espacio público.</i>	Oportunidad
	<i>Mejora, e incremento de zonas peatonales y calles de coexistencia, principalmente en el distrito centro, Plaza de Cervantes, calle Mayor, etc.</i>	Fortaleza
Demanda	<i>Implantación de nuevas tecnologías para mejora de la seguridad, pasos peatonales con avisos luminosos.</i>	Fortaleza
	<i>Fuerte movilidad peatonal en Alcalá, 45,5% del reparto modal, y margen de mejora en viajes al centro, distancias caminables.</i>	Oportunidad
	<i>Principal demanda peatonal entre el centro ciudad y distrito I, II y V, y zona El Chorrillo.</i>	Oportunidad
	<i>En entornos de Centros escolares problemas por uso excesivo del coche, e inexistencia de experiencias de Camino escolar</i>	Amenaza

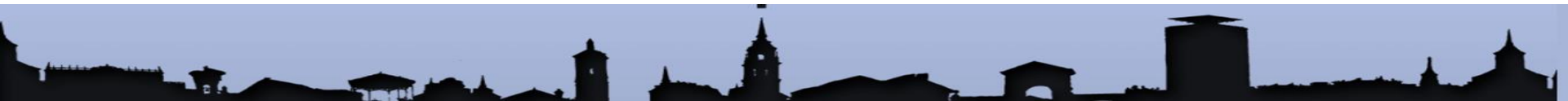
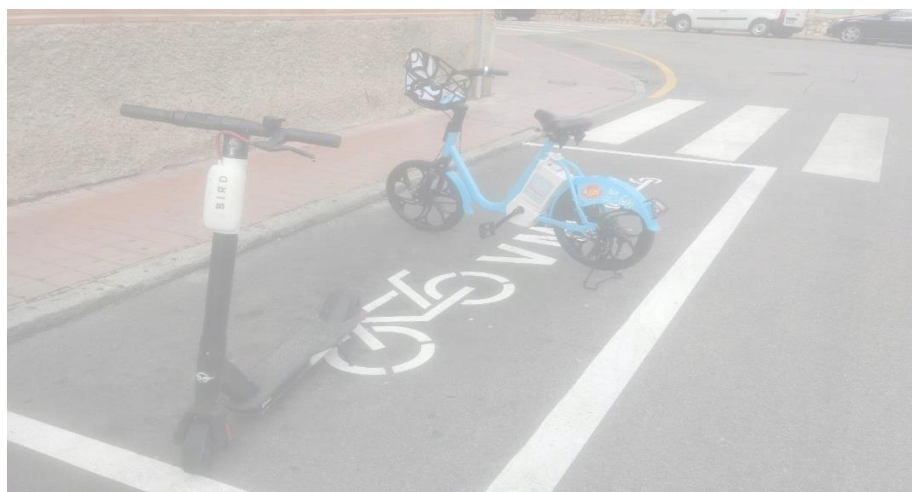


PIMUS Alcalá de Henares

Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible



2.3	MOVILIDAD CICLISTA Y VMP	Análisis DAFO
Red ciclista y VMP	<p><i>Amplia oferta de carriles bici segregados con importantes ineficiencias y conflictos con el peatón.</i></p> <p><i>El ayuntamiento está creando una red de ciclocarriles en calzada como alternativa a la red existente, y desarrolla en paralelo actuaciones de mejora para el peatón y calmado de tráfico, que permiten una mejor convivencia con el coche en calzada.</i></p> <p><i>120 puntos de aparcamiento bicicletas y 200 VMP +bicicleta con una distribución homogénea a lo largo de la ciudad cubriendo zonas urbanas y centros atractores</i></p> <p><i>Condiciones orográficas y climatológicas muy favorables para el conjunto de la ciudad</i></p>	<p>Amenaza</p> <p>Fortaleza</p> <p>Fortaleza</p> <p>Fortaleza</p>
Demanda	<p><i>Fuerte centro atractor localizado en distrito V, movilidad interna en distrito II, y entornos de estaciones de cercanías La Garena y del Centro Ciudad</i></p> <p><i>Necesidad de nuevo marco regulatorio para VMP</i></p> <p><i>En la actualidad se están llevando a cabo pruebas piloto con VMP compartidos.</i></p>	<p>Fortaleza</p> <p>Amenaza</p> <p>Oportunidad</p>

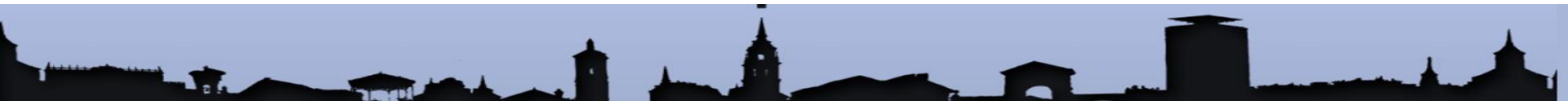
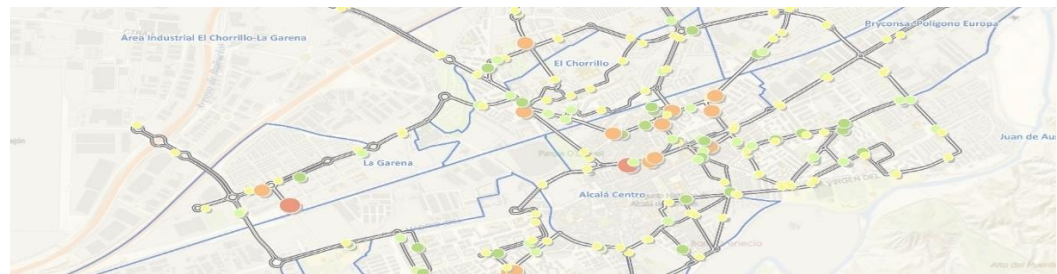


PIMUS Alcalá de Henares

Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible



2.4	TRANSPORTE PÚBLICO	Análisis DAFO
Oferta	<i>La reordenación del autobús urbano ha aumentado la demanda disminuyendo el impacto sobre el centro, con margen de mejora en líneas 1, 3 y 9.</i>	Fortaleza
	<i>Únicamente 2 líneas de autobús atraviesan el Casco Histórico, si bien muchas otras se encuentran en el límite del mismo</i>	Debilidad
	<i>La cobertura del sistema urbano e interurbano hacia Madrid es muy buena 97% y 90%.</i>	Fortaleza
	<i>El sistema interurbano con el resto de los municipios sólo llega al centro y Cercanías, pero no atiende Hospital de referencia de muchos municipios.</i>	Debilidad
	<i>Existen problemas de velocidad comercial puntuales en calle Alejo Carpentier y tramo Avenida de Ajalvir Glorieta del Chorrillo</i>	Amenaza
Demanda	<i>La demanda tiene una cuota modal baja, 14%, motivado por tiempos largos de viaje y malas combinaciones de oferta</i>	Debilidad
	<i>Hay zonas con muy baja demanda de viajeros, Distrito V, Ensanche, Ciudad del Aire y Espartales, o las zonas noroeste de polígonos industriales.</i>	Debilidad
	<i>La mayor parte de la demanda se concentra en el centro de la ciudad y en zonas periféricas, Cercanías La Garena, Universidad-Hospital, y C.C La Dehesa</i>	Fortaleza
	<i>La intermodalidad para viajes interurbanos con última milla en modos sostenibles cubre el 100% de la ciudad No existen carriles reservados u otras medidas de prioridad al transporte público que mejoren su competitividad frente al vehículos privado. Aunque la implementación del carril BUS-VAO en la A-2 será una gran oportunidad de mejora de los servicios</i>	Oportunidad Debilidad



2.5

VIAJARJO, CIRCULACIÓN Y APARCAMIENTO

Análisis DAFO

Red viaria	Existe una fractura en la trama viaria entre la carretera de Camarma de Esteruelas y Daganzo, que sobrecarga Avda. de Daganzo y Ajalvir	Debilidad
	Posibilidad de mejora y creación de nuevos itinerarios de circunvalación al centro: ronda norte exterior y estudio de mejora de la conexión de la vía de servicio de la A2 y la M119 como alternativa a la conexión de Avda. Europa y Avda. Miguel de Unamuno en la ronda interior	Oportunidad
	Congestión puntual en Avda. de Ajalvir y Daganzo y entorno Cercanías centro, Avda. Meco, Carretera de Camarma, y accesos de A-2 desde Madrid	Debilidad
	Mala convivencia de los distintos modos de desplazamiento en el entramado viario de los barrios más próximos al casco histórico, desarrollados antes del PGOU de 1991	Amenaza
	El Ayuntamiento está actuando para la mejora de la capacidad de Avda. de Daganzo, Avda. de Meco y en Avda. del Doctor Marañón	Oportunidad
Demanda	Viajes entre el centro y los distritos I y II, cuota modal del coche baja, pero valores absolutos altos para viajes que son de corta distancia	Amenaza
	Exceso de movilidad en vehículo privado para movilidad escolar, fuerte impacto en entrada y salida de centros educativos	Amenaza
DUM	Autorizaciones para circulación de pesados individuales que complican la obtención y generan excesivos trámites	Amenaza
	Ubicación de las zonas industriales y logísticas en la periferia con conexiones directas a las vías de alta capacidad	Fortaleza
Aparcamiento	Regulación de aparcamiento de rotación zona azul sin diferenciación de residentes que ocupan mismos espacios, ni tipo vehículo o duración de la estancia	Debilidad
	Falta de aparcamiento para residentes en Distrito I y II, muy denso, Avda. Reyes Católicos, Camino del Juncal, Nueva Alcalá	Debilidad
	Falta de aparcamiento en Distrito IV, Jorge Luis Borges, Alejo Carpentier o Dámaso Alonso, asociado a hostelería y escuelas	Amenaza
	Falta de aparcamiento en las estaciones de RENFE Centro Ciudad y La Garena, y en el entorno del Hospital Universitario	Debilidad
	Problemas puntuales de aparcamiento en distritos IV y V asociado a actividades deportivas y de ocio	Amenaza
La gestión del aparcamiento, clave para poder influir sobre la decisión modal por su influencia a la hora de usar el coche. Plan aparcamientos municipal	Oportunidad	



PIMUS Alcalá de Henares

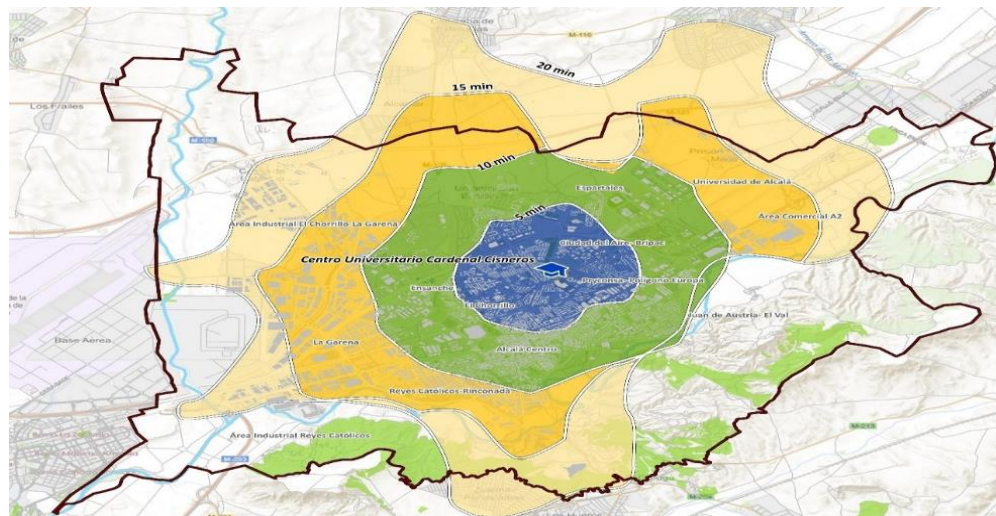
Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible

2.6

ACCESIBILIDAD DEL SISTEMA DE MOVILIDAD

Análisis DAFO

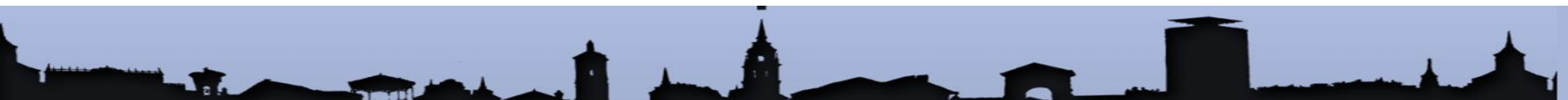
A pie	<p>La accesibilidad andando del casco histórico, centro de ocio, turístico y administrativo y para los centros de salud es muy buena.</p> <p>Los equipamientos más alejados como la Politécnica, centros comerciales o el propio Hospital tienen mala accesibilidad peatonal debido a su ubicación</p>	Fortaleza
Bici y VMP	<p>En bicicleta y VMP la ciudad tiene una muy buena accesibilidad con tiempos de viaje razonables, inferiores a los 20 minutos.</p>	Debilidad
Transporte Público	<p>La mayoría de los equipamientos de Alcalá de Henares tienen acceso al menos a dos líneas de transporte público en sus inmediaciones.</p>	Fortaleza



3	<i>EXTERNALIDADES DEL SISTEMA DE MOVILIDAD</i>	<i>Análisis DAFO</i>
Seguridad Vial	<p><i>El número de accidentes ha bajado en los últimos años, estabilizándose desde 2017.</i></p> <p><i>Las nuevas formas de movilidad a promover en el PMUS traen consigo cambios en el espacio urbano y la distribución de este para cada uno de los modos.</i></p> <p><i>El Ayuntamiento dispone de unas campañas completas de educación vial para los escolares en prácticamente todas las etapas educativas.</i></p>	<p>Fortaleza</p> <p>Amenaza</p> <p>Fortaleza</p>
Energía y medioambiente	<p><i>La penetración de vehículos de tracción alternativa a combustibles tradicionales gasoil y gasolina, es muy reducida, 1%.</i></p> <p><i>No existen puntos de recarga eléctrica públicos, si bien está en proyecto la creación de 10 puntos de recarga en la Ciudad Deportiva Espartaes.</i></p> <p><i>La concienciación del impacto del coche sobre la contaminación es muy reducida. Sólo 6% de los usuarios de otros modos no usan coche por este motivo.</i></p> <p><i>El municipio cuenta con una zona de bajas emisiones, de facto, en el centro de la ciudad donde se priorizan los desplazamientos andando y en bicicleta</i></p> <p><i>Se dispone de protocolo de NO2 donde se definen los diferentes umbrales de avisos y alerta a la población, así como los escenarios y medidas a aplicar.</i></p> <p><i>También cuenta con diferentes recomendaciones para el caso de episodios de altos niveles de Ozono.</i></p> <p><i>El Ayuntamiento dispone de un Mapa de Ruido donde se identifican zonas con problemas relacionadas con el tráfico.</i></p>	<p>Amenaza</p> <p>Amenaza</p> <p>Amenaza</p> <p>Oportunidad</p> <p>Fortaleza</p> <p>Fortaleza</p> <p>Fortaleza</p>



4	<i>COMUNICACIÓN, SENSIBILIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN</i>	<i>Análisis DAFO</i>
Participación	<i>El Ayuntamiento de Alcalá de Henares tiene como elemento de participación ciudadana la Mesa de la Movilidad. Existe un foro técnico con representantes de la administración y agentes más importantes del sistema de movilidad.</i>	<i>Fortaleza</i> <i>Fortaleza</i>
Comunicación	<i>El Ayuntamiento cuenta con una nueva página web con contenidos de movilidad más versátil y accesible, además de utilizar las redes sociales para las comunicaciones. Permite actualización de contenidos desde las distintas áreas.</i>	<i>Oportunidad</i>
Sensibilización	<i>Semana Europea de la Movilidad, marco en el que se desarrollan campañas de sensibilización y actividades de sensibilización y concienciación.</i>	<i>Oportunidad</i>



**Y PARA SUGERENCIAS A TRAVÉS DEL E-MAIL DE
CONTACTO :**

omovilidad@ayto-alcaladehenares.es

MUCHAS GRACIAS

