

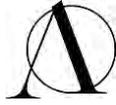


Logistik City Green Life



ANEXO [XV]: ESTRATEGIA DE TRANSPORTE

Logistik City Green Life



[1].- COMUNICACIONES.

Valdemoro se encuentra muy bien comunicado tanto por carreteras como por ferrocarril y autobús:

CARRETERAS

Autovías nacionales

- A-4 (Madrid – Cordoba – Sevilla – Cadiz)

Autopistas de peaje

- R-4: (M-50-Ocaña)

Carreteras autonómicas de primer nivel

- M-506 (Villaviciosa de Odón-Fuenlabrada-San Martín de la Vega-Arganda del Rey)
- M-410 (Arroyomolinos-Parla)
- M-423 (Variante Oeste de Valdemoro)

Carreteras autonómicas de segundo nivel.

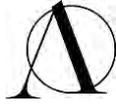
- M- 404 (Navalcarnero-Griñón-Chinchón-Villarejo de Salvanes)



FERROCARRIL

Valdemoro cuenta con una estación de tren en el este del municipio, perteneciente a la línea C-3 (El Escorial-Madrid-Aranjuez) de Cercanías Madrid.

Un tramo de la línea de Alta Velocidad Madrid-Levante discurre por el sur del término municipal de la localidad, contando así mismo con un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) de 2240 metros de longitud.



AUTOBUSES

Líneas urbanas

- Circular (FFCC - Ambulatorio - FFCC)
- Estación FFCC - El Restón
- Circular (Avda Andalucía - El Restón - Avda Andalucía)
- Estación FFCC - Polígonos Norte
- Estación FFCC - Polígono Industrial Rompecubas
- Estación FFCC - El Caracol - Centro Lúdico
- Estación FFCC - Hospital - El Restón

Líneas interurbanas

- **414** Madrid (Villaverde Bajo-Cruce) - Centro Penitenciario Madrid III
- **416** Valdemoro (Hospital) - Titulcia - Colmenar de Oreja
- **417** San Martín de la Vega - Valdemoro
- **422** Madrid (Legazpi) - Valdemoro
- **423** Madrid (Estación Sur) - Aranjuez
- **424** Madrid (Legazpi) - Valdemoro (El Restón)
- **425** Valdemoro (Hospital) - Ciempozuelos
- **426** Madrid (Legazpi) - Ciempozuelos
- **428** Getafe - Valdemoro
- **466** Parla - Valdemoro
- **N401** Madrid (Atocha) - Pinto - Valdemoro. Nocturna

HELIPUERTOS

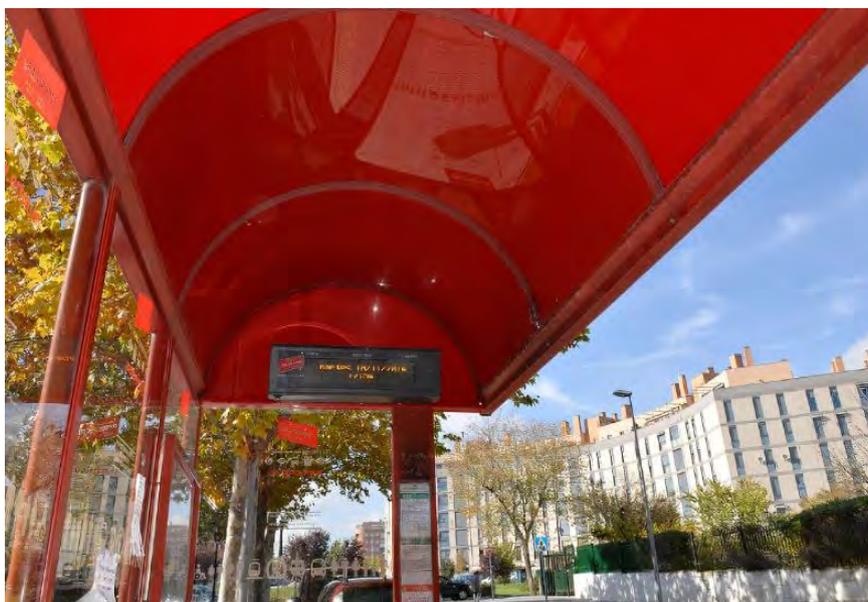
- Helisuperficie Colegio Guardias Jóvenes
- Helisuperficie en el Hospital.



[2].- NODOS DE TRANSPORTE.

Las características habituales, y ya todas las últimas instalaciones son: cubiertas y parcialmente cerradas, espaciaosas, con asientos, iluminación, información sobre las rutas y accesibilidad cognitiva. Están conectadas entre sí, rutas urbanas de autobús y con otros métodos de transporte; rutas autobús con Madrid y rutas en autobús con otros municipios, RENFE, taxi, metro de Madrid, aeropuerto Adolfo Suarez. La ruta de autobús N401 que une Valdemoro con Madrid (Atocha), tiene servicio nocturno. La conexión con el aeropuerto Adolfo Suarez (Madrid), se puede hacer en transporte público con un tiempo inferior a 1,5 horas.

En la estación de cercanías de RENFE existe Parking y aparca bicis.

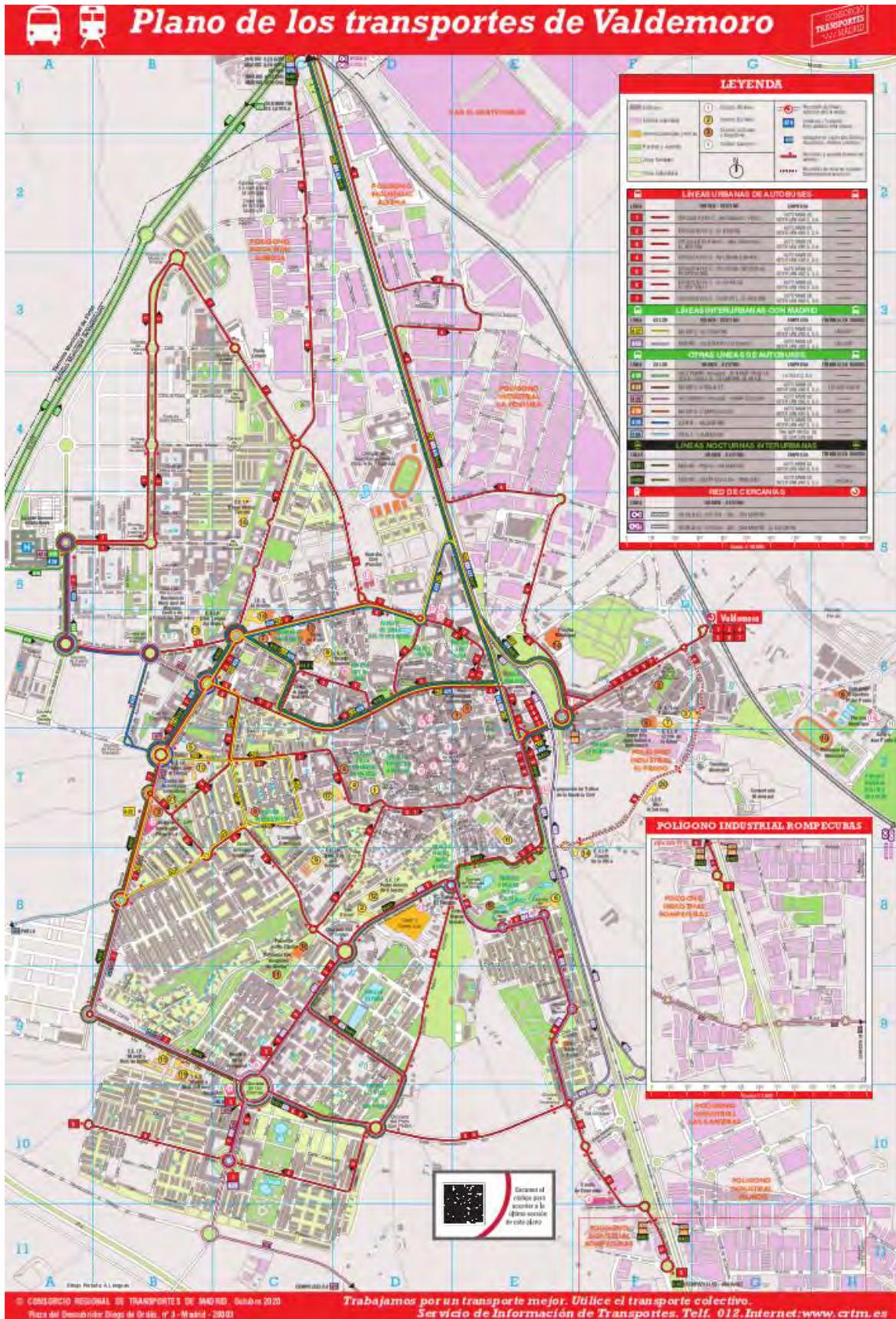


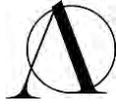


En el caso de los nuevos nodos de transporte incluidos en el interior del Logistik City Green Life serán acorde a la normativa municipal correspondiente. Al menos el 80% de éstos deben estar cubiertos y parcialmente cerrados, contando con asientos, iluminación e información sobre las rutas. Además, deben ser espaciosos y estar junto a zonas de paso preferentes del transporte público



PLANO DE TRANSPORTES DE VALDEMORO





LÍNEA AUTOBUSES URBANOS

1
Circular
(FF.CC. -
Ambulatorio
- FF.CC.)



2
El Restón

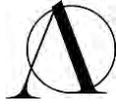


3
Circular
(El Restón-
Av. de Andalucía
-El Restón)



4
Circular
(Poligonos norte
- Estación
FF.CC.)





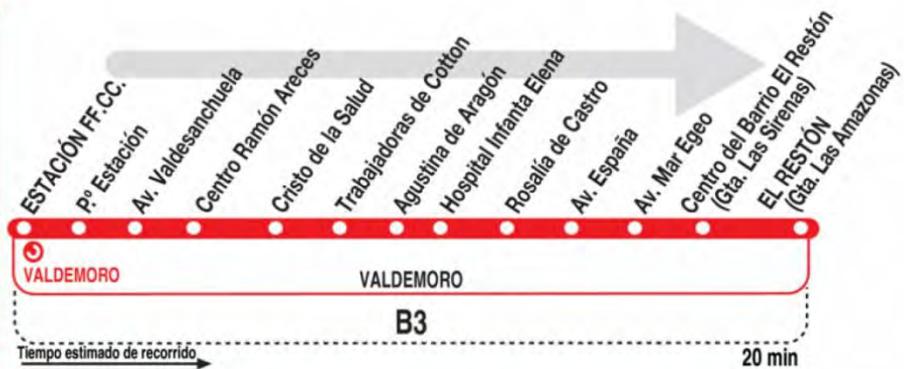
5
Polígono Industrial Rompecubas



6
El Caracol - El Restón II

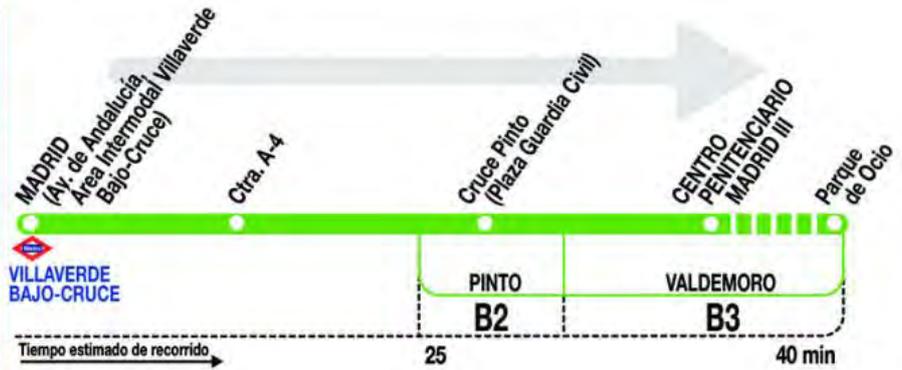


7
Hospital - El Restón

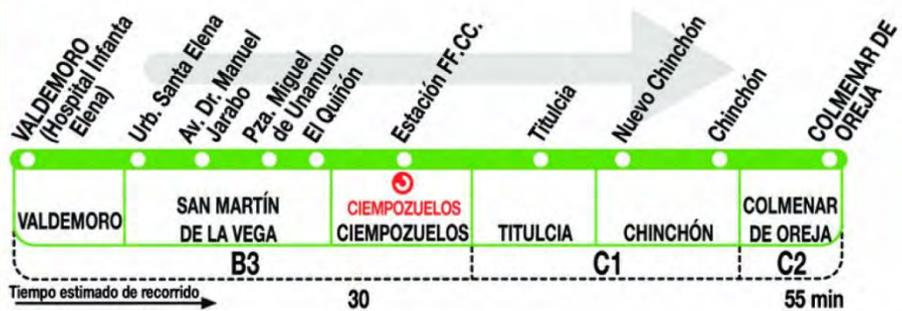




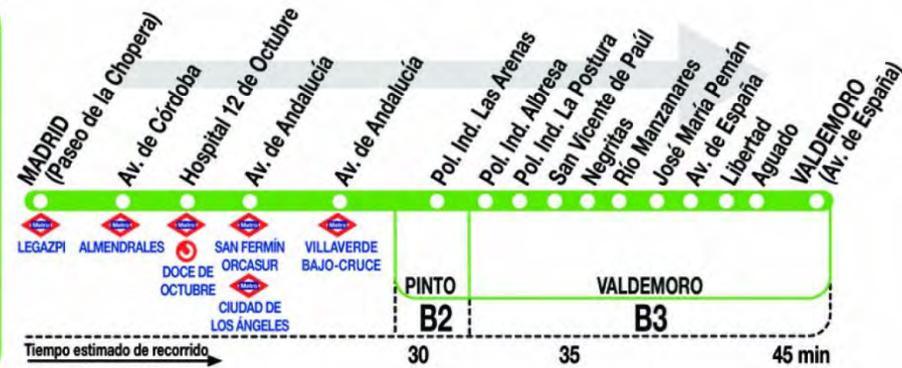
414
Centro Penitenciario Madrid III



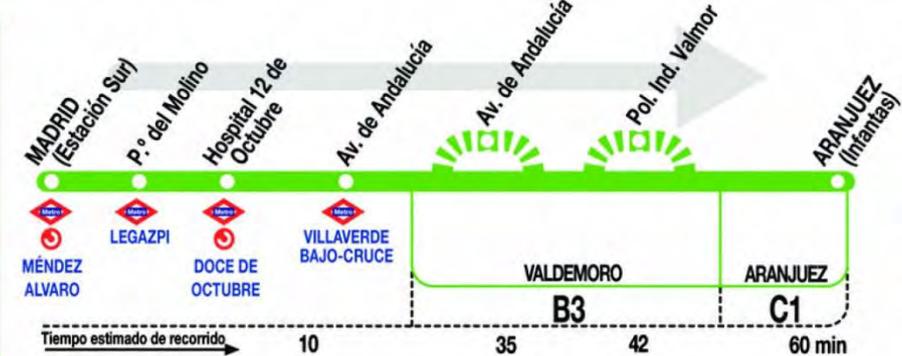
416
S. M. de la Vega - Titulcia - Colmenar de Oreja



422
Valdemoro

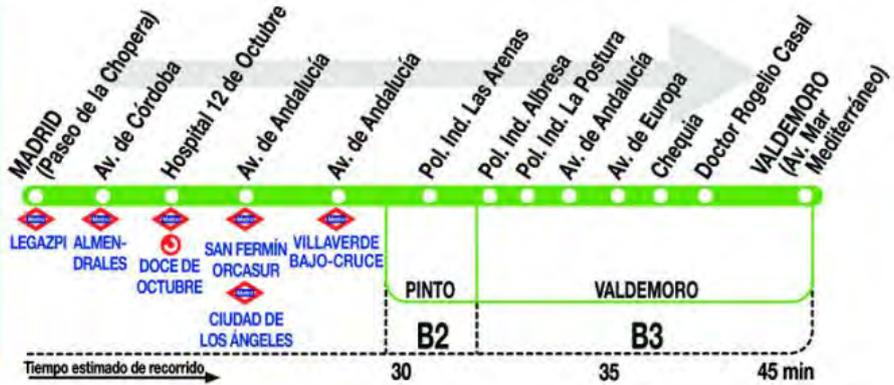


423
Aranjuez

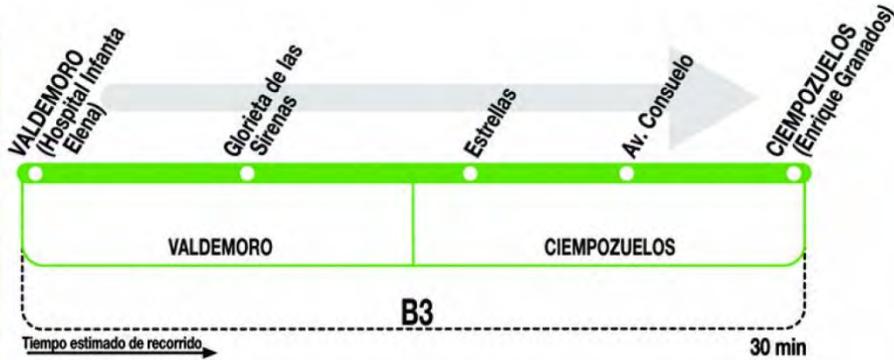




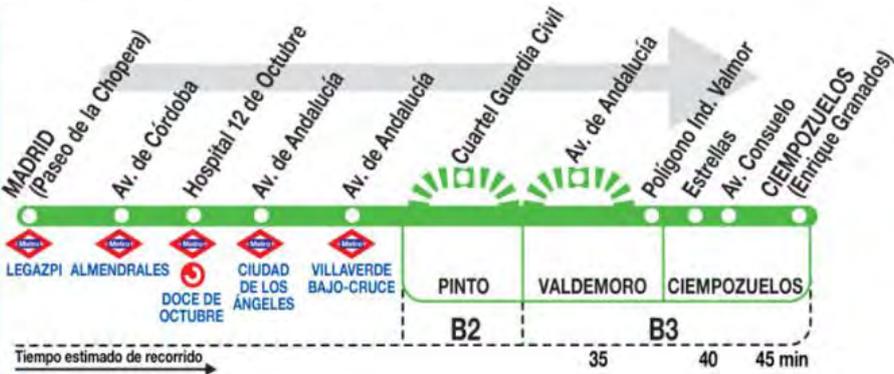
424
Valdemoro
(El Restón)



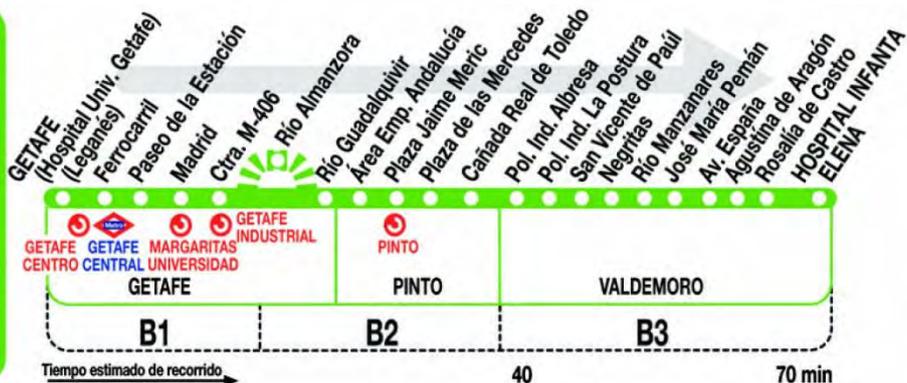
425
Ciempozuelos

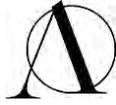


426
Ciempozuelos

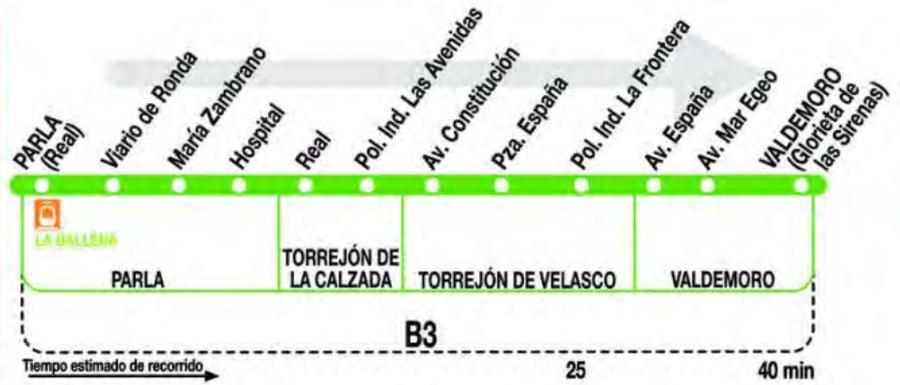


428
Valdemoro

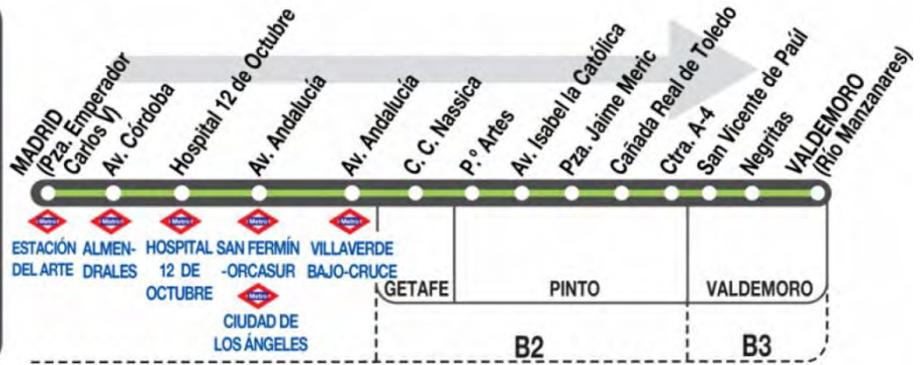




466
Valdemoro



N401
Pinto -
Valdemoro





[3].- NORMATIVA.

Se incluirá en la normativa redactada en el proyecto la obligatoriedad respecto a las siguientes prescripciones de diseño:

Se diseñarán aceras, carriles bici y pasos de peatones libres de obstáculos y accesibles.

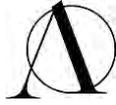
Se diseñará la calle con los siguientes parámetros de seguridad y amplitud:

- Para los segmentos de calle con límite de velocidad más de 15 kilómetros por hora, proporcionar pasarelas en ambos lados separadas por un amortiguador físico para garantizar la seguridad de los peatones.
- Para los segmentos de calle con límite de velocidad vehicular de menos de 30 kilómetros por hora, no se requieren carriles confinados para bicicletas. Sin embargo, si se deberá marcar los carriles para bicicletas.
- Para los segmentos de calle con límite de velocidad vehicular de más de 30 kilómetros por hora, proporcionar carriles exclusivos y protegidos para bicicletas.
- Las aceras deben tener al menos 3 metros de ancho para las manzanas de uso mixto y 1,5 metros para todas las demás. Carriles para bicicletas unidireccionales un mínimo de 1,5 metros y carriles para bicicletas de dos vías debe ser un mínimo de 2,5 metros.
- Las aceras peatonales y pasos de peatones debe ser una red continua y sin callejones sin salida.
- Diseñar caminos con medidas para calmar el tráfico según sea el caso para limitar la velocidad.
- Diseñar calles completas para la protección y seguridad de todos los usuarios, incluidos los peatones, ciclistas, automovilistas y usuarios del transporte público de todas las edades y capacidades

Al menos el 80% de los nodos de transporte deben estar cubiertos y parcialmente cerrados, tener iluminación, asientos, información sobre las rutas y estar junto a una zona de paso preferente. estudio sobre la distribución modal.

Obligatoriedad de instalación de puntos de recarga eléctrica en el 2% de las plazas de aparcamiento de cada parcela y en el equipamiento relevante (como electrolinería), con un mínimo de 1,07 por cada 10.000 usuarios estimados en la parcela. o bien exigir esto mismo para las plazas públicas.

- Capacidad de carga de nivel 2 (208 - 240 voltios) o mayor.
- Justificación de la adhesión a la normativa nacional.
- Ser capaz de responder a las señales del mercado de tiempo de uso.
- Quedará demostrado que el número de puntos de recarga de VE (públicos + privados) excede 1,07 por cada 10.000 usuarios.

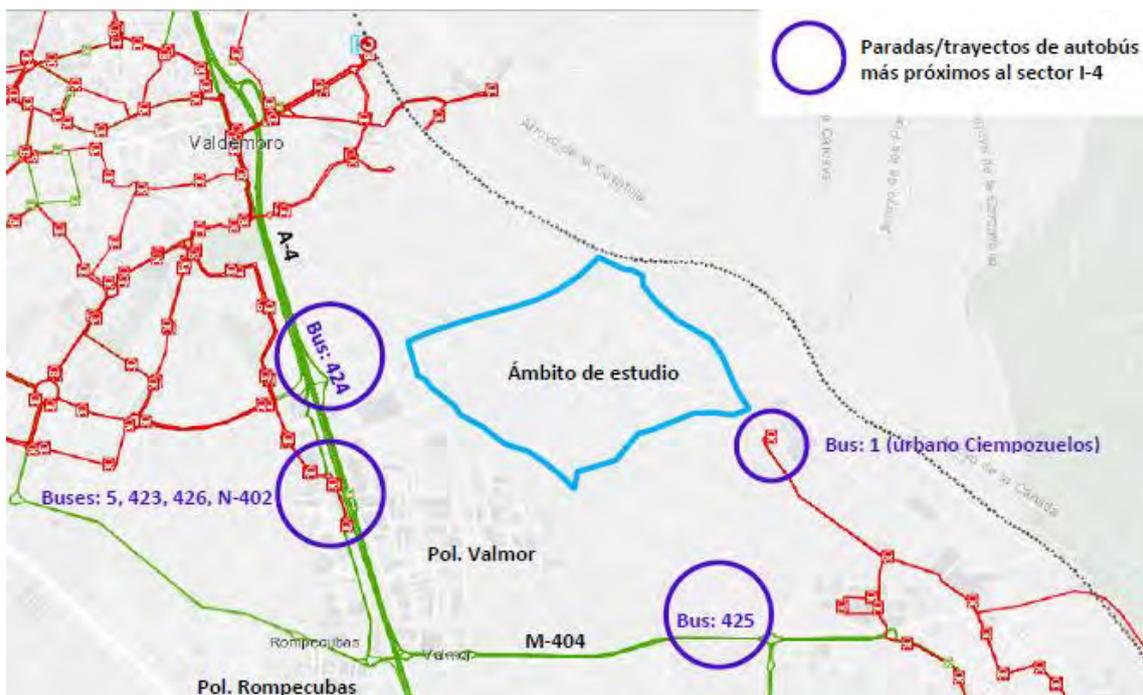


[4].- RELACIÓN DEL ÁMBITO CON LOS TRANSPORTES.

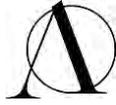
La oferta actual de transporte público se encuentra limitada por la distancia a las paradas existentes, por lo que, el nuevo desarrollo del Logistik City Green Life pretende modificar algunas de estas líneas para dar cobertura a la demanda de transporte público derivada de la actividad que se va a llevar a cabo en el nuevo polígono industrial.



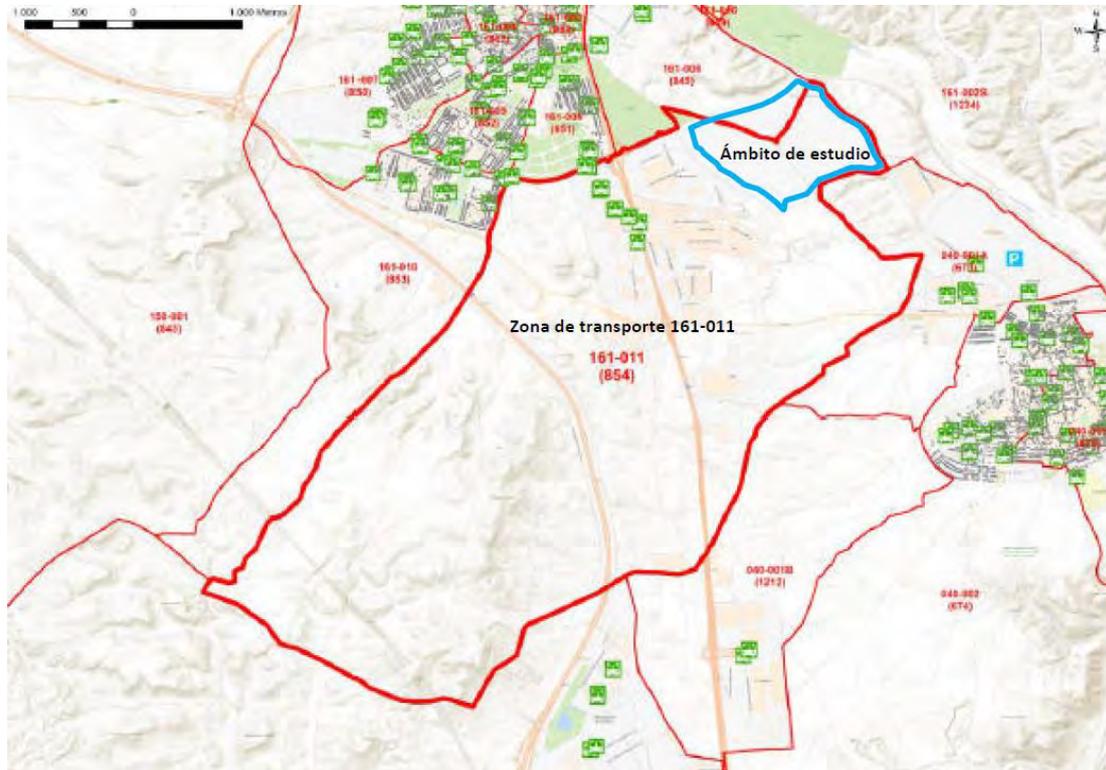
Paradas de autobús urbano e interurbano próximas al Logistik City Green Life



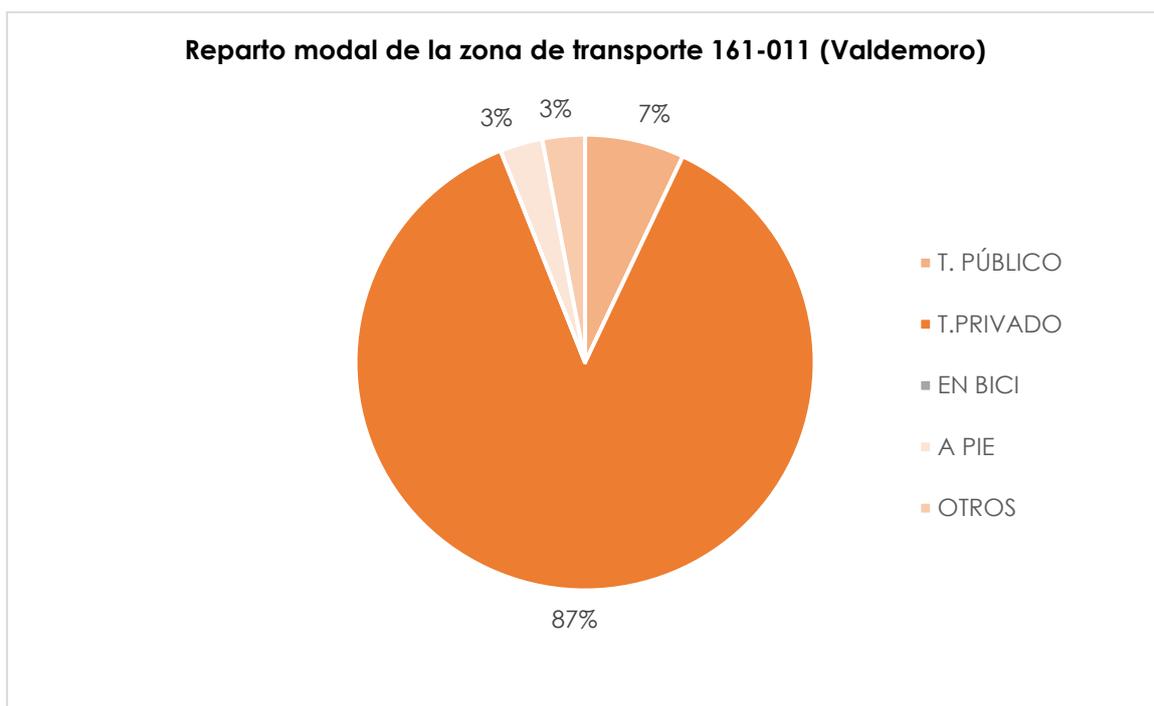
Esquema de líneas de autobús más próximas al Logistik City Green Life



El ámbito de estudio pertenece a la zona de transporte 161-011 de la EDM 2018. Dentro de esta zona de transporte se encuentran los polígonos industriales vecinos de Valdemoro (polígonos Valmor y Rompecubas). Por lo que resulta una zona muy representativa de la movilidad del futuro desarrollo industrial.



T. PÚBLICO	T.PRIVADO	EN BICI	A PIE	OTROS
7%	87%	0%	3%	3%

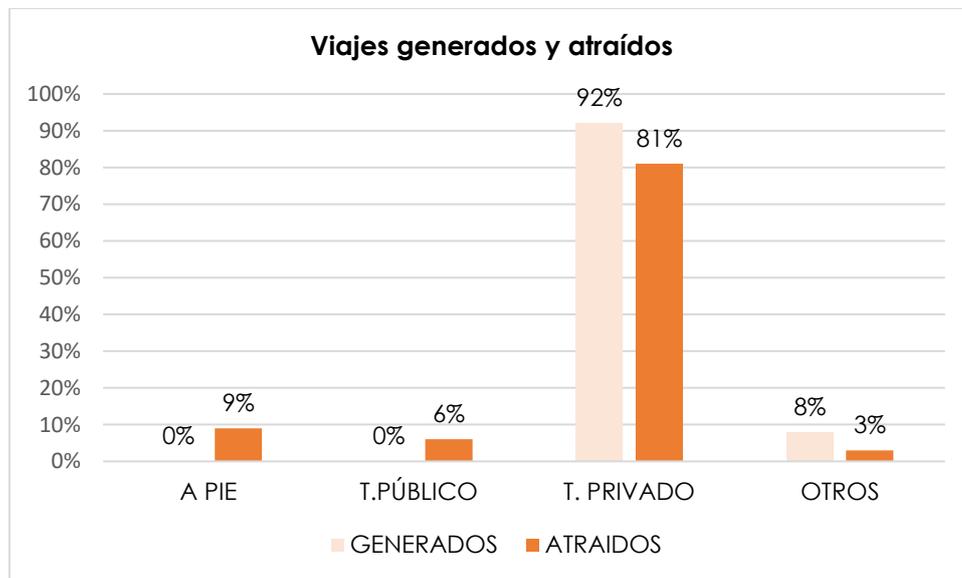




Es destacable que, en el ámbito de estudio, la cuota de reparto modal del vehículo privado resulta muy elevada (87%). Esto se debe a la cobertura parcial que ofrece el transporte público en términos de distancias hasta las paradas de transporte público y de frecuencia de paso, que hace aumentar los tiempos de recorrido.

Se indica en la figura siguiente el reparto modal distinguiendo viajes generados y atraídos.

	A PIE	T. PÚBLICO	T. PRIVADO	OTROS
GENERADOS	0%	0%	92%	8%
ATRAIDOS	9%	6%	81%	3%



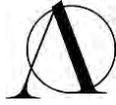
Es significativo también, aunque coherente con el tipo de áreas que cubre la zona de transporte (polígonos industriales), que el 70% del total de viajes realizados (generados, atraídos e internos) sean realizados por motivo de trabajo, seguido del motivo de compras, con un 6% de los viajes.

Por tanto, se trata de una zona de transporte muy vinculada al empleo, con viajes realizados mayoritariamente en vehículo privado. Asimismo, la ocupación de los vehículos privados de la zona de transporte que se analiza es de 1,10 pasajeros por vehículo, lo que supone una baja ocupación, propia de un área industrial con fuerte dependencia del vehículo privado y con desplazamientos motivados por el empleo.

Esta situación hace que sea necesario incorporar paradas de autobús en el interior de los polígonos industriales, que den una cobertura mayor a la demanda potencial, fomentando de este modo el uso del transporte público.

En nuestro caso, sería necesario desviar el trayecto de una o varias de las líneas de autobús que prestan servicio en las proximidades (líneas 423, 424, 425, 426 de interurbanos, línea 5 de autobús urbano de Valdemoro).

Esta medida debería ir acompañada de un refuerzo en aquellas líneas cuyo trayecto se desvíe, de manera que el nuevo recorrido no suponga un descenso en la frecuencia de

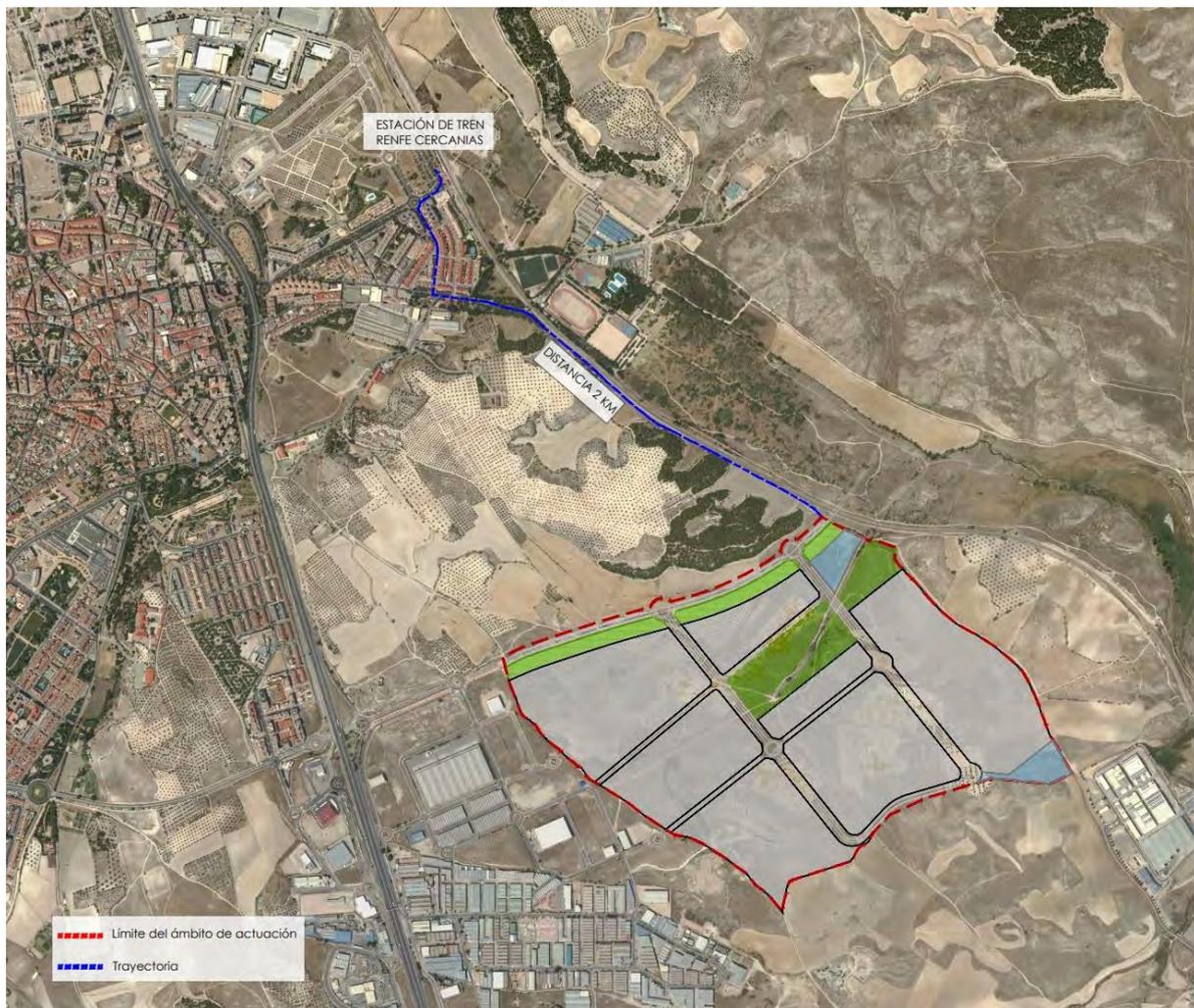


paso por las paradas existentes.

En la misma línea, y de cara a fomentar la intermodalidad y la utilización de modos de transporte sostenibles, sería beneficiosa la implantación de una línea de autobús con una frecuencia de paso competitiva entre la estación de Cercanías de Valdemoro y de Ciempozuelos, que diera cobertura en ambos municipios y fuera capaz de captar una parte de la demanda de movilidad laboral. De este modo aumentaría la proporción de viajes realizados en transporte público colectivo.

Otra medida aplicable para fomentar la reducción del tráfico y de la alta proporción de éste que se realiza en vehículo privado es la redacción y aplicación de planes de movilidad al trabajo por parte de las empresas del nuevo polígono logístico-industrial, que incluyan medidas como la implantación de sistemas de transporte en servicios colectivos para empleados o el fomento de vehículo compartido, ya que en la actualidad la ocupación es baja, de 1,10 pasajeros/vehículo.

Como conclusión, se garantiza que: Se realizarán las gestiones oportunas con el Ayuntamiento y el Consorcio de transportes de la Comunidad de Madrid para que se cumpla la frecuencia mínima en autobús de 72 viajes entre semana y 30 viajes en fin de semana, así como el fomento de los planes de movilidad, mediante vehículos compartidos o servicios colectivos de transporte que se promocionaran por las empresas.



Ubicación de la estación de RENFE y la distancia al ámbito de desarrollo