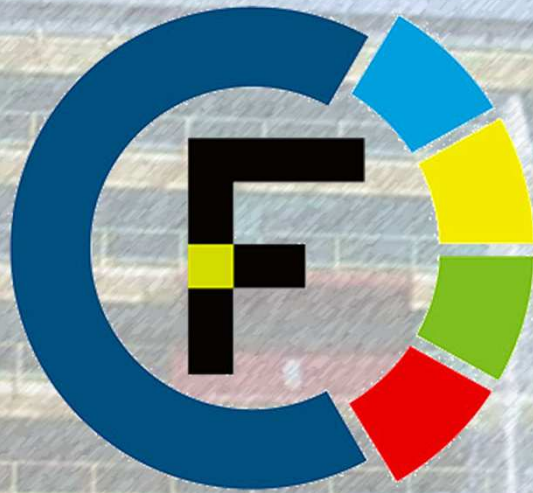


Distrito



Centro

PLAN

MOVILIDAD

FUENLABRADA

DISTRITO **C**ENTRO

■ Diciembre **2019** ■

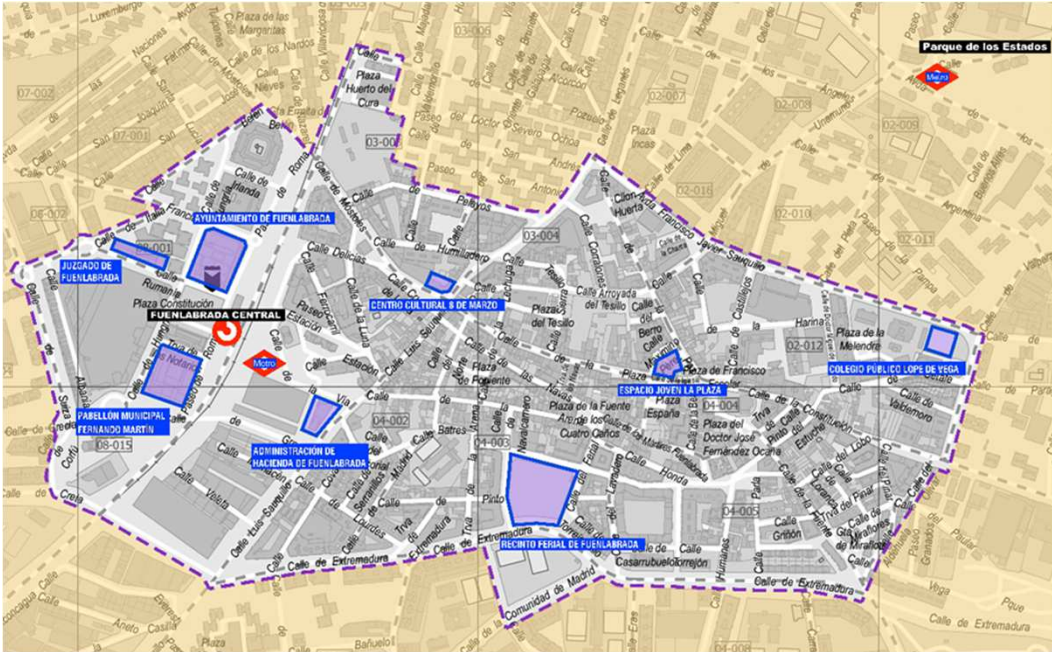
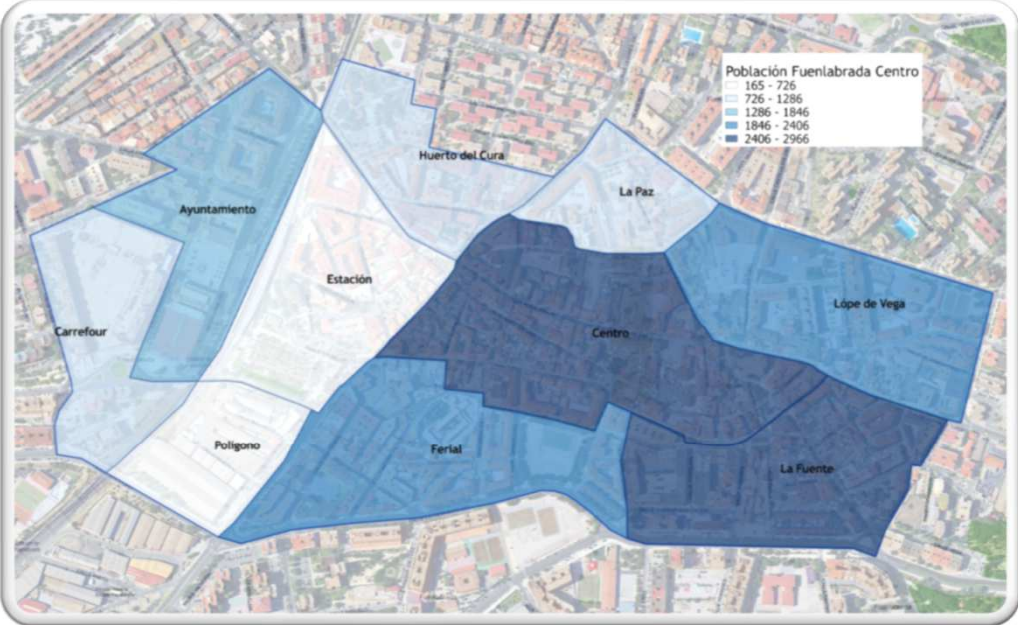


Desarrollo
Organización
Movilidad



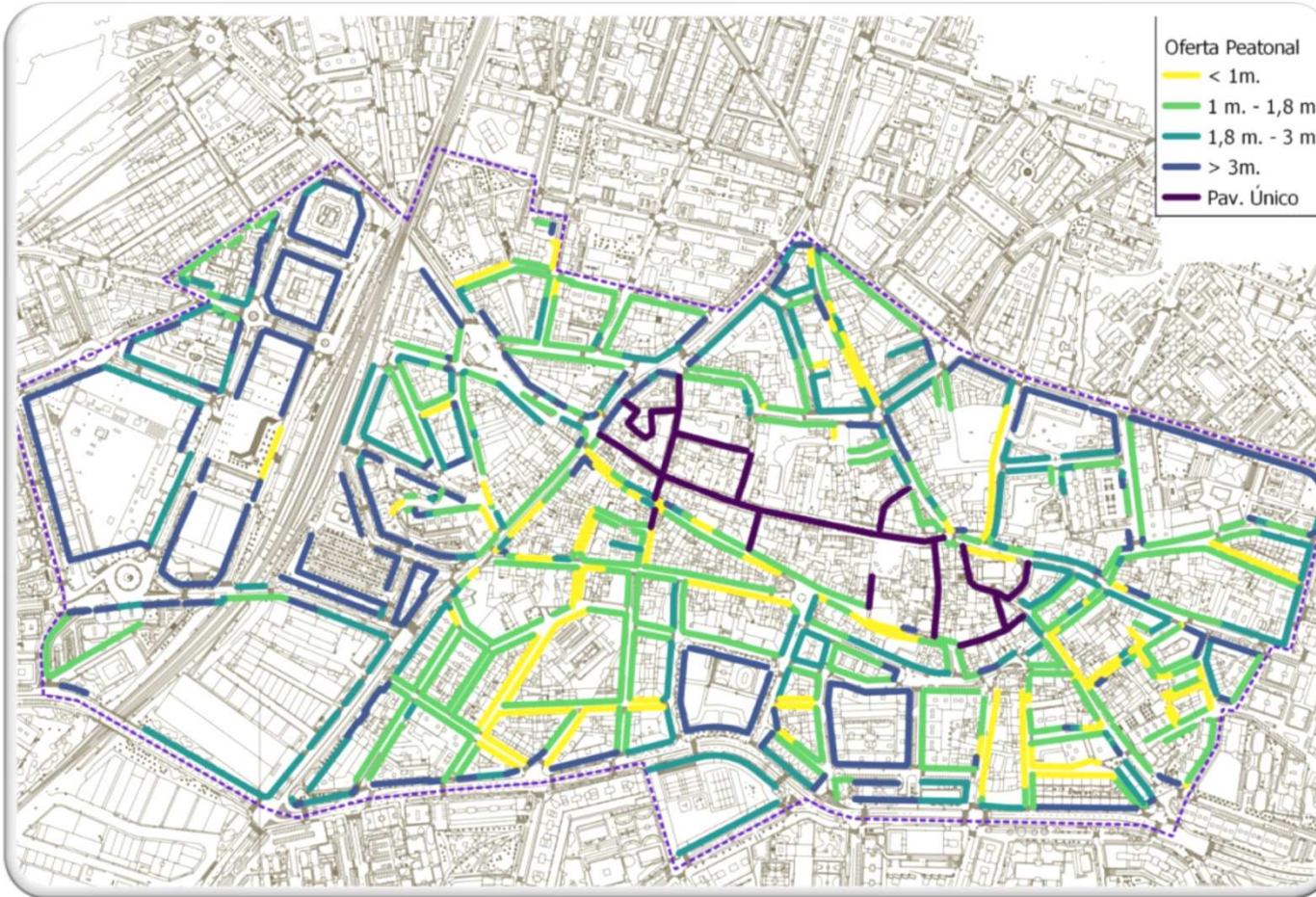
Ayuntamiento de
FUENLABRADA

15.000 habitantes y 69.000 m². Centro terciario (Ayuntamiento, Juzgados, Hacienda) y comercial

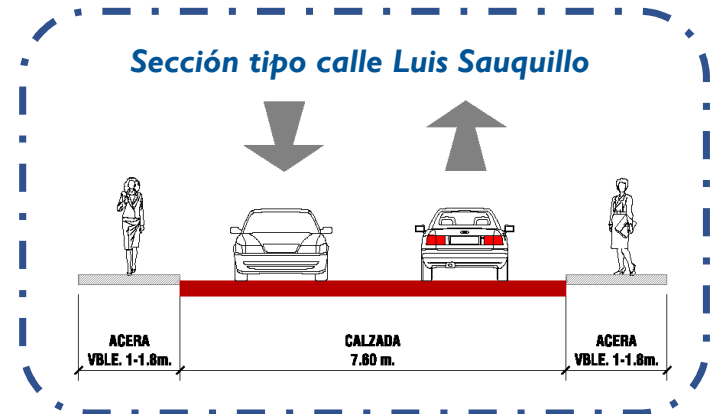
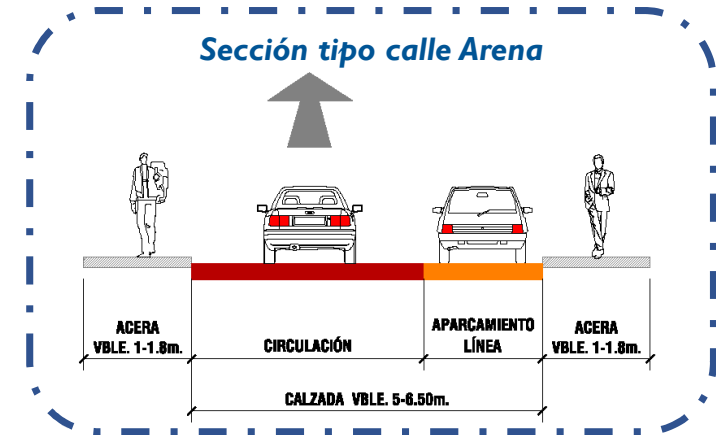


El **espacio público** del centro es de **baja calidad**,

no supone un atractivo para el uso residencial ni para el dinamismo económico



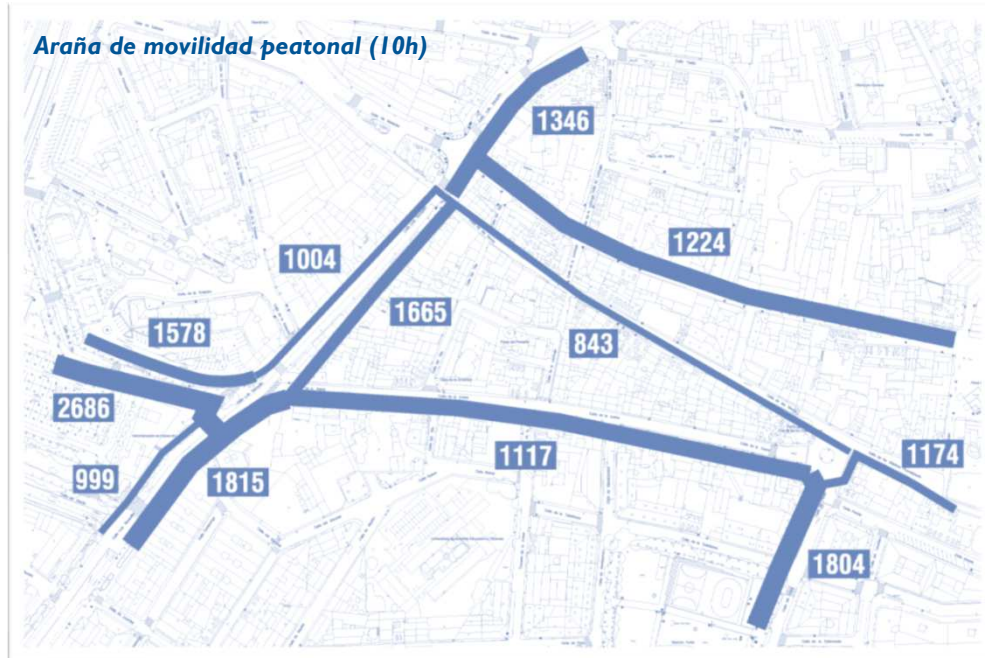
Problemática actual



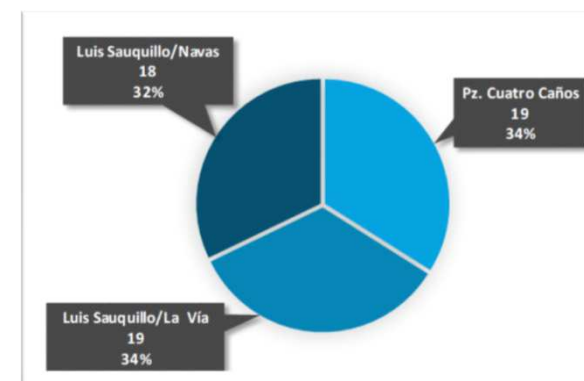
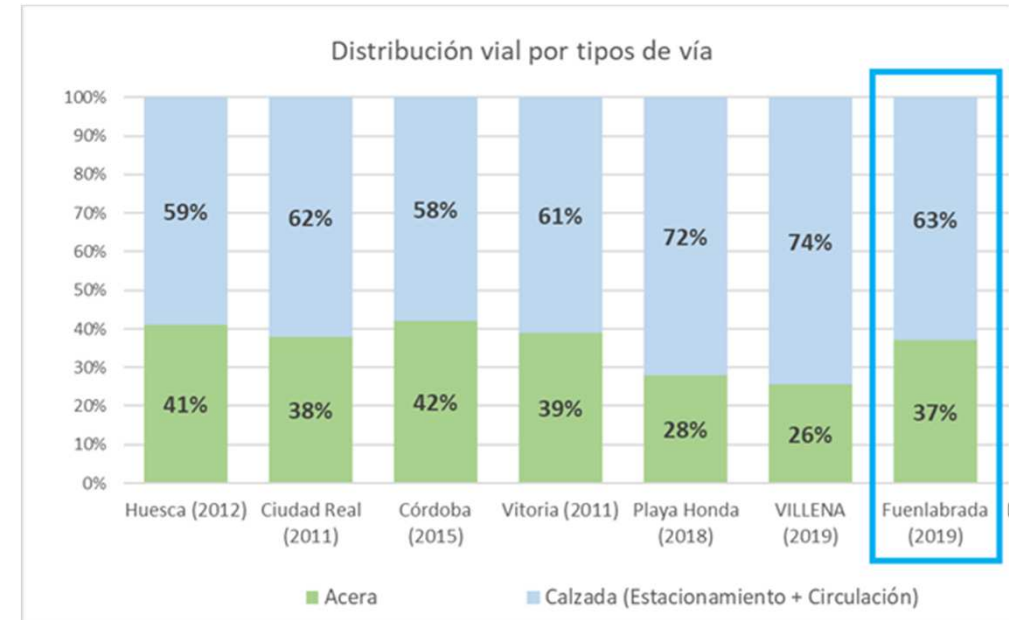
Problemática actual

- Reparto desigual del espacio para peatones y para vehículos

- Baja demanda peatonal

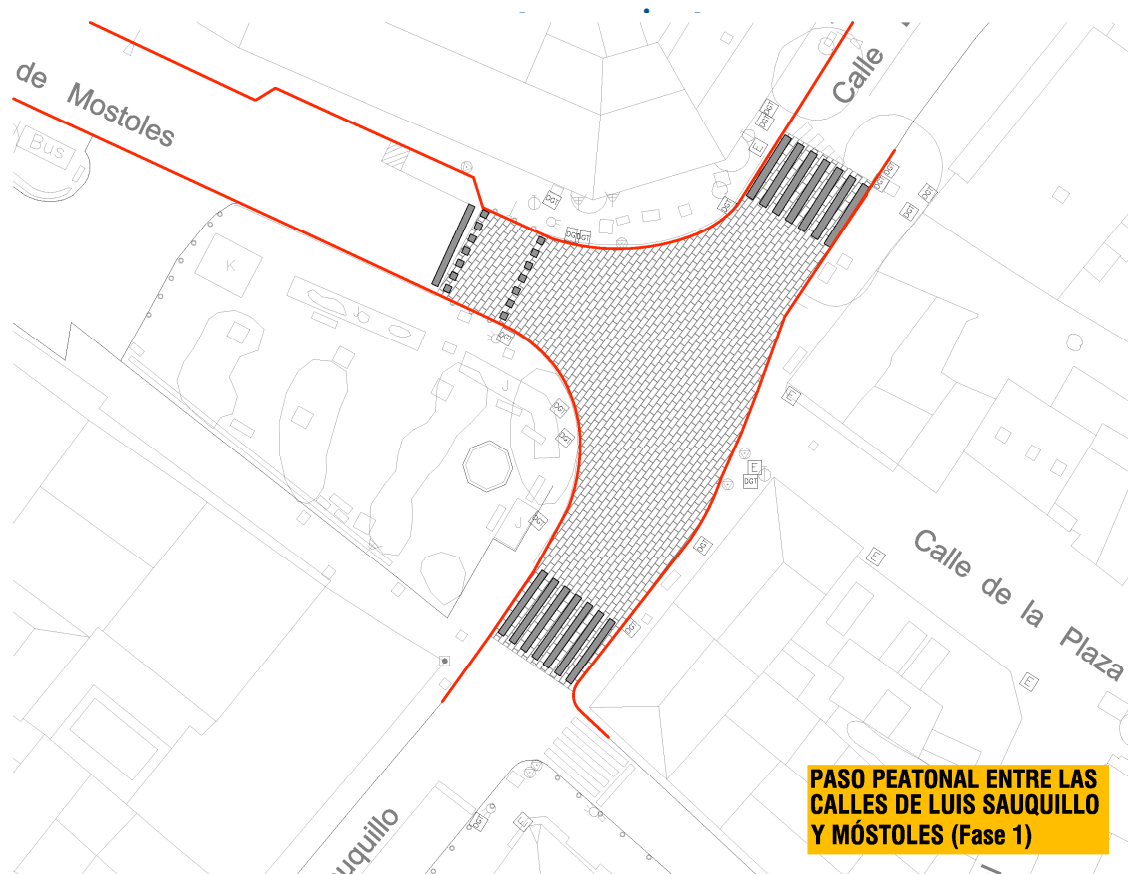


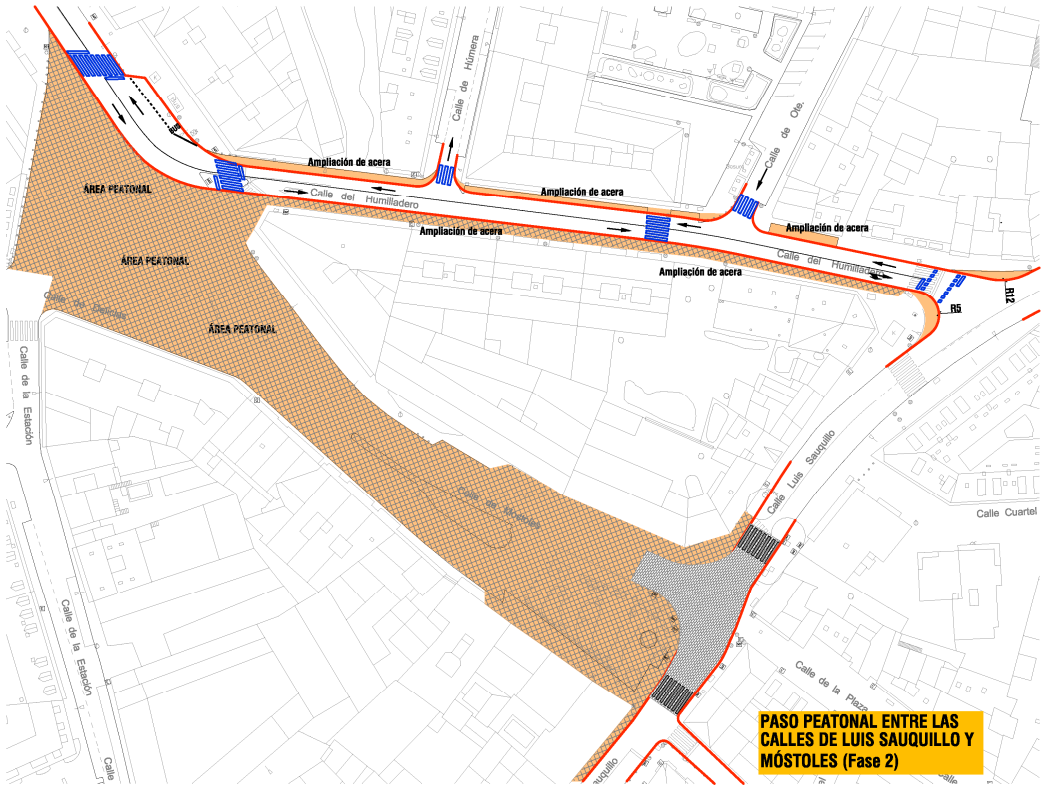
- Poca presencia movilidad ciclista



Fase I: Permeabilidad Luis Sauquillo

A corto plazo se propone mejorar la conexión peatonal del Centro con la Estación mediante la creación de un paso peatonal de gran anchura con adoquinado en Móstoles con Luis Sauquillo. No se suprimirían ninguna plaza de

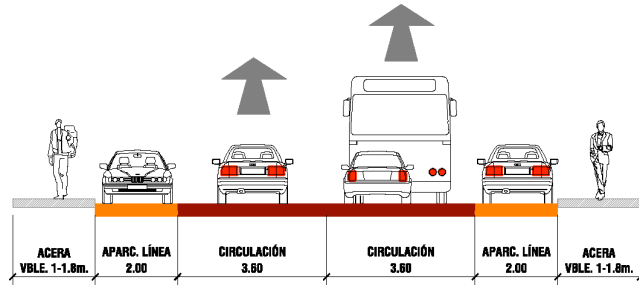




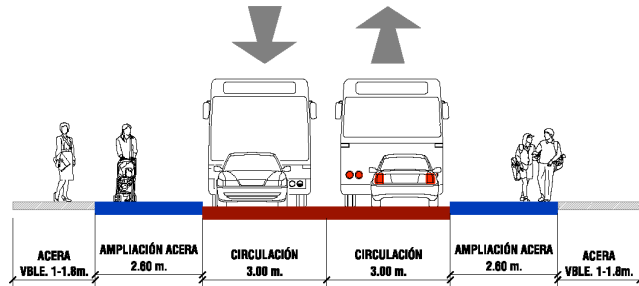
Fase 2: Peatonalización C. Móstoles

C/ HUMILLADERO

Situación Actual



Propuesta

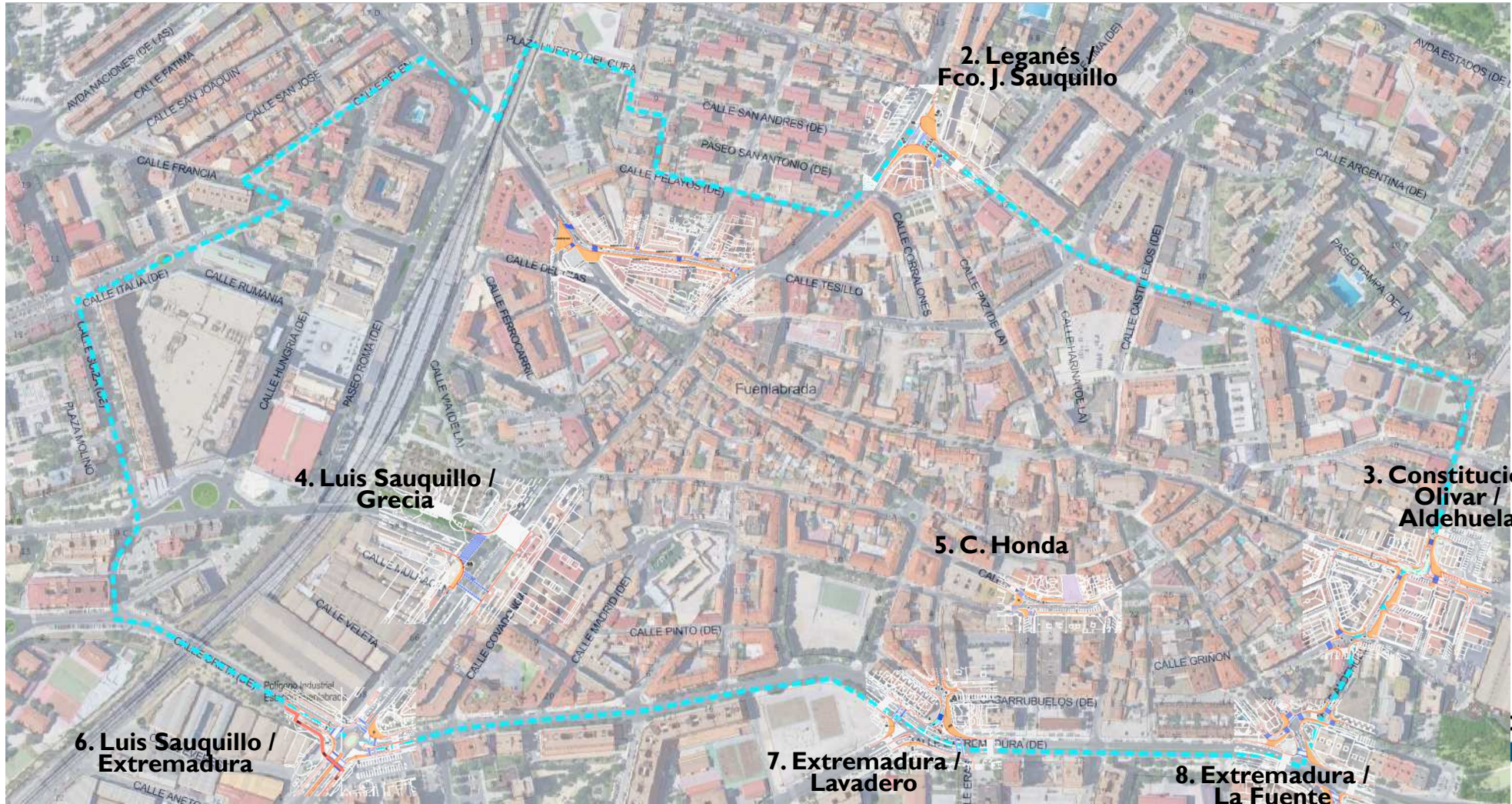


Plazas eliminadas:

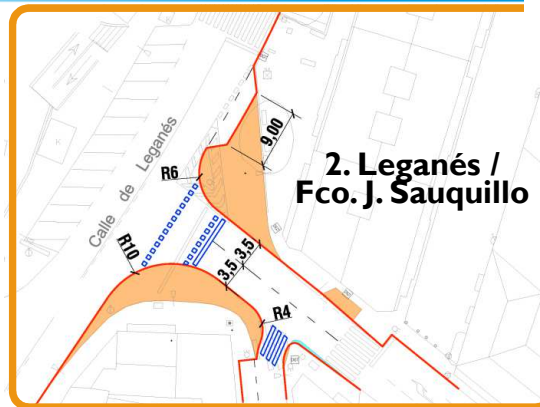
Calle Humilladero: 31 (3 de carga y descarga y una de PMR)

Calle Móstoles: 33 plazas (1 PMR)

Adecuación del perímetro del ámbito mejorando la oferta peatonal y la circulación de vehículos



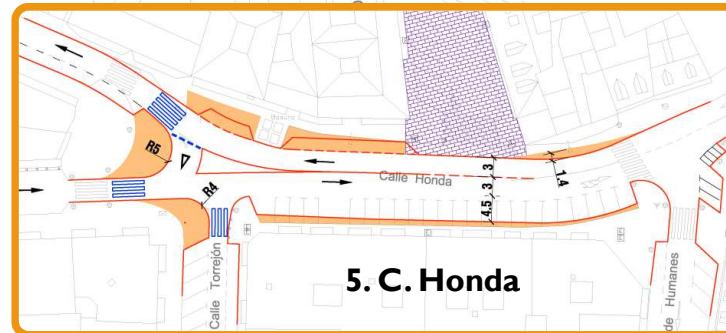
Fase 3: Solución de intersecciones



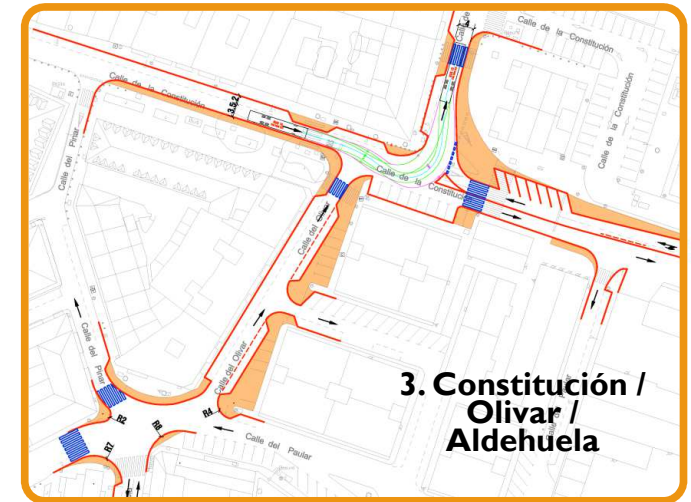
2. Leganés / Fco. J. Sauquillo



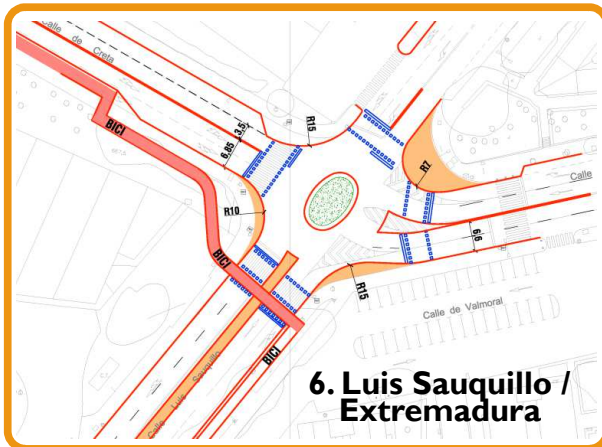
4. Luis Sauquillo / Grecia



5. C. Honda



3. Constitución / Olivar / Aldehuela



6. Luis Sauquillo / Extremadura



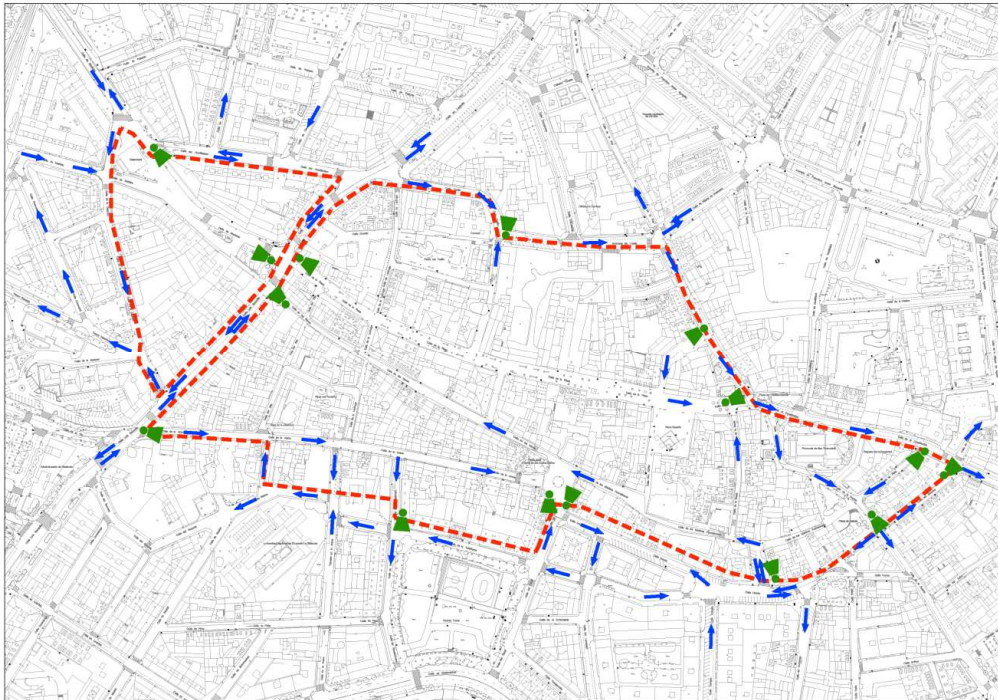
7. Extremadura / Lavadero



8. Extremadura / La Fuente

Fase 4: Zona Espacio Compartido Centro

A corto plazo se propone la ampliación de la actual zona de prioridad peatonal central

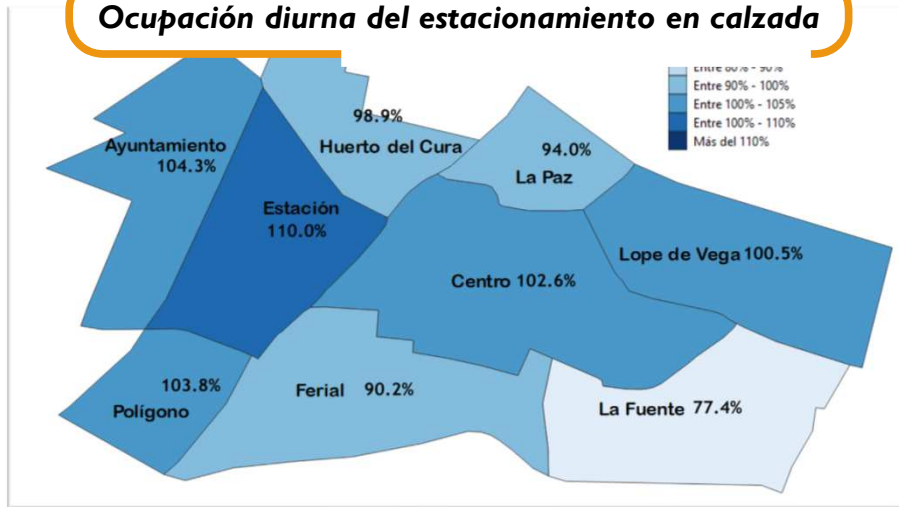


- **Limitación de la velocidad circulación de vehículos a 10 km/h**
- **Prioridad peatonal**
- **Acceso de vehículos restringido excepto para bicicletas, residentes (por un periodo determinado), poseedores de plaza de parking, carga y descarga (en un horario determinado), servicios, etc.**
- **Control mediante cámaras de lecturas de matrículas.**
- **Plataforma única sin distinguir espacios para acera o calzada**
- **Inexistencia de aparcamiento**
- **Realización ordenanza**

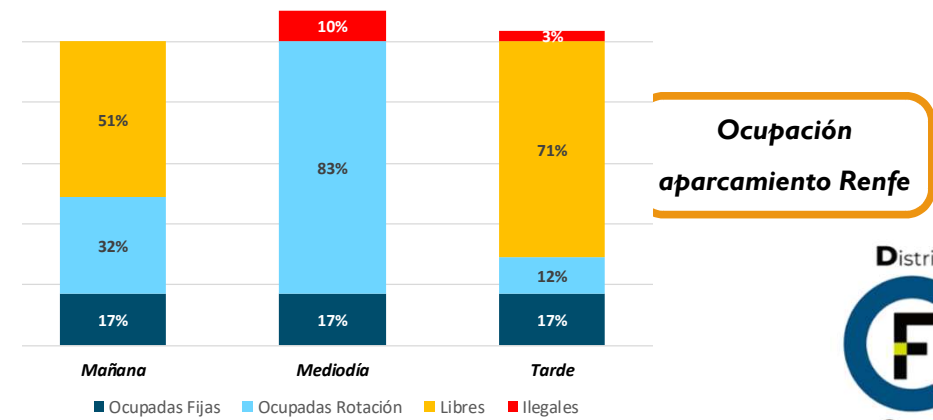
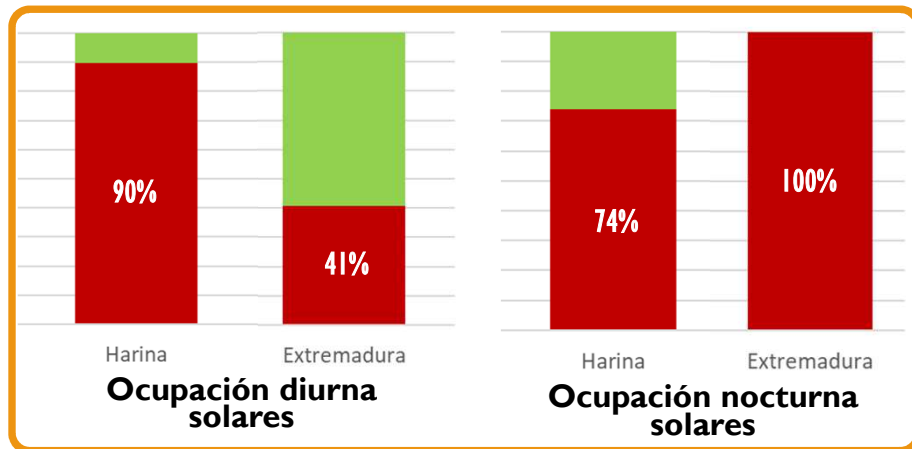
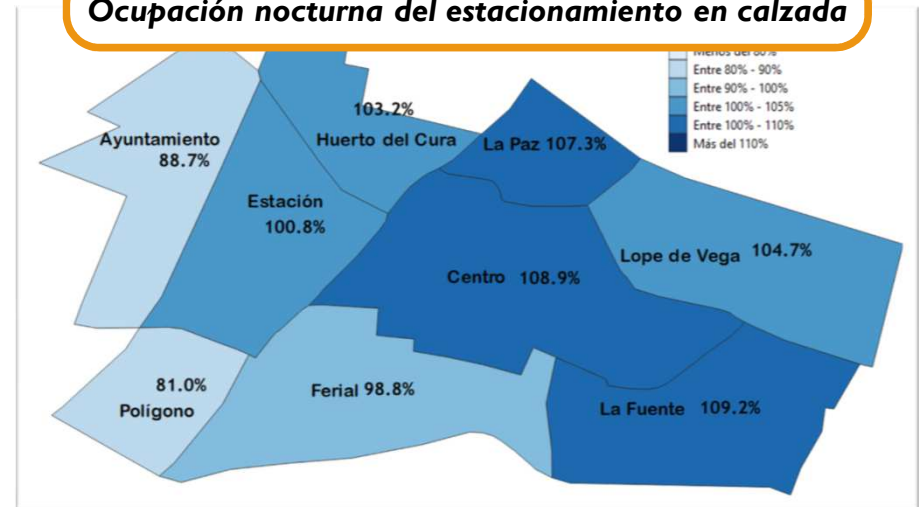
	Zona	Libre	CyD	PMR	Taxi	Motos	Vh Autorizados	Ambulancia	Total	
	Calle Navas	Centro	25						25	
	Calle Arena	Centro	53						53	
	Pl. Cuatro Caños	Centro	7						7	
	Calle Mártires de Fuenlabrada	Centro	29						29	
	Pz. del Poniente	Centro	12				2		14	
			126	0	0	0	0	2	0	128

No se ocupa plenamente el aparcamiento en calzada, ni durante el día ni durante la noche

Ocupación diurna del estacionamiento en calzada



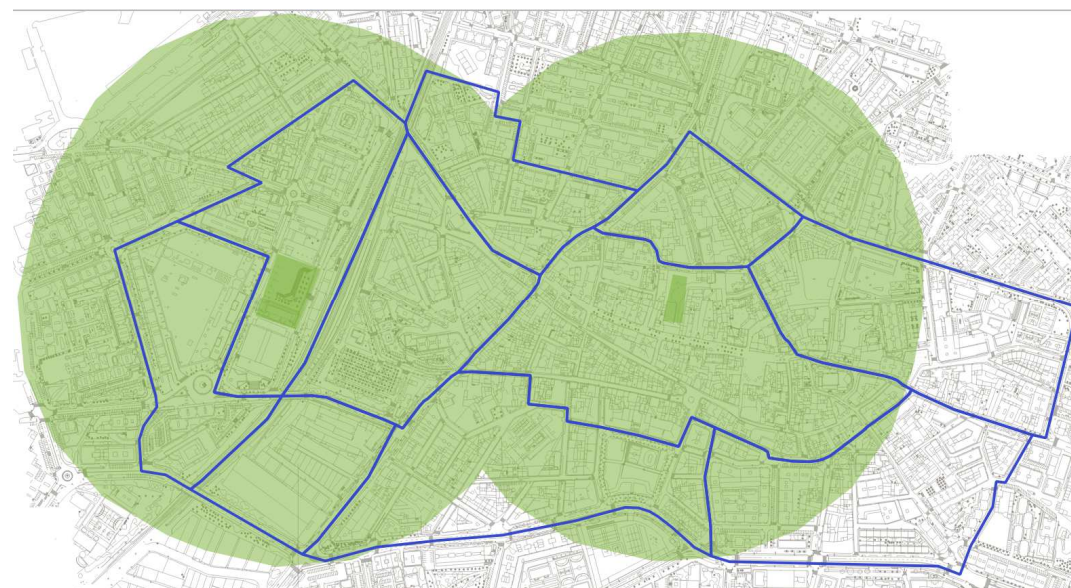
Ocupación nocturna del estacionamiento en calzada



Y existen alternativas de sustitución plazas suprimidas: consolidación solares, nuevo aparcamiento ligado a un nuevo equipamiento.....



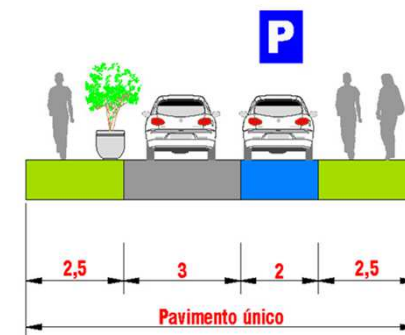
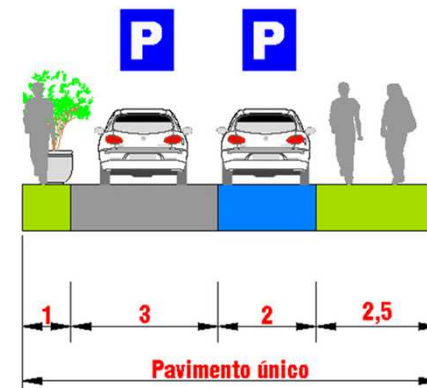
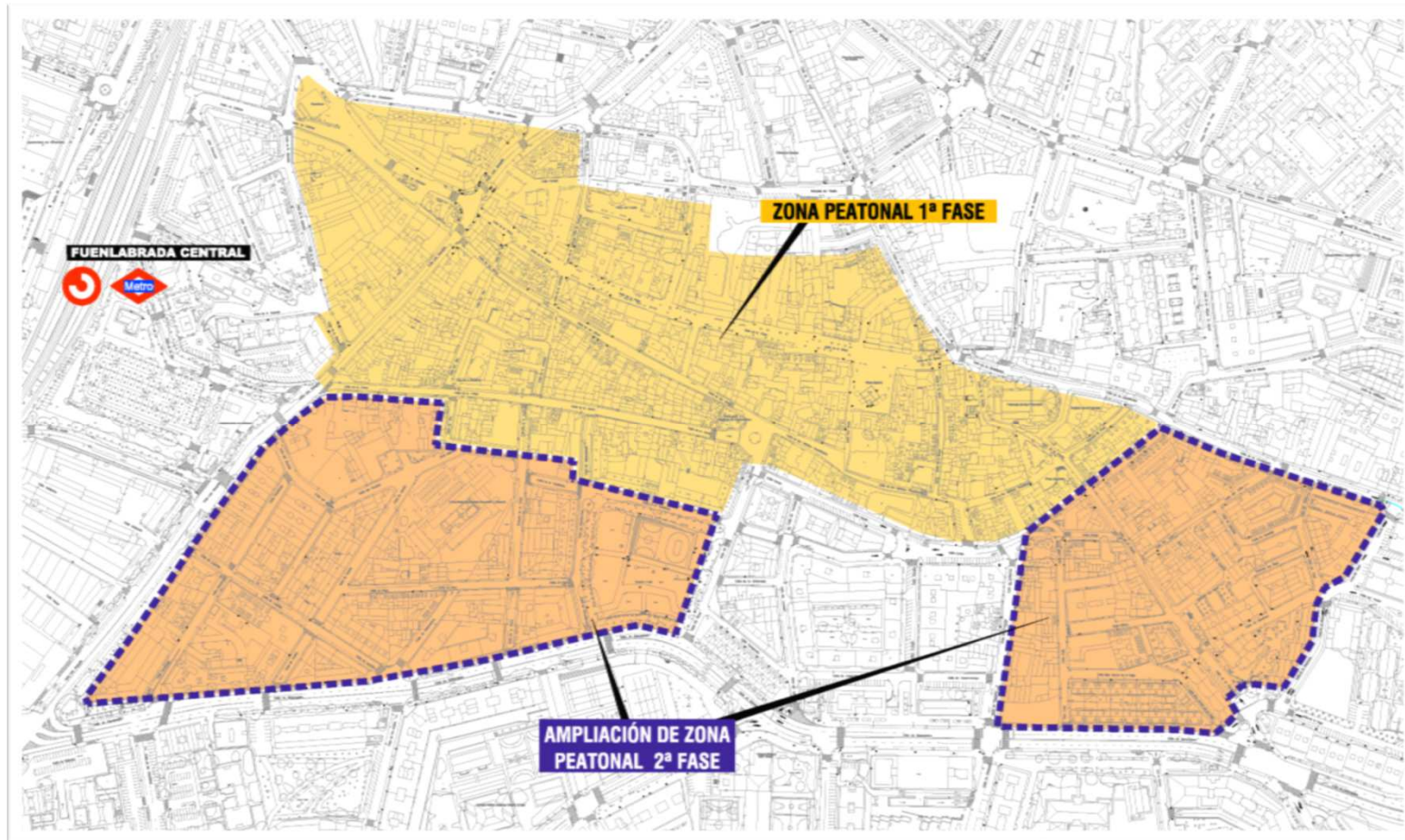
Espacios por consolidar



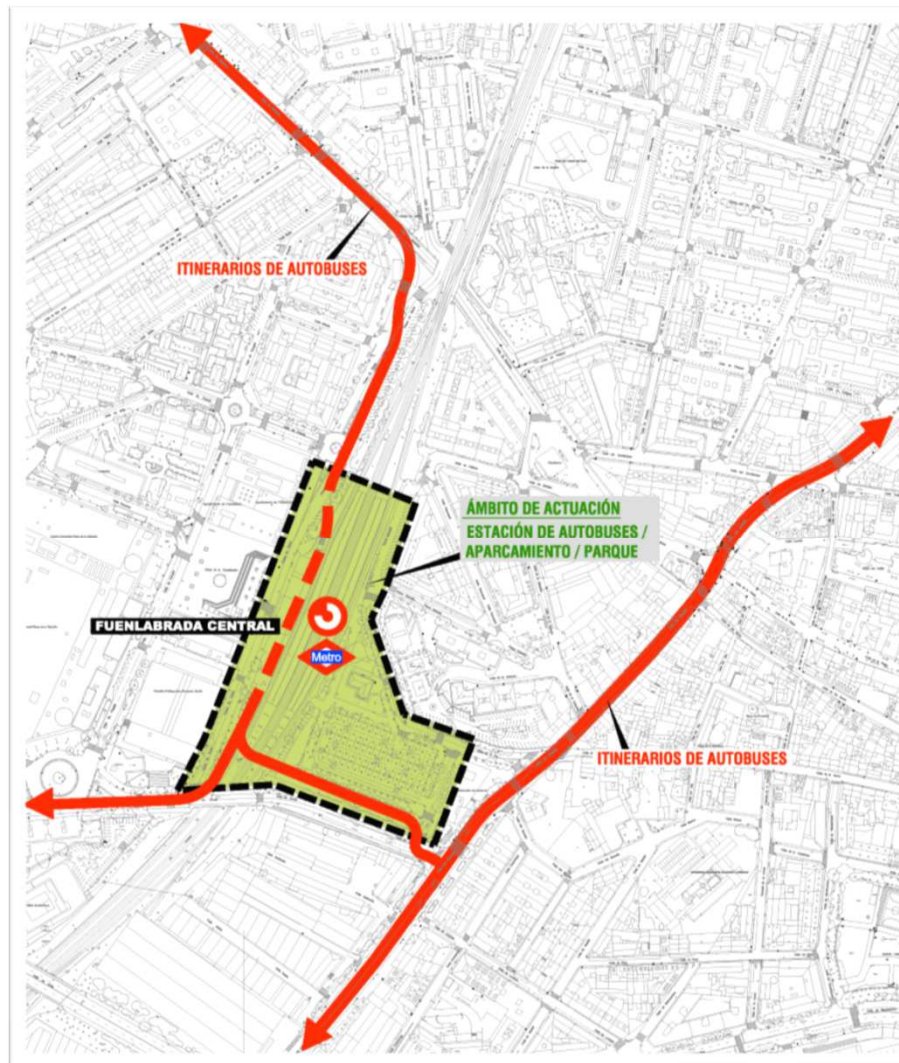
Aparcamientos públicos previstos (radio 350 m)

Fase 5: Ampliación de la zona espacio compartido

A medio-largo plazo la extensión de la priorización del peatón se ha de extender a otras zonas pero con un modelo más flexible que permita el mantenimiento de la zona de aparcamiento

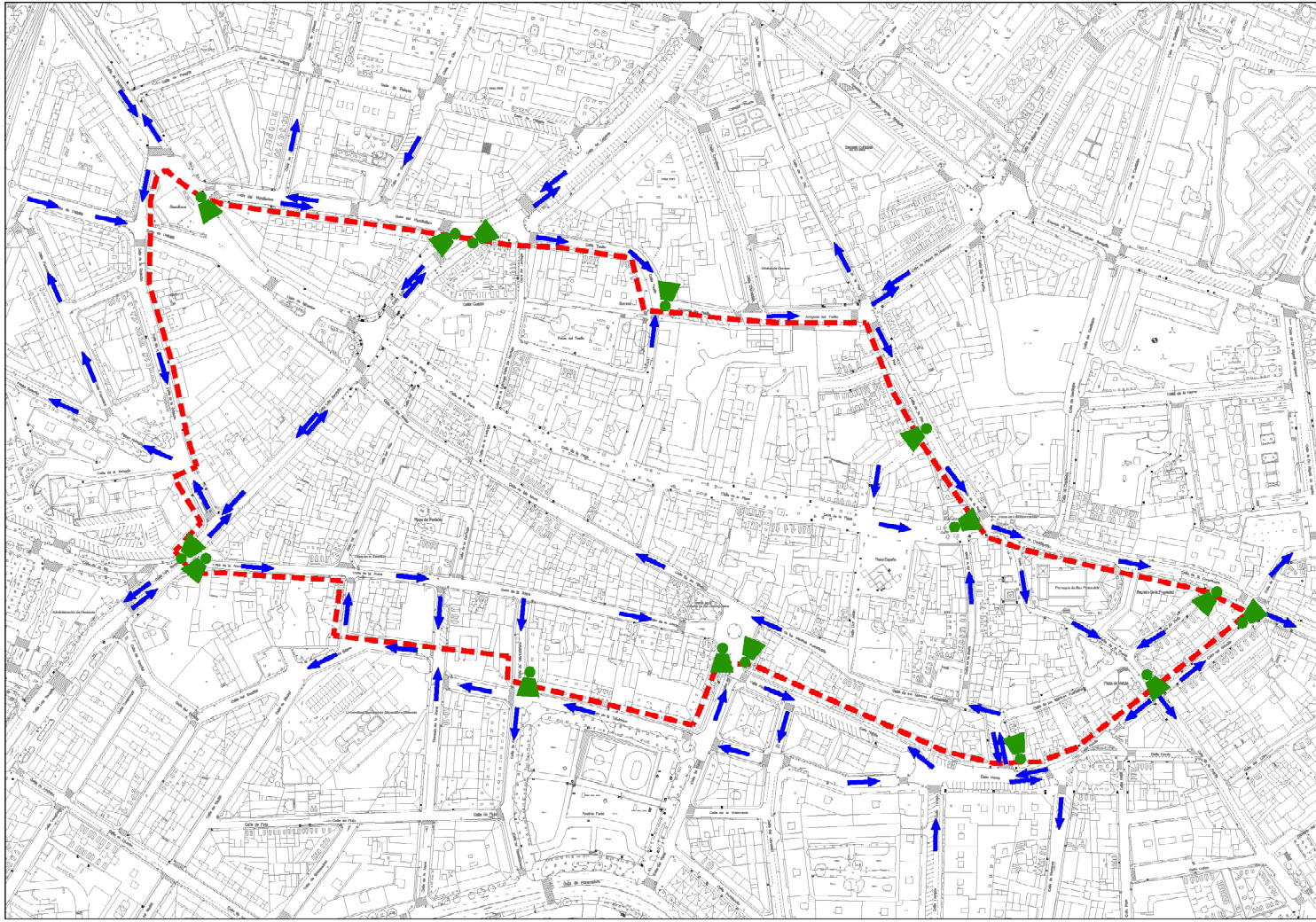


Fase 6: Mejora de la permeabilidad de la línea FFCC y de la intermodalidad



La cobertura de la estación permitirá potenciar el centro de la población en integrarlo con el resto de la ciudad

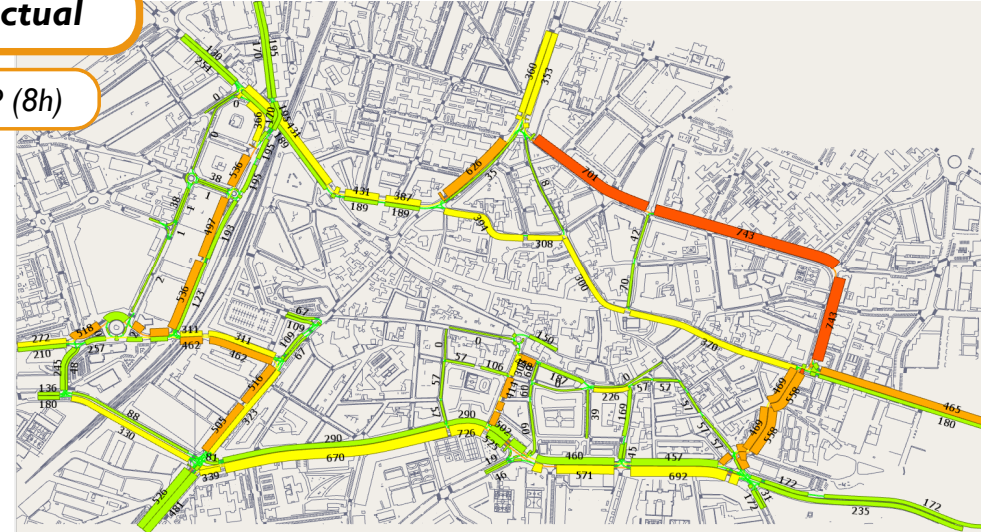
Alternativa: restricción de acceso por c. Luis Sauquillo



En el peor de los escenarios (restricción de acceso a Luis Sauquillo) el impacto sobre el tráfico sería asumible

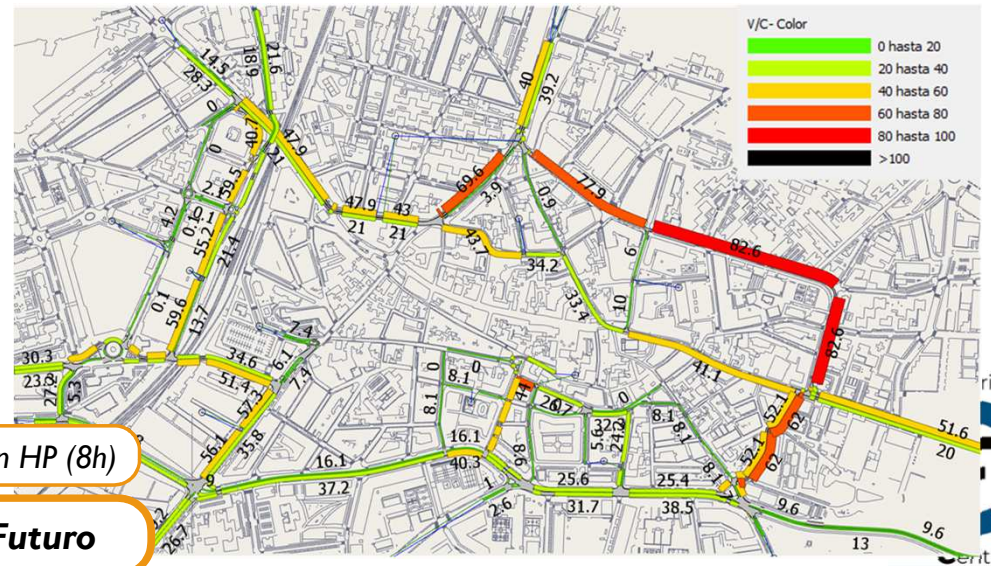
Escenario Actual

Intensidad HP (8h)

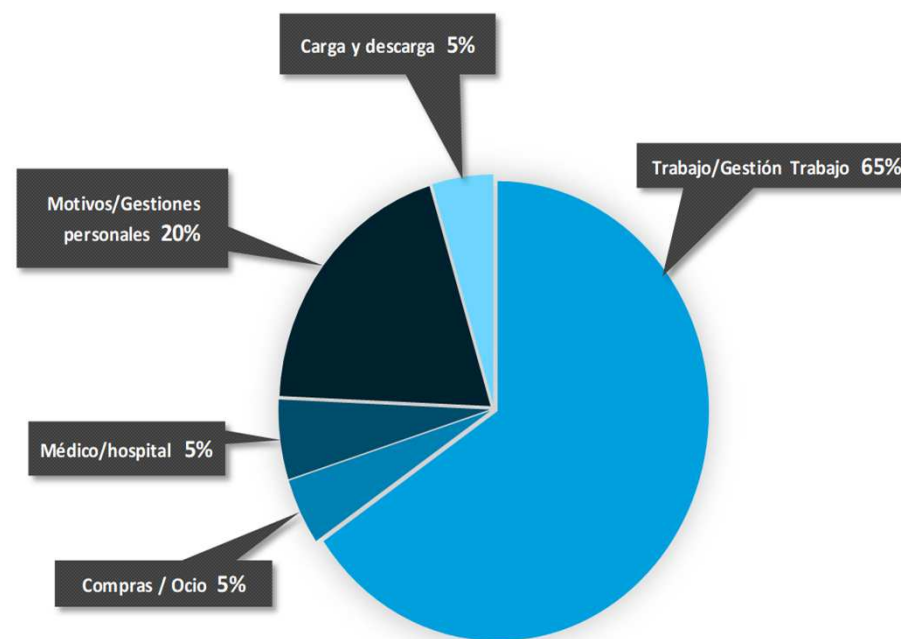
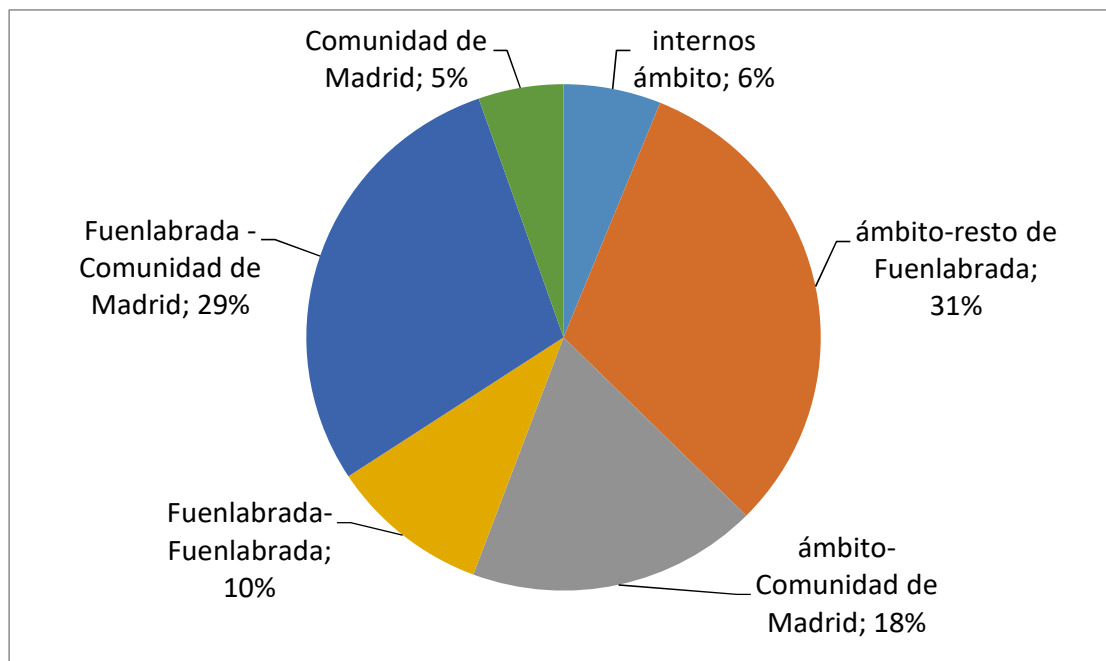


Grado Ocupación HP (8h)

Escenario Futuro



Buena parte del tráfico que pasa por el ámbito podría utilizar otras vías

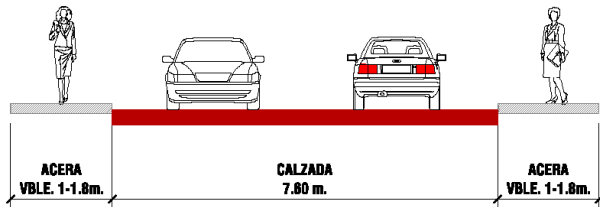


Impacto en transporte público

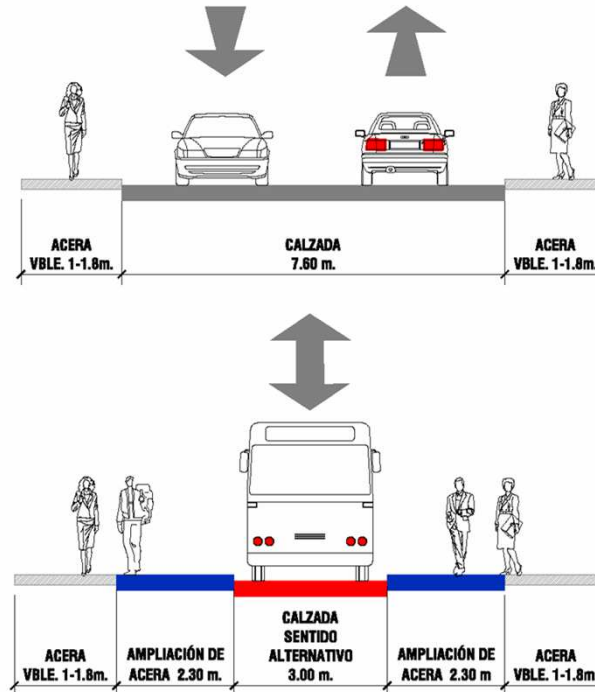
En el caso de integrar Luis Sauquillo en la zona peatonal se proponen tres alternativas para el paso del transporte público de superficie. En cualquier caso se considera imprescindible que el autobús pase por este eje (actualmente uno por sentido cada dos minutos)

MANTENIMIENTO DEL DOBLE SENTIDO

Aunque disminuiría el tráfico no se podrían ampliar las aceras



SENTIDO ÚNICO PASO ALTERNATIVO



ITINERARIO ALTERNATIVO

