

## ¡PRESENTA TUS PROPUESTAS Y PROYECTOS AL PLAN ESTRATÉGICO ALCOBENDAS LIDERA 2030!

**NOMBRE Y APELLIDOS:**

**ENTIDAD O EMPRESA:** AYUNTAMIENTO DE ALCOBENDAS

**TELÉFONO:** 91 659 76 00

**CORREO ELECTRÓNICO:**

**ÁREA MUNICIPAL o DISTRITO** (Marque con una X el Distrito al que pertenece):

<b>Distrito Centro</b>	<input type="checkbox"/>
<b>Distrito Norte</b>	<input type="checkbox"/>
<b>Distrito Urbanizaciones</b>	<input type="checkbox"/>
<b>Distrito Empresarial</b>	<input type="checkbox"/>
<b>Otro Municipio</b>	<input type="checkbox"/>

**Área Municipal** (Por favor, especificar):

Ver nota de Protección de Datos en la siguiente página: (\*)

El Ayuntamiento ha puesto en marcha el Plan Estratégico Alcobendas Lidera 2030 a partir de un diagnóstico sobre la ciudad –documento disponible en la web municipal- y ha iniciado un proceso de participación abierto a la ciudadanía, entidades y grupos interesados en nuestra ciudad. Con el objeto de conocer y posteriormente valorar las propuestas y proyectos presentados, le rogamos cumplimente los siguientes apartados:

- **Nombre del proyecto o propuesta** (Rellene una ficha por cada uno de los proyectos o propuestas que vaya a presentar):

**SUPERMANZANAS EN DISTRITO CENTRO. MOVILIDAD SOSTENIBLE Y REDES PEATONALES**

- **Ámbito de trabajo o laboratorio en el que considera que se inscribe su proyecto o propuesta** (Marque con una X el ámbito o ámbitos a cuyo desarrollo contribuye su propuesta):

<b>Ámbito Económico y Empleo</b> Generación de empleo. Desarrollo de empresas, comercios y negocios. Iniciativas emprendedoras. Desarrollo económico sostenible e innovación tecnológica	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Ámbito Entorno urbano y natural</b> Movilidad sostenible. Acceso a la vivienda. Energías. Nuevas tecnologías para servicios urbanos más eficientes. Proyectos <i>Smart</i>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>Ámbito Social y Sanitario</b> Mejora de la cohesión social. Prevención de la exclusión social en todas sus vertientes: Condiciones de vida, empleo, educación, salud, dependencia, cultura y deporte. Apoyo a los grupos más desfavorecidos y con menos recursos	<input type="checkbox"/>

- **Breve descripción del/los objetivo/s del proyecto o propuesta:**

- Reducir la presión del vehículo privado para aumentar la calidad de un ámbito urbano con muchas limitaciones
- Las supermanzanas permiten la segregación de tráfico en función de la jerarquía de las vías urbanas:
  - Las vías principales definen el perímetro de la supermanzana sin limitación al tráfico.
  - El interior de la supermanzana, que posibilita la multitud de usos y funciones, serán calles de coexistencia con prioridad peatonal.
- Ampliar la oferta de plazas de rotación en los aparcamientos públicos.
- Regular carga y descarga reduciendo la dimensión de los vehículos de reparto y acotando horarios.
- Potenciar la electromovilidad, transporte público y bicicleta

- **Alianzas establecidas (Qué organizaciones forman parte del proyecto o propuesta):**

- **¿Existe un documento donde se desarrolla más ampliamente este proyecto o propuesta?**

Sí	X
No	

En caso de que exista dicho documento, por favor, dinos cuántos anexos se incluyen con esta ficha: (Por favor, adjunta los anexos en el e-mail en el que mandes esta ficha)

Se adjunta anexo.

- **Otras observaciones** (Presupuesto estimado, instituciones u organizaciones implicadas...)

(\*)

INFORMACIÓN SOBRE PROTECCIÓN DE DATOS (REGLAMENTO EUROPEO 2016/679 de 27 abril de 2016)	
Responsable:	CONCEJALÍA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA
Finalidad:	Dinamización de procesos de participación ciudadana.
Legitimación:	Cumplimiento de una obligación legal del responsable de tratamiento.
Destinatarios:	No se cederán datos a terceros, salvo obligación legal.
Derechos:	De acceso, rectificación, supresión, así como otros derechos, según se explica en la información adicional.
Información adicional:	Puede consultar el apartado "Aquí Protegemos tus Datos" de la web municipal <a href="http://www.alcobendas.org">www.alcobendas.org</a> .

- Le recordamos que este mismo formulario podrá descargarlo o cumplimentarlo directamente en la web <http://www.alcobendas.org>. Podrá añadir a esta ficha cuanta información considere conveniente, tanto en papel como en formato electrónico.
- Para cualquier consulta puede dirigirse a la siguiente dirección, teléfono o e-mail:

Ayuntamiento de Alcobendas – Departamento de Planificación y Evaluación  
Plaza Mayor, 1

28100 Alcobendas (Madrid)  
Teléfono: 916597600 ext. 2233

Email: [direccionplanificacion@aytoalcobendas.org](mailto:direccionplanificacion@aytoalcobendas.org)

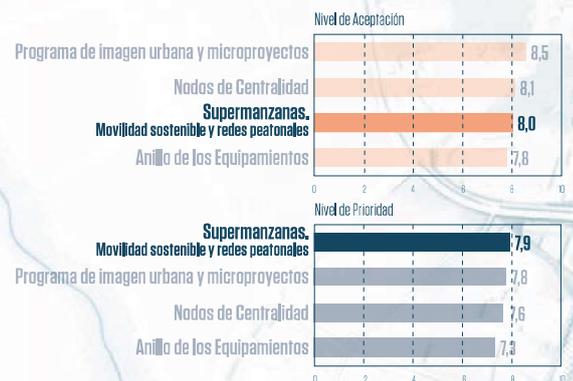
**¡Muchas gracias por su aportación!**

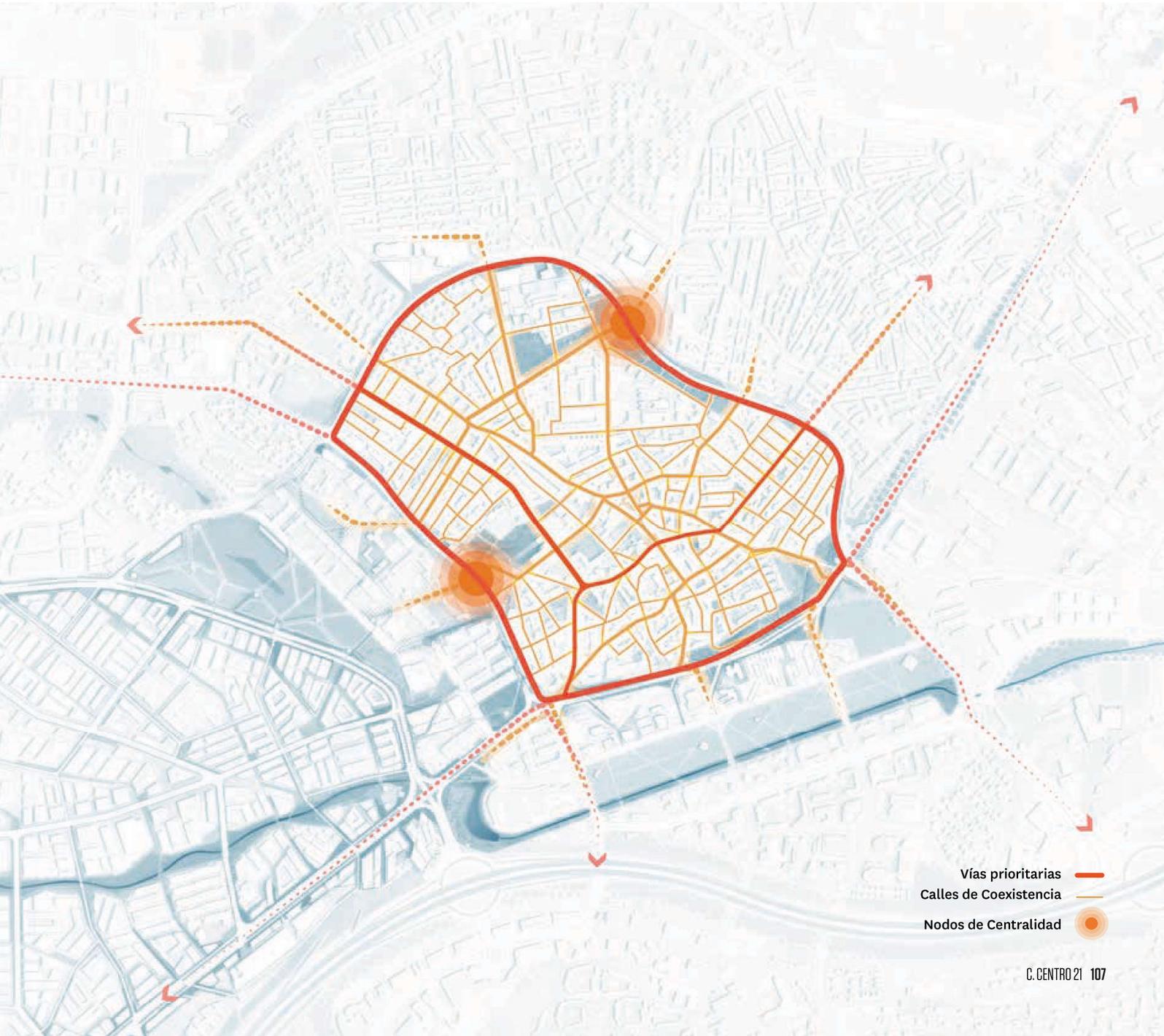
## 9. SUPERMANZANAS. MOVILIDAD SOSTENIBLE Y REDES PEATONALES

Aunque la mayor parte de los viajes en el interior del Centro se realizan a pie en los desplazamientos que tienen como origen o destino zonas exteriores al distrito el medio de transporte más frecuente es el vehículo privado. Además, las condiciones de congestión de las carreteras principales durante las horas punta hace que numerosos usuarios utilicen las calles del Centro como recorrido alternativo a la vez que la congestión en los accesos a la A-1 se extiende, afectando al tráfico en el distrito. Todos estos conflictos vinculados al uso del coche se dan en el contexto de unos espacios urbanos poco adecuados para la acogida de grandes volúmenes de tráfico. Las viarios del distrito Centro son estrechos y la trama urbana es irregular y con pocos ejes estructurantes del tránsito rodado salvo en sus ámbitos periféricos. Esta estructura amplifica el impacto del tráfico e incide en la calidad de vida, en la movilidad y en la funcionalidad y el atractivo de las calles como espacio público de uso ciudadano y se percibe de manera especialmente negativa en el aparcamiento que, de manera sistemática, se percibe como el principal problema del distrito Centro.

La transformación de estas pautas de tráfico es una de las demandas más claramente expresadas en los procesos de participación del Proyecto Conceptual. Reducir la presión de una cantidad de vehículos muy superior a la capacidad de acogida del espacio urbano es fundamental para

Resultados del Foro Ciudad 2

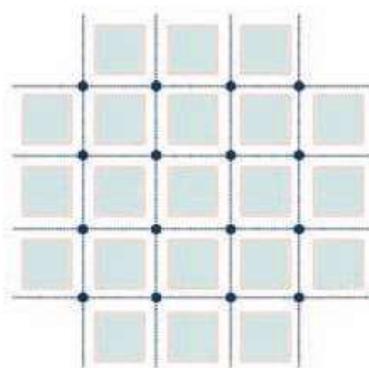




Vías prioritarias —  
Calles de Coexistencia —  
Nodos de Centralidad ●

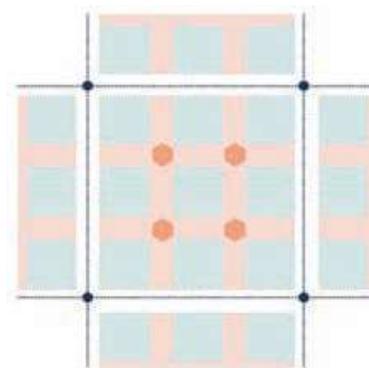
### Modelo Actual

Uso único derecho a paso



### Modelo Supermanzana

Multitud de usos y funciones



Las Supermanzanas permiten la segregación de tráficos y la organización de los distintos modos de transporte en función del carácter de las vías, otorgando un nuevo protagonismo a los desplazamientos a pie y en bicicleta y priorizando el transporte colectivo sobre el vehículo individual.

mejorar la calidad de un ámbito con muchas limitaciones. En todo el mundo la movilidad y el papel del vehículo privado están en el corazón del actual debate urbano, especialmente en relación con las áreas centrales con alta densidad y una estructura propensa a la congestión. Las numerosas experiencias existentes han mostrado que reducir el papel de automóvil en este tipo de espacios aporta grandes ventajas. Se reduce la contaminación atmosférica y el nivel de ruido, lo que se traduce en mejoras del confort y la salud de los ciudadanos, se dispone de nuevos espacios para aumentar y mejorar el espacio público y la imagen de la calle como lugar central de la vida urbana y se hacen posibles nuevas actividades que dotan de interés y atractivo a estos espacios, se reducen de manera muy significativa los accidentes y los atropellos, un factor de creciente importancia en zonas como el Centro con una alta proporción de personas mayores, aumenta la afluencia a los comercios a pie de calle al sustituir coches que pasan de largo por peatones que pueden pararse y entrar. La implantación de modelos que favorezcan caminar y el uso de la bicicleta se asocia a beneficios para la salud en una sociedad en la que el sedentarismo es una de las causas más importantes de enfermedad.

El distrito Centro tiene una escala muy adecuada para la implantación de nuevos sistemas movilidad. Las

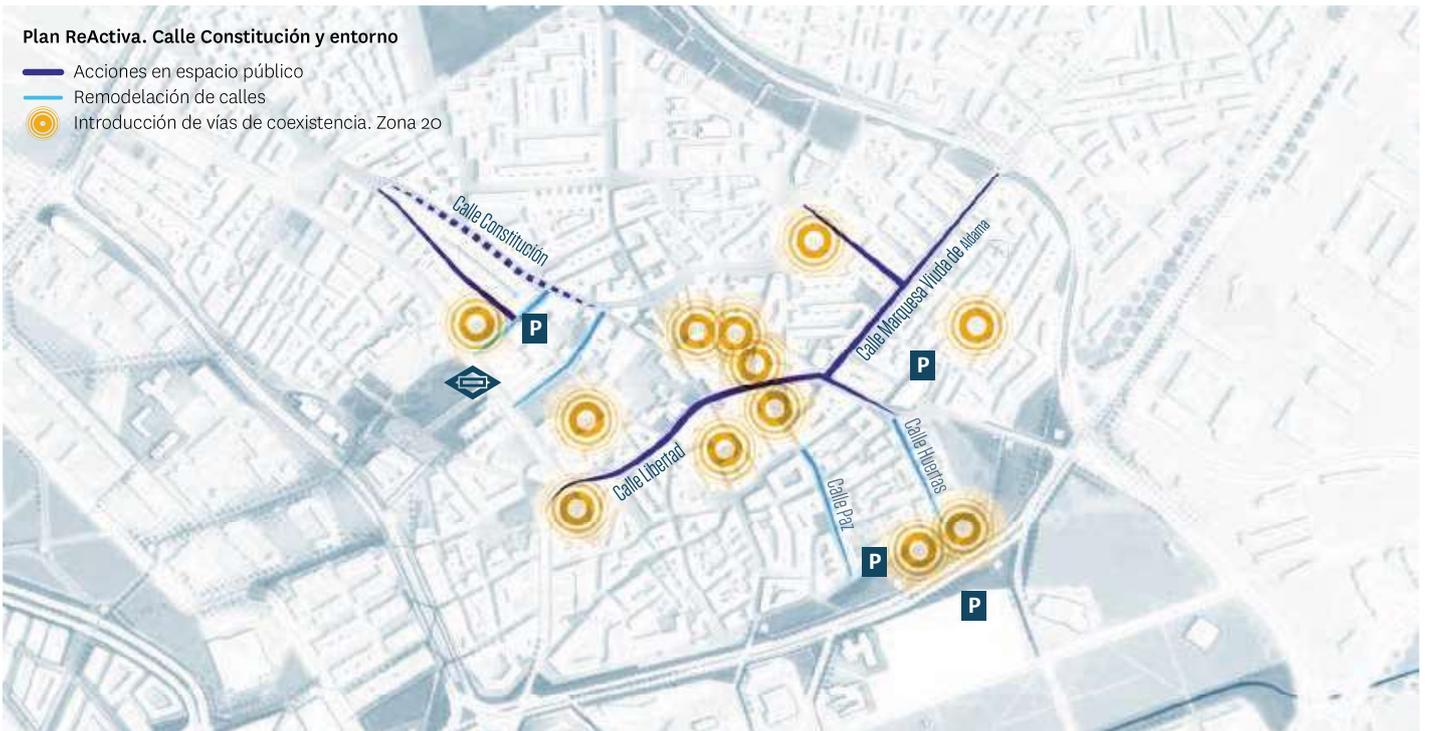
dimensiones del distrito permiten desplazarse caminando en menos de 20 minutos entre dos puntos cualesquiera y prácticamente toda la población se encuentra a menos de 10 minutos andando de equipamientos como estaciones de metro o cercanías, colegios, centros de salud o los principales ejes comerciales. El desarrollo de esquemas de desplazamiento, tráfico y transporte público innovadores y atractivos, apoyados en una combinación de diseño urbano, regulación y uso de nuevas tecnologías es un factor muy importante para la proyección exterior de Alcobendas y para dar a conocer las nuevas oportunidades que ofrece su distrito Centro como lugar atractivo para vivir, trabajar y disfrutar.

La epidemia de COVID-19 ha impuesto la necesidad de aumentar la distancia entre las personas para minimizar los riesgos de contagio. Como respuesta a esta situación el plan ReActiva Alcobendas plantea la reordenación del espacio público en algunas zonas. Esta iniciativa es la etapa inicial de una profunda transformación de las pautas de movilidad en el Distrito Centro.

Estas propuestas del plan ReActiva se centran en una primera fase en la calle Constitución y su entorno. En este ámbito se redistribuyen los espacios públicos, incrementando el arbolado y las zonas sombreadas y

### Plan ReActiva. Calle Constitución y entorno

- Acciones en espacio público
- Remodelación de calles
- ⊙ Introducción de vías de coexistencia. Zona 20



---

mejorando su calidad y accesibilidad como elemento de vida urbana y atracción hacia el comercio local. Se plantea la peatonalización de algunos tramos y el diseño de zonas de coexistencia configurando una estructura inicial de Supermanzanas.

Las Supermanzanas permiten la segregación de tráficos y la organización de los distintos modos de transporte en función del carácter de las vías, otorgando un nuevo protagonismo a los desplazamientos a pie y en bicicleta y priorizando el transporte colectivo sobre el vehículo individual.

Las Supermanzanas establecen una jerarquía de las vías urbanas en dos niveles. Las Vías Principales admiten la circulación de todo tipo de vehículos. Entran en esta categoría las vías perimetrales del área central del distrito (Avenida de España, Bulevar Salvador Allende y Paseo de la Chopera) además de las calles de Marqués de la Valdavia, Libertad y Marquesa Viuda de Aldama. La sección de estas vías se adaptará para adecuarlas a las nuevas orientaciones que se plantean para los sistemas de movilidad: ampliación de las aceras, implantación de carriles reservados para ciclistas y para sistemas de transporte público y vehículos de emergencias y limitación de los carriles para vehículos privados a un máximo de uno por cada sentido. Estas Vías

Principales conectan con el resto de los ejes de mayor capacidad que conectan las diferentes zonas de la ciudad, incluido el futuro sistema de viarios estructurantes que se propone en el distrito Empresarial, y con las vías rápidas de conexión interurbana. Esta nueva configuración de las vías reduce la velocidad de los coches, preserva la seguridad de peatones y ciclistas y da protagonismo al transporte público. Es importante que, paulatinamente, la flota de vehículos de transporte público esté compuesta por vehículos eléctrico con cero emisiones.

Estas Vías Principales definen el perímetro de las Supermanzanas. En el interior de estas se desarrollará un sistema de calles de coexistencia o de tráfico compartido, que puede ser utilizado tanto por peatonas como por ciclistas o vehículos siendo el diseño urbano el principal elemento de gestión del tráfico. La eliminación de aceras y el uso de pavimentos para peatones en toda la extensión de la calle elimina la idea de que existen zonas para vehículos y zonas para peatones y todo ello pasa a ser espacio público de uso común con una velocidad limitada a 20 Km/h para los coches como elemento fundamental de convivencia. La reducida capacidad de acogida de las calles del Centro y la necesidad de acomodar los diferentes sistemas de movilidad requiere establecer algunas limitaciones al acceso con vehículo al interior de las Supermanzanas

### Analogías

Malgrat de Mar, Barcelona



Plaza Saitama, Tokyo



Brighton, Inglaterra

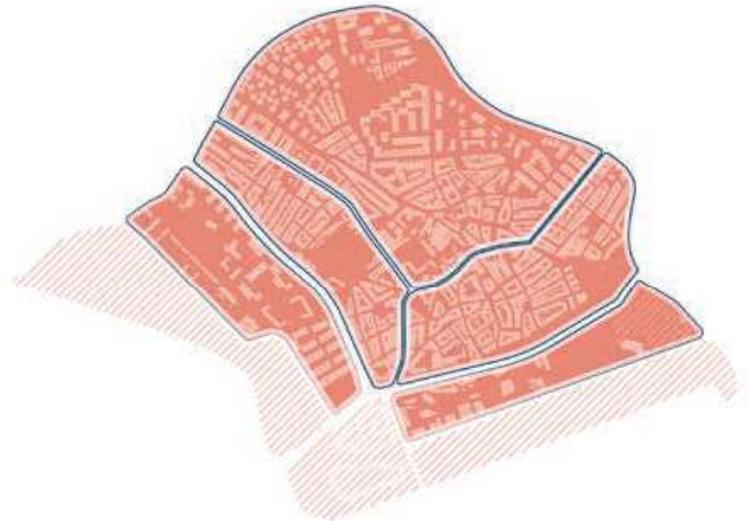


pudiendo circular por estos ámbitos los residentes y personas con empleo en la zona con un tiempo limitado de parada en la calle y el resto de los usuarios siempre que su destino sea un aparcamiento subterráneo.

La eliminación del aparcamiento en la calle en el interior de las Supermanzanas es un elemento esencial para desincentivar el uso del vehículo privado y crear las condiciones necesarias para ampliar y mejorar el espacio público. Como alternativa es necesario activar la amplia oferta de aparcamientos subterráneos existente en el distrito. Para ello se propone ampliar la oferta de plazas de rotación y reducir los precios tanto de compra como de alquiler de las plazas de residentes. El exceso de plazas vacías que existe en la actualidad en estas instalaciones es un indicador de un desajuste entre la oferta y los precios solicitados que debe reequilibrarse para que estos espacios desarrollen adecuadamente su función en la estructura urbana. Adicionalmente se plantea el aumento de plazas mediante la construcción o ampliación de aparcamientos disuasorios en los puntos de acceso al Centro: Calle Huelva con Marqués de la Valdavia, Bulevar Salvador Allende y en la futura Puerta 4.0.

La regulación de la carga y descarga y de las labores de reparto debe buscar reducir la dimensión de los vehículos

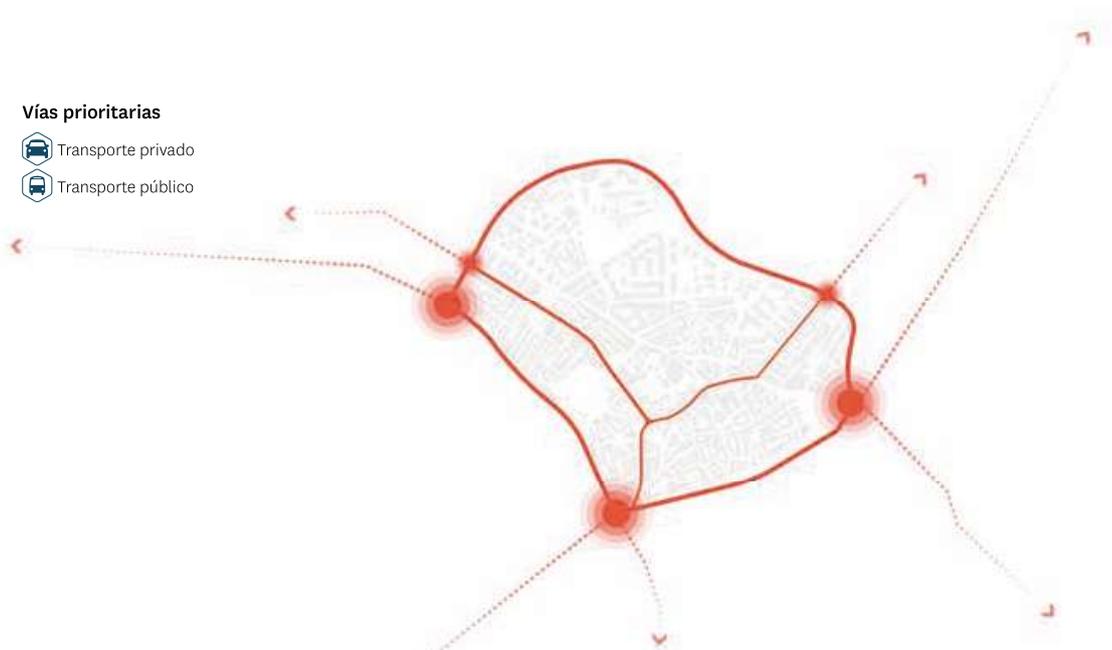
### Supermanzanas



#### Vías prioritarias

 Transporte privado

 Transporte público



(máximo 7,5 toneladas), acotar los horarios de esta actividad y los tiempos de parada en los lugares prefijados e incorporar nuevos sistemas para la distribución de paquetería (bicicletas de carga, furgonetas eléctricas, puntos de recogida de paquetes...).

Especialmente para personas mayores o con discapacidades es importante contar con un sistema de transporte público, ahora inexistente en las zonas interiores del Centro. Las nuevas tecnologías permiten disponer ya de pequeños vehículos eléctricos de bajo impacto perfectamente compatibles con espacios de coexistencia de este tipo. Existen además aplicaciones y procedimientos ampliamente usados y en funcionamiento en muchas ciudades para organizar estos servicios mediante sistemas a la demanda, tanto en la recogida como en la elección de destino de los pasajeros que mediante sistemas GPS permiten optimizar los recorridos y adaptar los trayectos a las demandas de cada momento. Se espera que en un

plazo de tres años están operativos ya en muchos lugares servicios de este tipo prestados mediante vehículos sin conductor. Este sistema de transporte permitirá conectar cualquier punto del interior de las supermanzanas con equipamientos y sistemas de transporte localizados en el Anillo de los Equipamientos y con los aparcamientos disuasorios propuestos en el entorno del Centro.

### Calles de Coexistencia

- Residentes
- Carga y descarga
- Peatones
- Bicicletas
- Electromovilidad
- 

- Vías prioritarias
- Vías secundarias
- Vías terciarias
- Nodo Intermodal



### Electromovilidad



### Isócronas a pie

- 5 min caminando
- 10 min caminando
- 15 min caminando

