

Informe de Movilidad en Colmenar Viejo



UN TRANSPORTE DE TOD@S Y PARA TOD@S



02.02.2016

Este informe son las conclusiones de Ganemos Colmenar tras la puesta en marcha de una experiencia participativa sin precedentes en el municipio, se trata de diagnóstico participativo del Transporte en Colmenar Viejo con más de 300 aportaciones realizadas por cerca de 90 personas.

Ganemos Ganemos Colmenar | www.ganemoscolmenar.es

Plz. de Eulogio Carrasco s/n, Colmenar Viejo, 28770 Madrid

Tlf: 628 186 604 | info@ganemoscolmenar.es

Twitter: [@ganemoscolmenar](https://twitter.com/ganemoscolmenar) | FB: [www.fb.com/ganemoscolmenar](https://www.facebook.com/ganemoscolmenar)

Índice de Contenidos

Introducción

Caracterización de la movilidad en Colmenar Viejo

Calidad y precio del transporte en Colmenar Viejo

Reparto modal y sus impactos

Desplazamientos principales y problemas de tráfico

Extensión del transporte público y frecuencia

Propuestas para una movilidad social y sostenible en Colmenar Viejo

Criterios

Objetivos

1. Mejorar la calidad de vida en Colmenar Viejo
2. Reducir la necesidad de la movilidad obligada
3. Reducir el reparto modal del coche a favor del peatón, la bici y el transporte público
4. Restaurar el orden de prioridades: peatón, transporte público, bici, taxi, moto, ... automóvil particular
5. Aumentar la eficiencia de los modos motorizados para lograr reducción de externalidades negativas del transporte
6. Intermodalidad completa

Plan de Movilidad Urbana sostenible y participado

Apuesta por un transporte público de calidad, seguro y social

Fomento del uso del Tren de cercanías:

Integración total de todos los modos de transporte

TRANSPORTE INTERURBANO

Mejorar la movilidad peatonal y ciclista en Colmenar Viejo



OTRAS MEDIDAS

Introducción

La agenda social de Colmenar es altamente dependiente del desarrollo urbano. Los sistemas de transporte público son uno de los elementos centrales que definen las dinámicas de desarrollo urbano. **La movilidad urbana es determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos de salud y educación.**

La gestión del desarrollo urbano en Colmenar Viejo es una tarea especialmente compleja, que involucra tanto a la Comunidad de Madrid, como a nuestro ayuntamiento, así como a diversas instituciones públicas y privadas, y a su vez altamente condicionada por otros municipios de influencia y muy especialmente por Madrid. Por ello, las políticas públicas y programas de acción son muy difíciles de diseñar e implementar, y las lecciones extraídas en unos casos son difíciles de trasladar y adaptar a otras ciudades. Pensando en esto, Ganemos Colmenar ha puesto en marcha unas jornadas sobre Movilidad Urbana. El objetivo principal suministrar información relevante para el diseño de políticas públicas eficaces y la gestión efectiva de los sistemas de transporte público de Colmenar Viejo y su adecuado encaje con las necesidades de los vecinos y la realidad regional y comarcal. De esta manera, **Ganemos Colmenar contribuye al desarrollo sostenible, a la mejora del acceso a los servicios públicos, al crecimiento económico y a la integración de los vecinos en la región y en el área metropolitana de Madrid.**

Colmenar Viejo tiene un futuro desarrollo urbano muy distinto de otros pueblos, **Colmenar Viejo es singular y único, al estar su casco urbano rodeado por parajes naturales de un valor incalculable.** Esa mezcla entre lo urbano y el campo conlleva necesariamente un cambio en las estrategias de movilidad para garantizar la inclusión social de la población colmenareña y su derecho a un medio ambiente de calidad y saludable.



Colmenar Viejo es el tercer municipio en nuestra región en tamaño, y está dentro del área metropolitana de Madrid, donde se concentra casi el 90% de la población. Y son precisamente municipios como el nuestro enfrentan un reto medioambiental de gran importancia. De entrada las zonas metropolitanas contribuyen en una proporción mayor del 75% a la contaminación global y utilizan más del 70% de la energía consumida por la humanidad. El funcionamiento de las metrópolis es una de las claves en lo que se ha venido a caracterizar como la “crisis ecológica”, tanto en su dimensión local como global. Esto tiene para Colmenar Viejo una importancia singular, porque **Colmenar forma parte de la metrópoli, sí, pero su mayor atractivo y potencial económico reside en nuestro campo.** Además de para preservar nuestros espacios naturales, **los sistemas de transporte urbano son una oportunidad clara para conseguir avances importantes en la reducción de emisiones que contribuyen al efecto invernadero y, por lo tanto, son un ámbito importante de la lucha global contra el cambio climático.** Y en ese sentido la reformulación de la políticas de movilidad en clave de sostenibilidad es para Ganemos Colmenar una prioridad.

Caracterización de la movilidad en Colmenar Viejo

Calidad y precio del transporte en Colmenar Viejo

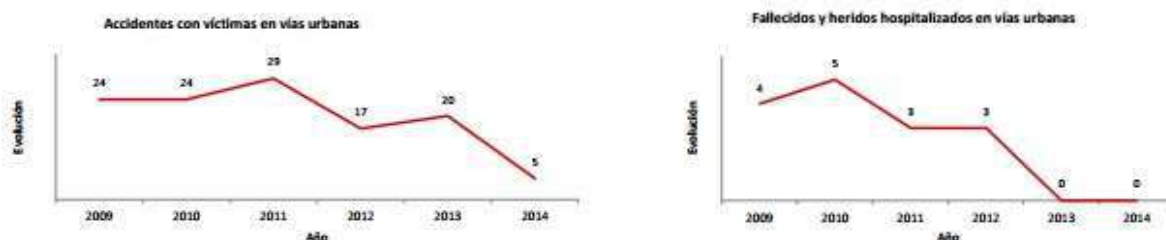
En Colmenar Viejo el transporte público es de una calidad media, pero **el coste mensual de sus tarifas supera el valor deseable del 6% del salario mínimo.** De hecho, la zona B3, en la que Colmenar Viejo está inserto, el precio final del abono mensual asciende a hasta un 12.5% del SMI. Además los usuarios de transporte colectivo gastan más tiempo que los usuarios de automóviles y motocicletas, y sus niveles de confort son menores.

En Colmenar Viejo, no se prioriza la circulación de los Vehículos de Alta Ocupación y no existen vías específicas dentro del área urbana, ni en las conexiones interurbanas. En relación a la prioridad para peatones y ciclistas es peor para los primeros, existiendo para los ciclistas carriles bici en vías interurbanas, pero siendo las conexiones de estos carriles con el área urbana muy mejorables.

Viajes urbanos en Autobuses Urbanos Otros Municipios por municipio y zonas tarifarias							
	Municipio	Operadores	Tipo de billete			Total Viajes 2013	Total Viajes 2012
			Billete Sencillo	10 viajes	A. Transportes		
B1	Alcobendas	Interbús, S. L.	271.294	313.899	1.325.643	1.930.836	1.872.647
	Aranda de Blas, S.L.		229.976	237.989	1.321.642	1.309.647	1.896.968
	Coslada	Empresa Turística de Autobuses, S.A.	11.417	19.969	131.063	162.449	133.781
	Galapá	Avanza Interurbanos, S.L.	205.603	249.706	1.047.277	1.302.586	1.406.188
	Leganes	Empresa Martín, S.A.	84.574	86.100	381.514	352.188	546.599
	Pradol de Alarcón	Llarena Bus, S.L.	101.724	108.609	674.926	885.259	903.907
	San Fernando de Henares	Empresa Turística de Autobuses, S.A.	7.961	11.796	44.275	64.032	101.213
	San Sebastián de los Reyes	Interbús, S. L.	114.221	101.109	398.029	613.359	641.704
	San Juan de los Ríos	San Juan Abad, S.L.	51.818	45.427	385.296	482.541	492.718
	San Lorenzo del Escorial	Empresa Municipal de Fuentelabrada	523.549	456.281	2.547.746	3.727.578	3.847.466
B2	Las Rozas	Autoperfuria, S.A.	7.705	8.213	42.474	58.392	99.027
	Madrid	Llarena Bus, S.L.	37.674	35.568	197.454	270.696	453.049
	Móstoles	Arriba De Blas, S.L.	193.697	180.921	826.652	1.201.270	1.309.011
	Parla	Avanza Interurbanos del Sur, S.L.	510.895	81.624	576.786	1.169.305	1.236.397
	Pinto	Autobus Interurbanos, S.A.	46.016	85.061	184.368	315.445	284.041
	Rivas-Vaciamadrid	La Vela, S.A.	5.931	8.352	39.302	53.585	629.543
	Torrejón de Ardoz	Nex Continental Holdings, S.L.U.	878.632	664.774	2.635.993	4.179.399	4.961.335
	Valencia	Alca Metropolitana, S.A.U.	110.275	45.531	427.590	583.396	546.950
	Alcalá de Henares	Alcalá Bus, S.L.	1.509.584	2.422.004	5.257.443	9.189.031	9.967.749
	Alcala	Interbús, S. L.	640	6.386	2.262	9.288	10.515
B3	Arganda del Rey	Urbanos de Arganda, S.A.	208.128	313.833	611.743	1.133.704	1.270.987
	Colmenar Viejo	Autobus Interurbanos, S.A.	38.268	18.468	240.705	297.441	323.535
	Colado Villalba	Francisco Larrea, S.A.	157.068	153.232	1.004.748	1.315.048	1.172.484
	Colmenar Viejo	ENDO, S.A.	98.868	68.110	443.818	610.796	639.568
	Navalcarnero	Arriba De Blas, S.L.	34.072	28.726	174.367	237.165	245.561
	San Lorenzo de El Yugo	La Vela, S.A.	2.027	6.464	32.750	31.244	72.740
	Torrejón de Ardoz	Autocares Julián de Castro, S.A.	61.867	87.269	301.750	450.886	466.982
	Valdemoro	Autobus Interurbanos, S.A.	404.961	737.362	1.693.405	2.835.978	3.068.305
	Aranjuez	Autocares Mosano, S.L.	351.314	268.570	1.099.082	1.718.966	1.695.542
	El Escorial	Autocares Herranz, S.L.	1.458	3.198	3.513	8.169	8.316
C1	Guadarrama	Larrea, S.A.	4.781	2.161	17.261	24.203	25.203
	Madrid	Nex Continental Holdings, S.L.U.	3.199	2.924	11.042	17.165	11.148
	Morata de Tajuña	La Vela, S.A.	344	860	2.051	3.255	2.916
	San Lorenzo del Escorial	Nex Continental Holdings, S.L.U.	2.421	3.382	3.252	9.005	689
	San Lorenzo del Escorial	Autocares Herranz, S.L.	119.948	57.408	198.795	376.151	393.816
C2	Valdemoro	Transportes Urbanos del Noroeste S. L.	4.009	6.735	15.899	26.643	33.049
	Cacerilla	Larrea, S.A.	14.915	7.970	45.372	68.257	77.234
TOTAL 2013			6.410.834	7.175.991	24.137.583	37.926.408	40.853.960

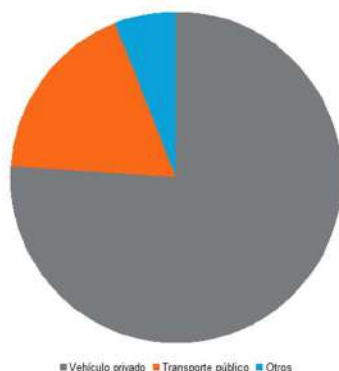
Reparto modal y sus impactos

El uso del transporte individual concentra el 73% de consumo total de energía y cerca del 80% de la emisión de contaminantes. El consumo del transporte individual de energía por viaje es cuatro veces superior al consumo producido con el uso del transporte colectivo, y **la emisión por viaje es nueve veces más alta en contaminantes locales que afectan la salud de las personas, y cuatro veces más alta para contaminantes de efecto invernadero**. El número de muertes en accidente de tráfico en Colmenar cada año es de 19,8 (cifra media de los últimos 6 años). Los peatones comprenden el 12,6 % de las muertes.



Existen diferencias importantes en el reparto modal de Colmenar Viejo y el de una ciudad como Madrid. Aunque en Madrid ciudad el reparto modal muestra que la mayoría de los viajes se hacen a pie o en transporte público, en Colmenar Viejo hay una clara inversión de

estos valores, y el uso del automóvil es muy alto. La explicación de que en el reparto modal de Colmenar Viejo prime el vehículo privado se explica por una multiplicidad de factores.



Lo primero que se observa es que **el parque de automóviles y motocicletas ha crecido y envejecido muy rápidamente**. Esto es debido fundamentalmente a que los desarrollos urbanísticos no se han acompañado de una inversión que garantice la interconexión con el transporte interurbano. También **pesa sobre la población colmenareña uno de los billetes más caros del transporte público, situándose en 6.5 puntos porcentuales sobre el 6% del SMI mensual**, muy por encima de lo deseable. Esa tendencia al alza del transporte individual, implicará un aumento del consumo de energía, de emisión de contaminantes, de congestión y de accidentes

de tráfico, que pueden llevar a Colmenar Viejo a situaciones críticas en un futuro próximo. **Afortunadamente, mediante la inversión en la mejora de las conexiones con la Estación de Cercanías y la inversión en un transporte de alta calidad, se puede frenar esta tendencia, lo que mejoraría sensiblemente las condiciones de movilidad y reduciría los impactos ambientales.**

Parque de vehículos automóviles		
		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Total a 31/12/2013	27.844	9,5
Ciclomotores	891 (3%)	10,4
Motocicletas	1.789 (6%)	9,0
Turismos	20.963 (75%)	9,3
Furgonetas	1.817 (7%)	11,4
Camiones	1.911 (7%)	10,1

Parque de vehículos automóviles		
		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Total a 31/12/2014	28.082	9,8
Ciclomotores	872 (3%)	11,3
Motocicletas	1.883 (7%)	9,2
Turismos	21.195 (75%)	9,5
Furgonetas	1.819 (6%)	11,5
Camiones	1.863 (7%)	10,7

Desplazamientos principales y problemas de tráfico

La mayoría de los desplazamientos se realizan de Colmenar Viejo a Madrid y viceversa, y precisamente prima en los desplazamientos externos el uso del vehículo privado, lo que deriva en que **el principal problema de tráfico de la ciudad se da en hora punta, en la**

M-607 de salida por la mañana y de entrada por la tarde. Uno de los factores que mayor incide en este problema de tráfico es el nivel de ocupación del coche, que en nuestra ciudad se sitúa en 1,2 pasajeros por vehículo.

Viajes por estaciones de RENFE-Cercanías en día laborable medio

Estación	Entradas	Salidas	Total	Estación	Entradas	Salidas	Total
2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Aeropuerto T4	1.633	1.200	1.809	1.359	3.442	2.652	26,79%
Alcalá de Henares	13.771	14.879	12.347	14.431	26.118	29.410	-11,19%
Alcalá Universidad	2.475	3.294	2.747	2.916	5.222	6.210	-15,91%
Alcobendas/S. Reyes	5.970	5.932	5.328	4.865	11.298	10.797	4,64%
Alcorcón	8.420	9.217	7.726	10.824	16.146	20.041	-19,44%
Aravaca	384	741	459	698	843	1.349	-37,51%
Aluche	14.892	15.517	15.312	15.406	30.204	30.923	-2,33%
Aranjuez	5.449	4.731	5.344	5.082	10.793	9.813	9,99%
Aravaca	7.568	8.433	7.713	8.647	15.281	17.080	-10,53%
Centro Madrid-Estaciones	11.618	12.596	10.410	12.143	21.828	24.739	-11,66%
Aluche	161.163	160.969	160.323	161.845	321.486	322.814	-0,41%
Asuqueros	3.197	3.499	3.166	3.129	6.363	6.628	-4,00%
Cantoblanco	13.405	13.585	13.271	14.723	26.776	28.308	-6,41%
Ciudadela	328	869	314	893	642	1.702	-62,28%
Chamartín	35.575	38.733	38.513	42.844	74.088	81.577	-9,16%
Chamartín	3.681	3.148	3.526	3.193	7.207	6.341	13,86%
Colindale	383	306	358	328	741	694	6,77%
Colmenar Vieja	3.090	3.301	3.011	3.427	6.101	6.728	-9,32%
Colindale	10.732	11.683	10.241	11.836	21.033	23.519	-10,57%
Colindale	4.154	5.278	4.419	5.796	8.872	11.099	-20,44%
Delicias	4.534	4.607	4.371	4.552	8.905	9.159	-2,77%
Dos de Octubre	4.236	3.928	4.130	3.850	8.366	7.778	7,56%
El Barrio	2.799	2.634	2.847	2.724	5.646	5.358	5,38%
El Barrio	4.290	4.342	4.848	4.963	9.238	9.305	-0,72%
El Escorial	1.598	1.519	1.488	1.357	3.386	2.876	17,72%
El Gótico	680	85	286	49	966	134	620,90%
El Pozo	6.159	6.449	6.344	5.556	12.503	12.005	4,15%
Embarcadores	13.729	13.974	15.053	14.505	28.782	28.479	1,08%
Fanjul	2.743	2.942	2.906	2.860	5.649	5.802	-2,65%
Fuente de la Mora	4.032	2.831	4.372	3.159	8.404	6.090	38,00%
Galapagar	1.093	793	1.116	726	2.209	1.519	45,42%
Galapagar	14.833	16.072	14.714	16.475	29.547	32.547	-9,22%
Getafe Ind.	907	1.280	956	1.336	1.863	2.616	-28,78%
Getafe Sector 3	2.028	1.821	1.629	2.124	3.657	3.945	-7,30%
Guadajajara	4.176	4.403	4.201	4.600	8.377	9.003	-7,87%
Guadajajara	2.835	2.613	2.888	2.698	5.723	5.311	7,76%
La Gata	3.476	3.410	2.951	3.220	6.427	6.610	-2,77%
La Sierra	10.595	10.915	10.811	9.134	21.206	20.049	5,77%
Laguna	6.226	6.341	6.437	5.501	12.663	11.842	6,93%
Las Matillas	4.387	4.516	4.216	5.035	8.603	9.553	-9,94%
Las Matillas	8.068	6.102	6.877	5.595	14.945	12.097	22,54%
Las Matillas	2.879	3.196	2.592	2.894	5.271	5.960	-11,56%
Las Matillas	3.372	3.190	3.133	3.020	6.505	6.210	4,78%
Las Rozas	4.296	4.564	3.845	3.838	8.141	8.402	-3,11%
Total	812.066	857.475	812.066	857.475	1.624.132	1.714.950	-5,30%

No obstante, en los desplazamientos externos se observa una mayor utilización del transporte público que en los desplazamientos internos. Uno de los factores que incide en que los colmenareños hagan un menor uso del Tren en comparación con otros municipios de nuestro entorno y tamaño es que **la estación de Cercanías está apartada del centro del pueblo.**

Extensión del transporte público y frecuencia

Se identifica un problema de **falta de conexión importante de los nuevos desarrollos urbanísticos**. Por ejemplo, el barrio de la Estación sólo cuenta con una línea que conecta el barrio con la estación de cercanías y con el Centro Comercial el Ventanal de la Sierra. Algo similar ocurre con el centro histórico por el que no pasa ninguna línea de autobús, y es perfectamente viable que un bus de menor tamaño conectará el centro del municipio dónde están la mayoría de los servicios con el resto del pueblo.

Existe así mismo un problema de horario que afecta a los alumnos que residen en el Barrio de la Estación, al no coincidir los horarios con las entradas y salidas de los centros



educativos. **Una adaptación de estos horarios a los usos que le dan los usuarios del barrio de la Estación, entre ellos acudir a los colegios e institutos sería suficiente para solucionar el problema.** Por ejemplo, saliendo el autobús del origen a las 8:10 ya permitiría que los alumnos llegaran a la hora de inicio de las clases, al mismo tiempo a la salida sería conveniente retrasar la salida en 5 minutos para permitir tiempo suficiente para que los alumnos salgan de las clases y puedan hacer uso del autobús urbano. Por ejemplo saliendo del Olivar a las 14:35 y 15:35 en lugar de 14:30 y 15:30 como ocurre ahora.

En cuanto al autobuses circulares, se aprecia que algunos de ellos como la Línea 1, sólo circulan en un sentido y no en ambos, esto hace que los recorridos sean en ocasiones excesivamente largos. **Desdoblado las líneas de autobuses circulares, para que hicieran los recorridos en uno y otro sentido, reduciríamos el tiempo de los trayectos y haríamos más atractivo su uso.**

Las conexiones entre la Estación de Cercanías y el área urbana tienen un horario adecuado durante la hora punta. En cualquier caso si se observa una mala frecuencia en las hora valle, produciendo en ocasiones una espera excesiva por los usuarios que usan el tren al llegar y tener que esperar 20 minutos hasta que llega el autobús o 20 hasta que sale el próximo tren. **Un aumento de la frecuencia de los autobuses en un 15% mejoraría sustancialmente los tiempos de espera y fomentaría el uso del tren.**

Autobuses Urbanos en Colmenar Viejo

- L-1 Circular
- L-3 San Sebastián - Estación Cercanías RENFE
- L-4 Ronda Oeste - Estación Cercanías RENFE
- L-5 Estación Cercanías RENFE - San Sebastián
- L-6 Estación Cercanías RENFE - Olivar

Autobuses Interurbanos en Colmenar Viejo

- 610 Torrelodones - Hoyo de Manzanares - Colmenar
- 720 Colmenar Viejo - Collado Villalba
- 721 Madrid (Plaza Castilla) - Colmenar Viejo
- 722 Madrid (Plaza Castilla) - Colmenar Viejo (Glorieta Mediterráneo)
- 723 Colmenar Viejo - Tres Cantos
- 724 Madrid (Plaza Castilla) - Manzanares - El Boalo
- 725 Madrid (Plaza Castilla) - Miraflores - Bustarviejo - Valdemanco
- 726 Madrid (Plaza Castilla) - Guadalix - Navalafuente
- 727 Colmenar Viejo - San Agustín del Guadalix

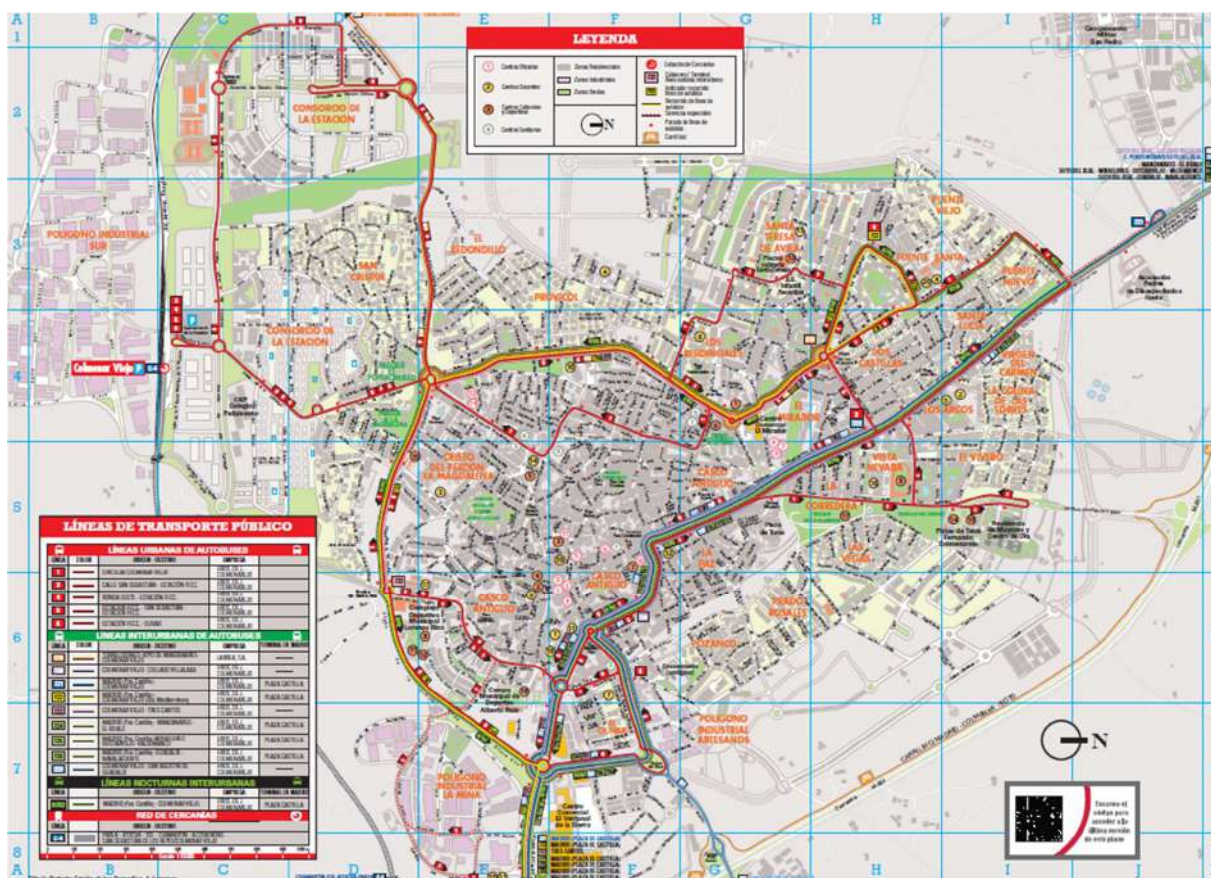
Autobuses Nocturnos en Colmenar Viejo

- N-702 Viernes, Sábados y Vísperas
- N-702 de Domingo a Jueves
- N-725 Viernes, sábados y vísperas de festivos.
- N-726 Viernes, sábados y vísperas de festivos.
- N-724 Viernes, sábados y vísperas de festivo.

Cercanías C-4

Parla-Atocha-Chamartin-Alcobendas-Colmenar Viejo

Radio-Telefono Taxi Colmenar



Propuestas para una movilidad social y sostenible en Colmenar Viejo

Criterios

Colmenar Viejo requiere una política de movilidad superadora de la actual concepción del transporte público como una mercancía o servicio sometido a los criterios de mercado. El principal problema de este enfoque, que ha primado durante los años de gobierno del Partido Popular, es que para que el transporte público alcance el punto de equilibrio de la rentabilidad sus niveles de calidad, seguridad y confort se ven muy reducidos, haciendo que la tendencia en Colmenar Viejo sea el uso del vehículo privado. En contraposición, Ganemos Colmenar propone una transición hacia un modelo de transporte público en el que el ayuntamiento de Colmenar Viejo adopte un liderazgo claro en la planificación y gestión del servicio prestado. **El modelo resultante debe apostar por unos criterios que**

le permitan consolidar una nueva cultura de la movilidad, criterios que se pueden resumir en: **Sostenibilidad; Equidad social; Calidad de vida de los vecinos y Comodidad para los usuarios.**

Sólo con esos criterios en mente se puede proponer un modelo que contribuya a:

- **Detener el calentamiento global atribuible al consumo energético**, dado que el transporte por carretera es uno de los principales emisores de GEI.
- **Mejorar la salud y la calidad del aire en Colmenar Viejo**, ya que el transporte privado motorizado es el principal emisor de contaminantes dañinos para la salud, dióxidos de nitrógeno y micro partículas, entre otros.
- **Evitar el despilfarro energético**, ya que el bajo rendimiento del motor de explosión y la baja ocupación de los vehículos privados (1,2 personas/vehículo) contribuyen a una enorme ineficiencia energética.
- **Minimizar las importaciones de derivados del petróleo**. Que contribuyen decisivamente al incremento del déficit de la balanza de pagos.
- **Reducir la elevada siniestralidad** que caracteriza la dependencia del uso masivo del vehículo privado motorizado (automóvil y motocicleta).
- **Atenuar los impactos sociales negativos** asociados a un modelo territorial basado en exceso en la accesibilidad universal con el vehículo privado motorizado.
- **Disminuir la congestión del tráfico** en las salida y entrada del municipio en las hora punta.

Objetivos

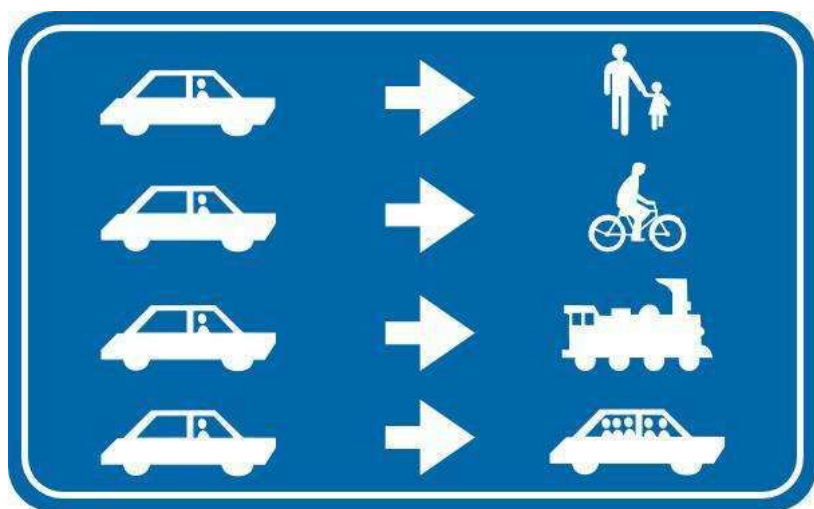
1. Mejorar la calidad de vida en Colmenar Viejo

El principal objetivo de la movilidad debe ser mejorar la calidad de vida de la ciudad, aumentando las opciones de movilidad a quienes no tienen ahora alternativas y reduciendo las numerosas externalidades negativas que existen (contaminación, ruido, estrés, costes, accidentes). Colmenar Viejo ha de ser un lugar con los servicios de una gran ciudad y el ritmo y calidad de vida de un pequeño pueblo.

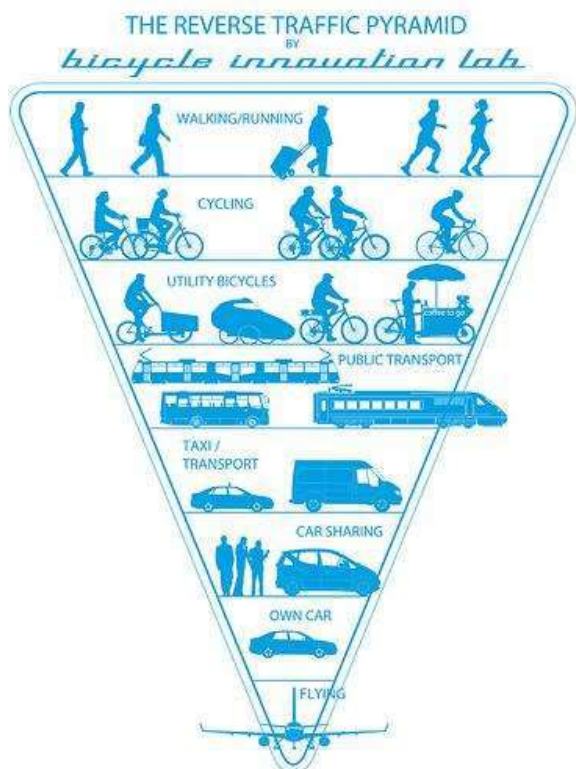
2. Reducir la necesidad de la movilidad obligada

En un escenario de distancias crecientes debido a la mala planificación urbanística, el reparto modal hacia medios más favorecedores de la calidad de vida es cada vez más difícil. Es necesaria una política que busque la reducción de la movilidad no deseada (fundamentalmente los desplazamientos casa-trabajo), acercando distancias mediante un nuevo modelo urbanístico que favorezca la ciudad densa y compleja.

3. Reducir el reparto modal del coche a favor del peatón, la bici y el transporte público



4. Restaurar el orden de prioridades: peatón, transporte público, bici, taxi, moto, ... automóvil particular



Para lograr el cambio modal, se ha de tener esta secuencia de prioridades siempre presente en todos los ámbitos, desde el diseño urbano del espacio público hasta las normativa de circulación.

5. Aumentar la eficiencia de los modos motorizados para lograr reducción de externalidades negativas del transporte

Cuando no sea posible el cambio modal, se tendrá en cuenta la eficiencia para establecer prioridades con los siguientes tres criterios:

- **Eficiencia del viaje:** aumentar el reparto modal de los medios más eficientes/con menos externalidades por viajero, y en consecuencia potenciar el uso de cercanías para los trayectos con Madrid, UAM, Alcobendas... Potenciar el autobús para los trayectos urbanos y con otros pueblos de la zona no conectados por cercanías.
- **Eficiencia del vehículo:** mejorar la eficiencia de los vehículos motorizados que no se hayan conseguido captar hacia los modos más eficientes. Aquí entran medidas

como potenciar el vehículo eléctrico, incentivar sistemas de compartir coche en Colmenar Viejo, etc.

- **Eficiencia del sistema:** reducir o evitar la longitud de los viajes y la necesidad de viajar. Esto va desde aumentar la compacidad y complejidad (que se pueda ir andando a por el pan, vaya) hasta el teletrabajo (reducción de la movilidad obligada).

6. Intermodalidad completa

La cantidad de modos y redes existentes puede aprovecharse mucho más si se eliminan las trabas artificiales que dificultan la combinación de más de un medio de transporte en un viaje cotidiano.

Introducir sistemas que permitan hacer uso de los distintos medios de transporte de Colmenar con una única tarjeta o billete: aparcamiento de la estación, taxi, bici pública (cuando se ponga en marcha) etc.

Plan de Movilidad Urbana sostenible y participado

Para el fomento de la movilidad sostenible y el transporte público es fundamental elaborar **un Plan de Movilidad Urbana sostenible y participado que tenga en cuenta la siguiente jerarquía en la movilidad: peatonal, no motorizado, vehículo colectivo y vehículo privado.** El objeto de este plan es hacer de Colmenar Viejo una ciudad amable al peatón y a la bicicleta, en la que no haya que caminar más de 10 minutos hasta la parada de autobús más próxima.

Un modelo de ciudad que estudie iniciativas como carriles bici en las vías rápidas y zonas escolares, zonas 30 y zonas peatonales permanentes o en los fines de semana en el casco urbano, especialmente en el centro histórico. Un centro histórico que requiere una redistribución del espacio público atendiendo a la prioridad del ciudadano que camina, el que va en bici y en transporte público por encima del coche privado. Esto implica:

- Que en calles estrechas la falta de espacio ha de solucionarse restringiendo al modo que más espacio ocupa
- Que las grandes avenidas de la ciudad han de ser arterias de vida para la ciudad antes que autopistas urbanas

- Que la resolución de puntos conflictivos de la ciudad ha de priorizar la comodidad de itinerarios del peatón, la bici y el transporte público, aunque para ello se perjudique la comodidad del coche
- Que la restricción del espacio del coche no debe producirse condicionada a que se construyan alternativas para que éste se siga usando en otra parte.

El principal problema al que se enfrentan los conductores es que en las zonas comerciales, y en el centro hay más coches que espacios de aparcamiento, por ello hay que tomar varias medidas necesarias para reducir este problema:

- Red de aparcamientos disuasorios.
- Prioridad del aparcamiento en superficie para servicios, repartos, medios alternativos, residentes y visitantes, en este orden.

La participación ciudadana es un elemento transversal en las propuesta de Ganemos Colmenar, y por ello queremos para nuestra ciudad **un Consejo de la Movilidad con participación ciudadana** que pueda ayudar a recoger las experiencias y reivindicaciones de los usuarios del transporte público, de los expertos y de los vecinos y vecinas.

Apuesta por un transporte público de calidad, seguro y social

El transporte público es un elemento central, por ello es necesario adecuar los distintos medios de transporte público a la demanda y a los trayectos que son más eficaces.:

- **Potenciar el tren como** medio de transporte de conexión entre Colmenar Viejo, Madrid, Tres Cantos, UAM y Alcobendas.
- El uso del autobús tiene una demanda decreciente, por lo que es necesario replantear el papel con la concesión privada de transporte público en Colmenar Viejo para lograr unos recorridos más directos rápidos y complementarios a la red de cercanías.
 - Así **potenciar el autobús como medio de transporte para conectar Colmenar Viejo con los pueblos de la sierra**, así como la movilidad desde y hacia hasta la estación de cercanías, así como dentro del término municipal.
 - Otro espacio donde el autobús ofrece una ventaja comparativa es en los horarios nocturnos, donde es **imprescindible recuperar y mejorar la frecuencia del búho para reforzar horarios**: en fin de semana cada hora, y entre semana cada hora y media, recuperando los horarios anteriores.

Estudiar posibilidades de coordinación con otros municipios, incluido Tres Cantos.

- Por último estudiar la **implantación de rutas escolares** y posibilidad de horas valle en el transporte público municipal para los alumnos durante el horario escolar.

Otro elemento esencial es corregir el desajuste de precio que tiene el transporte público de Colmenar Viejo, un primer paso sería Incorporar el concepto de precios sociales al transporte público en nuestro municipio.

El avance hacia un Smart City mediante la implantación de sistemas de información de las frecuencias de paso de los autobuses por SMS o app móvil.

Fomento del uso del Tren de cercanías:

- Ampliar las plazas de aparcamiento para bicicletas, coches y motocicletas en la estación de tren, mediante la autorización de uso del aparcamiento exterior y descuentos del parking subterráneo con la tarjeta de transporte. A largo plazo crear nuevos parkings disuasorios cercanos a la estación de Cercanías para facilitar así el acceso al servicio de trenes no solamente por parte de los vecinos de Colmenar Viejo, sino también de pueblos cercanos.
- Mayor frecuencia de los autobuses que llevan a la estación de Cercanías y coordinación con los trenes. El incremento del coste por el incremento de frecuencia se vería compensado por el aumento de pasajeros.
- Reclamar el aumento en la frecuencia de trenes y de horarios incluyendo el horario nocturno. Algo que no tendría porqué suponer un aumento de costes para Renfe, sino posiblemente un mejor negocio teniendo en cuenta todos los usuarios potenciales que ahora no hacen uso del servicios.
- Puesta en marcha de un sistema de bicicleta pública cuyo eje vertebrador sea la conexión del tren con el resto de Colmenar Viejo.

Integración total de todos los modos de transporte

La intermodalidad ha de ser completa entre todos los medios de transporte públicos, la bici y el coche. Varias medidas se pueden tomar para lograrlo:

- Colmenar Viejo no ha abordado la integración tarifaria completa, algo que ya es frecuente en muchas ciudades. Esto implica una revisión del sistema actual de



tarifas, medio de pago y la incorporación de modos actualmente excluidos en el Consorcio de Transportes: taxis, coche compartido, aparcamientos municipales, etc.

- Eliminar todas las trabas legales al transporte de bicis, carritos y equipajes en el transporte público

TRANSPORTE INTERURBANO

Es importante tener una comunicación fluida con los pueblos vecinos que no sea en sentido radial, sino que se apueste por la transversalidad. En sentido Colmenar Viejo es un espacio al que los vecinos de diferentes pueblos acceden a servicios públicos fundamentales. Los vecinos de Colmenar Viejo, queremos que se acerque la cultura, los servicios públicos, los comercios a los municipios de la Sierra, y que Madrid no sea la única ciudad de la región donde se concentran los servicios.

Si las políticas de desarrollo territorial dotan de más servicios a estos pueblos, se vería reducida la huella ecológica, al necesitar desplazamientos más cortos para que los vecinos acudan a los cines, hospitales, universidades, teatros etc. Esta política territorial de desarrollo de los municipios de la Sierra debe ir acompañada de unas mejores conexiones de Colmenar con: Villalba, San Agustín de Guadalix, Hoyo de Manzanares, Soto del Real etc.

La propuesta que se plantea desde Ganemos Colmenar tiene dos ejes, el primero es la mejora de los servicios de Cercanías con la conclusión del aumento de la línea de Tren hasta Soto del Real (algo que ya está aprobado y planeado por el consorcio, pero que no ha sido presupuestado). El segundo eje es interconectar los municipios de la sierra y utilizar el Tren de Cercanías como lanzadera a Madrid. El polígono Industrial de la Estación ofrece un espacio privilegiado para que existe una terminal de conexión con la sierra, que permita que el Tren de Colmenar sea una auténtica lanzadera para conectar Madrid y la Sierra. Una inversión que repercutiría en la recuperación del comercio y la industria en los polígonos, que ha quedado muy deteriorada por los años de crisis.

- Mejorar los horarios:
 - Reforzar horarios en hora punta
 - Evitar el solapamiento de líneas de autobuses que llegan a CV. desde Madrid.
- Establecer una parada de autobús en la M607 para el acceso más rápido al Metro en Montecarmelo y solicitar al ayuntamiento de Madrid la instalación de un parking

disuasorio en las inmediaciones de la estación. (algo que ya ha solicitado otros municipios como S.S. de los Reyes)

- Facilitar el acceso directo en bus desde Colmenar Viejo a las Universidades UAM y UCM
- Extensión hasta Colmenar de la línea de autobús a Barajas línea 827
- Facilitar la circulación de los buses que salen del pueblo con carril Bus VAO y proponer que cuando se construya el tercer carril de la carretera 607 sea Bus VAO
- Mejorar y aumentar las paradas en la carretera M-104 (Colmenar Viejo – San Agustín de Guadalix) línea 727 (S. Agustín de Guadalix - CV) y en toda la carretera de Colmenar Viejo M-607 dónde existen paradas sin marquesina, con poca iluminación y sin pasos en la carretera. lo que las hace peligrosas e inhóspitas.
- Conexiones en autobús a Tres Cantos en domingo Línea 723
- Prolongar hasta Colmenar la L827 Canillejas, Barajas, Aeropuerto, Alcobendas, UAM, Tres Cantos.

Mejorar la movilidad peatonal y ciclista en Colmenar Viejo

La ciudad ha de ser permeable a peatones, bici y transporte público en cualquiera de sus trayectos y para ello se ha de poder atravesar de la manera más corta y agradable a pie, en bici y transporte público todas las grandes vías urbanas que fraccionan el tejido urbano. Las acciones irían desde la construcción de pasos donde no existen, hasta la redefinición del reparto del espacio en los que ya están pero discriminan a estos modos de transporte, o la pacificación de los urbanos de difícil tránsito.

- Introducir un sistema de alquiler de bicicletas.
- Instalación de aparcamientos de bicicletas en el municipio.
- Mejora de las conexiones con los carriles bici de la M607.
- Aceras pensadas para las personas: con espacio suficiente para las personas con movilidad reducida, carritos infantiles, sillas de ruedas, etc.
- Potenciar el uso del circuito de seguridad vial entre los alumnos de primaria y secundaria.

- Establecimiento de estacionamientos disuasorios en las inmediaciones de la Estación de Tren y del centro que sea gratuito al menos para los usuarios de la Tarjeta de Transporte Público.
- Progresiva peatonalización del centro para estimular el comercio, evitar los ruidos, mejorar la calidad de vida. Esa progresiva peatonalización pasaría por fines de semana libres de tráfico hasta lograr un centro por el que residentes y carga y descarga fueran los usos prioritarios y autorizados.
- **Creación de un servicio de bicicletas eléctricas.** Entre otras ventajas, este servicio con una base en la estación de Renfe supondría un incremento del uso del tren
- Establecer carril bici por la vía de circunvalación y otras vías rápidas del municipio que este conectada a todas las salidas de Colmenar Viejo para conectar con el carril bici de la autovía.
- Establecer un carril bici entre El Mirador, El Portachuelo y la estación de Cercanías
- Potenciar un servicio a pie y en bicicleta a los colegios e Institutos
- Ampliar el acceso peatonal en el centro reduciendo el ancho de la calzada
- Construcción de salidas al entorno rural por vía peatonal
- Construcción de paso peatonal paralelo a la carretera de Hoyo de Manzanares
- Campaña y medios para fomentar el uso de la bici en la zona urbana

OTRAS MEDIDAS

- Apertura del acceso norte a la carretera M607 (dirección Navacerrada).
- Recuperar la rotonda de Soto. Camino de la cruz de Soto.
- Disponer de un punto de recogida de pasajeros en coche en la parada del Polígono de la Mina.
- Mejorar la señalización vial urbana.