



POLITÉCNICA

plan de movilidad urbana sostenible de leganés

III Resumen



julio 2010

LGNS



Ayuntamiento
de Leganés



MINISTERIO
DE INDUSTRIA, TURISMO
Y COMERCIO



Instituto para la
Diversificación y
Ahorro de la Energía

CONSORCIO
TRANSPORTES
MADRID

plan de movilidad urbana sostenible de leganés



Equipo redactor:

COORDINADOR GENERAL: César Díaz Sanchidrián

AYUNTAMIENTO DE LEGANÉS, COORDINADOR DE PROYECTO:
José Manuel Serrano Muñoz, jefe del Servicio de Tráfico y Transporte

DIRECTOR DE PROYECTO: Manuel Rodríguez Pérez

COORDINADOR ESTUDIO DE TRÁFICO: Luis Iglesias Martínez

POBLACIÓN Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA: Begoña González
García.

REDACTORES: Francisco Javier Cremades Fernández, Zeltia González
Blanco, María José Mantecón Lage, Adriana Martínez Ramos, Elena
Moreno García.

COLABORADORES: Alberto Astorga Iglesias, Carmen González García,
Armor Gutiérrez Rivas, Miguel Ángel Hontalba Bascuñana, Daniel
Hontalba Romero, Ana Altair Navarro Tobar, Valero Pascual Gallego,
Ángel Plana Aparicio, Sergio Plana Romo, Pilar Sierra Marco.

ÍNDICE

OBJETIVOS DEL PMUS	5
ESTRUCTURA VIARIA Y MOVILIDAD	6
ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA VIARIA DEL MUNICIPIO.....	6
DEFINICIÓN DE LOS PRINCIPALES DESPLAZAMIENTOS.....	6
SITUACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA E INTERURBANA	7
NIVEL DE ACCIDENTALIDAD	8
OBJETIVOS.....	8
PROPUESTAS	9
ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE	10
OBJETIVOS.....	10
PROPUESTAS	11
GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	13
MEDIDAS SOBRE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD	13
LA MOVILIDAD HACIA LOS GRANDES CENTROS ATRACTORES	14
ANÁLISIS DE CENTROS ATRACTORES EN RELACIÓN A LA MOVILIDAD.....	14
OBJETIVOS.....	14
MOVILIDAD SOSTENIBLE NO MOTORIZADA	16
DEFINICIÓN Y DEFICIENCIAS DE LA RED CICLISTA EXISTENTE.....	16
OBJETIVOS RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD CICLISTA	17
DEFICIENCIAS DE LA RED PEATONAL EXISTENTE.....	18
OBJETIVOS RELACIONADOS CON LA MEJORA DE LA RED PEATONAL.....	19
MOVILIDAD REDUCIDA	20
DEFICIENCIAS DETECTADAS	20
OBJETIVOS RELACIONADOS CON LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD	20

APARCAMIENTO	22
LOCALIZACIÓN DE PROBLEMAS DE ESTACIONAMIENTO	22
OBJETIVOS DE MEJORA DEL APARCAMIENTO	22
ENERGÍA Y MEDIOAMBIENTE	24
CONSUMO ENERGÉTICO	24
Principales conclusiones del análisis:	24
Gasto energético	24
Indicadores:	25
CALIDAD DEL AIRE	25
Indicadores:	26
CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	26
Indicadores:	26
PARTICIPACIÓN CIUDADANA	27
GRUPOS DE TRABAJO I:	
AGENTES SOCIALES Y PARTIDOS POLÍTICOS	27
GRUPOS DE TRABAJO II:	
FOMENTO DEL TRANSPORTE SALUDABLE	27
GRUPOS DE TRABAJO III:	
MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE EMERGENCIAS	27
GRUPOS DE TRABAJO IV:	
MOVILIDAD REDUCIDA Y ACCESO A CENTROS DOCENTES	27
GRUPOS DE TRABAJO V:	
MOVILIDAD VINCULADA A CENTROS DE GRAN ATRACCIÓN	27
GRUPOS DE TRABAJO VI:	
ASOCIACIONES DE VECINOS Y TAXISTAS	28
TABLA RESUMEN DE INDICADORES	29
TABLA RESUMEN DE PROPUESTAS	30

O

OBJETIVOS DEL PMUS

Los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Leganés se pueden clasificar en:

- **Objetivos ambientales:** reducir la emisión de gases contaminantes derivados del transporte motorizado, conseguir una reducción del consumo energético basado en combustibles fósiles, disminuir el nivel de ruido, redistribuir el espacio para favorecer la movilidad no motorizada y el transporte público, eliminar barreras para peatones y ciclistas.
- **Objetivos sociales relacionados con la calidad de vida:** favorecer el uso del transporte público y desplazamientos a pie y en bicicleta, aumentar la seguridad vial, incrementar el espacio público en beneficio del ciudadano.
- **Objetivos de salud:** reducir el impacto en la salud de las personas como consecuencia de los accidentes de tráfico, la exposición a los contaminantes atmosféricos y a la contaminación acústica, los cambios en el clima, las interferencias producidas en la vida cotidiana y en la actividad física, como la dificultad de andar o ir en bicicleta.
- **Objetivos económicos:** reducir los costes de transporte y mejorar la relación coste/eficacia de las intervenciones relacionadas con la movilidad.
- **Objetivos de sostenibilidad:** promover la *ciudad compacta y compleja* que no estimule el uso del automóvil y posea variedad de usos, evitar la zonificación, favorecer el uso del transporte público desde las soluciones urbanísticas futuras, así como establecer criterios de urbanización que favorezcan la movilidad sostenible.

1

ESTRUCTURA VIARIA Y MOVILIDAD

ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA VIARIA DEL MUNICIPIO

Leganés se encuentra en la parte sur de la zona conocida como primera corona metropolitana del municipio de Madrid. Limita con los términos municipales de Getafe, Fuenlabrada, Alcorcón y los distritos madrileños de Carabanchel y Latina, y Villaverde.

Esta ubicación es la responsable de la existencia dentro del término municipal de múltiples vías interurbanas y de circunvalación.

Las comunicaciones de Leganés no se limitan exclusivamente a los términos municipales colindantes, existe una amplia red de infraestructuras de comunicación que permite a sus habitantes moverse con gran rapidez por todo el sur metropolitano y estar conectados con las principales vías radiales de comunicación de la capital con el resto del territorio nacional.

Además Leganés se encuentra situado a la vera del camino que une Moraleja de Enmedio con Madrid, lo que le convierte en un importante nodo de vías pecuarias. El trazado original de las vías se ha visto afectado por la urbanización del municipio.

DEFINICIÓN DE LOS PRINCIPALES DESPLAZAMIENTOS

El grueso de los desplazamientos que se realizan en Leganés, ya sea desde el propio Leganés, como desde fuera de su término municipal, son desplazamientos obligados, por motivos de trabajo y estudios.

Dentro del municipio casi la mitad de los desplazamientos se hacen a pie, sobre todo los relacionados con el comercio y las actividades educativas. El resto de viajes se reparten casi a partes iguales entre los que se realizan en vehículo privado y transporte público. Muy significativa es la ausencia casi total de otros medios de transporte como puede ser la bicicleta.

Los municipios que se encuentran más cerca de Leganés son los que más viajes/día generan hacia este municipio, siendo muy significativos los valores de Fuenlabrada y Getafe.

Las zonas que más viajes generan dentro del municipio de Leganés son el barrio de La Fortuna, Zarzaquemada (ambos de carácter principalmente residencial), el barrio Centro-Estación, Escritores y Flores (de gran densidad de población).

viajes/día interiores al término municipal de Leganés por modos

indicador	2008	periodo revisión	expectativa
Viajes a pie	150.401	vinculado a la realización de las Encuestas de Transporte	↑
Viajes en transporte público	34.918		↑
Viajes en vehículo privado	45.816		↓
Otros modos de viaje	1.715		↑

viajes/día con origen Leganés y destino el resto de la CAM por modos

indicador	2008	periodo revisión	expectativa
Viajes a pie	1.502	vinculado a la realización de las Encuestas de Transporte	↑
Viajes en transporte público	72.946		↑
Viajes en vehículo privado	70.806		↓
Otros modos de viaje	4.766		↑

viajes/día atraídos por Leganés con origen en el resto de municipios de la CAM

indicador	2008	periodo revisión	expectativa
Viajes a pie	1.480	vinculado a la realización de las Encuestas de Transporte	↑
Viajes en transporte público	73.057		↑
Viajes en vehículo privado	70.944		↓
Otros modos de viaje	4.088		↑

Leganés es un gran foco atractor y receptor de desplazamientos, no sólo para aquellos que se producen dentro del propio término municipal, sino dentro de la Comunidad de Madrid, con una repercusión importante sobre los distritos del sur del municipio de Madrid.

SITUACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA E INTERURBANA

El transporte privado en carretera no es la única conexión de Leganés con el resto de municipios de su entorno. Existen numerosas líneas de autobús que lo conectan con el municipio de Madrid y con el resto de municipios del suroeste de la Comunidad; además de la línea de ferrocarril C-5 del servicio de Cercanías de RENFE con tres paradas dentro del Término municipal, lo que permite una conexión rápida con Madrid capital y con los municipios del sur de Leganés, y la línea de larga distancia Madrid-Cáceres-Plasencia.

Por último destacar como medio de transporte público de amplio calado, por su rapidez y cobertura, la red de Metro de Madrid que en la actualidad da servicio a Leganés mediante 6 paradas de la línea 12.

Además está en construcción la ampliación de la línea 11 hasta el Barrio de la Fortuna, lo que comunicara de forma directa el término municipal con la ciudad de Madrid, y la construcción de una nueva estación de Metrosur entre San Nicasio y Puerta del Sur.

Leganés se encuentra en una zona en la que han proliferado áreas de concentración de grandes superficies comerciales, creando complejos que han ampliado su oferta a los usuarios con secciones de ocio haciendo que la actividad de estas áreas se extienda fuera del horario comercial.

NIVEL DE ACCIDENTALIDAD

A pesar de que el número de accidentes de tráfico ha aumentado, éstos generan menos víctimas, siendo las principales arterias del municipio las que registran el mayor número de accidentes. La mayor parte se producen a lo largo de las calles, no en sus intersecciones; por lo tanto hay pocos puntos localizados como tal que puedan considerarse puntos negros, más bien podemos hablar de calles con un alto índice de siniestralidad anual.

indicador	2006	2007	2008	2009	periodo revisión	expectativa
Nº accidentes con víctimas	615	550	527	565	1 año	↓
Nº de accidentes	1110	1174	1090	1227	1 año	↓ →
Nº total de víctimas	836	788	765	658	1 año	↓

Los accidentes en los que se han visto involucrados ciclistas no son significativos en el total de accidentes de tráfico debido a la poca circulación de ciclistas que hay en Leganés, aunque pueden tener un significado directo sobre los problemas de movilidad sostenible del municipio. Y es que si a pesar de lo poco frecuentes que son estos desplazamientos, su número de accidentes es considerable, esto quiere decir que las vías destinadas a tal fin o bien no se utilizan, o están mal diseñadas.

indicador	2006	2007	2008	periodo revisión	expectativa
Nº de atropellos	101	101	95	1 año	↓
Nº de atropellos a ciclistas	2	9	5	1 año	↓

OBJETIVOS

Con este Plan de Movilidad Urbana Sostenible, se pretende dotar a Leganés de una estructura viaria coherente con un modelo de ciudad ***“compleja y compacta”***. Es decir con un modelo de ciudad que ocupe la menor superficie posible, que permita una mayor protección del medio natural en el que se encuentra y donde cada habitante encuentre todo lo que necesita sin tener que recorrer grandes

distancias, tener todos los servicios, tanto públicos (administración, médico, enseñanza...), como de ocio o comerciales (tiendas de alimentación, de ropa, etc.). Un modelo de ciudad que apueste por mantener cuanta más superficie sin edificar mejor, generando una ciudad no zonificada, donde no sea necesario recurrir al transporte motorizado para acceder a cualquier tipo de servicio o establecimiento.

En cuanto a lo que a movilidad motorizada se refiere, los objetivos son:

- Limitar el uso del vehículo privado.
- Implantar una normativa de circulación especial para determinadas zonas del municipio, delimitación de áreas 30 y calles residenciales (zonas 20).
- Implantar una serie de restricciones a la circulación de determinados vehículos, especialmente de vehículos pesados.
- Favorecer la movilidad de los vehículos de emergencia definiendo una serie de vías preferentes.
- Reducir los problemas de conexión entre los diferentes barrios, así como los problemas de circulación principales, tales como atascos, accidentalidad, etc.

PROPUESTAS

Es necesario llevar a cabo medidas de templado de tráfico como:

- Colocación de elementos de control del tráfico rodado destinados a facilitar la circulación peatonal y ciclista.
- Implantación de medidas de regulación del tráfico rodado, con el fin de evitar los principales problemas del mismo, para controlar la velocidad y favorecer una circulación fluida.

En los nuevos desarrollos y en las remodelaciones de las áreas existentes se debe:

- Facilitar los desplazamientos en bicicleta o a pie, dotando a la ciudad de Leganés de una red de viales seguros.
- Establecer unas dimensiones mínimas en los viales de nueva construcción para facilitar el desplazamiento no motorizado.

2

ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

Los desplazamientos domicilio-trabajo han de hacerse básicamente en transporte público, que ha de ser de calidad para que su uso sea atractivo y competitivo frente al vehículo privado y, en algunos casos, con infraestructura propia como los carriles bus y taxi.

Con vistas a potenciar un transporte sostenible y de calidad se plantean los siguientes

OBJETIVOS

- Favorecer la utilización del transporte público frente al transporte privado, potenciando y mejorando el espacio urbano dedicado al primero y creando espacios reservados para su uso exclusivo.
- Se debe tender hacia la reducción del espacio público destinado a los automóviles, aumentando el espacio destinado al ciudadano. Apostar por la bicicleta, el peatón y la mejora de la accesibilidad para personas con movilidad reducida.
- Fomentar la difusión y concienciación de la población sobre las ventajas medioambientales, económicas, sociales, y en la salud y calidad de vida del transporte no motorizado y del transporte público.
- Promover medidas de gestión y uso del transporte, así como urbanísticas, encaminadas a la reducción del consumo energético, la contaminación acústica y ambiental.
- Favorecer la utilización de vehículos respetuosos con el medio ambiente, que usen combustibles menos contaminantes y energías renovables.
- Potenciar la utilización de los distintos modos de transporte público, mejorando condiciones tales como adecuación a la

normativa de seguridad y de accesibilidad, puntualidad, frecuencia, velocidad, etc... así como optimizar la localización y las condiciones de paradas y estaciones de transporte público.

- Mejorar las condiciones de seguridad del tráfico, en particular del transporte no motorizado (a pie y en bicicleta).

PROPUESTAS

- Creación de dos nuevas líneas de transporte urbano, lo que precisa de un estudio particular en caso de querer implantarse en Leganés, estudio que debe recoger los futuros cambios en recorridos, o supresiones de las líneas interurbanas existentes, para ajustarse lo más posible a las demandas de los vecinos del municipio. Este estudio se está llevando a cabo para las líneas interurbanas de Leganés por parte del Consorcio Regional de Transportes, por lo que el itinerario propuesto para cada una de estas líneas está sujeto a las modificaciones oportunas para adaptarse a los nuevos recorridos de las líneas interurbanas.

Línea 1 del Intercambiador de Leganés Central a la Vereda de los Estudiantes por Parque Sur y el Hospital Severo Ochoa.

Línea 2 Circular: La Fortuna – Arroyo Culebro – Centro – Parque Sur – Leganés Norte – La Fortuna.

- Establecimiento de carriles multiuso. Dada la estructura urbana del municipio se considera adecuada la definición de algunos carriles multiuso en los que puedan convivir el transporte público (autobuses y taxis) con vehículos con alta ocupación y transportes de carga y descarga.
- Mejora de la calidad del transporte público: Plan de renovación de flota, de supresión de barreras arquitectónicas, formación de personal, adecuación de las paradas a la normativa de accesibilidad vigente.
- Mejora e incremento del número de paradas de taxi. Se prioriza su implantación en los grandes centros de la administración.
- Unión de la línea 12 (Metrosur) con la red de Metro de la ciudad de Madrid prolongando la línea 11 desde la estación de La Fortuna a la estación de Leganés Central y mediante la creación de una nueva línea que una la estación de Plaza Elíptica con la estación de Julián Besteiro.

- Medidas encaminadas a concienciar a la población sobre la importancia de la apuesta por un transporte sostenible mediante campañas de sensibilización, información y difusión. Cursos y talleres específicos dedicados a este fin.
- Creación de un plan de promoción de la sustitución de vehículos contaminantes y otro del fomento del uso compartido del vehículo como medidas de racionalización del transporte privado. Cursos y talleres específicos.
- Implantación de las nuevas tecnologías. Supone una mejora de la calidad y optimización del servicio, reduciendo costes, consumo de energía y emisiones de contaminantes. Desarrollo de sistemas de ayuda a la explotación e información al viajero (SAEIV), en la propia parada y vía móvil o internet.
- Regulación del transporte asistencial a la tercera edad y del transporte escolar, dotando de paradas apropiadas a los mismos.
- Atención especial a las condiciones de los polígonos industriales con la creación de planes de mejora de sus condiciones de accesibilidad sobre transporte a la demanda, líneas lanzaderas, creación de sendas y carriles bici.
- Creación de un intercambiador de transportes localizado en la estación de Leganés Central, con la presencia de todos los medios de transporte colectivo que operan en Leganés.

3

GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

MEDIDAS SOBRE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

Para una buena gestión de la movilidad del municipio de Leganés es necesario, además de proponer soluciones de aparcamiento disuasorio cercano a los grandes nodos de transporte (estaciones de Metro y RENFE), el fomento y desarrollo de medidas para la regulación del uso del transporte privado.

Estas medidas pueden resumirse como sigue:

- Refuerzo del transporte público con la creación de dos nuevas líneas de transporte urbano.
- Creación de un servicio de transporte a la demanda.
- Fomento del coche compartido.
- Planes de aparcamiento para residentes.
- Políticas tarifarias basadas principalmente en el etiquetaje energético.
- Promoción de las áreas de prioridad residencial.

Todas estas medidas tendrán efectos positivos como la reducción de la contaminación acústica, el incremento de la oferta de aparcamiento para residentes, la disminución del tiempo empleado en conseguir una plaza de aparcamiento en superficie y una mejora de la fluidez del tráfico, así como una evidente mejora de la calidad urbana.

4

LA MOVILIDAD HACIA LOS GRANDES CENTROS ATRACTORES

ANÁLISIS DE CENTROS ATRACTORES EN RELACIÓN A LA MOVILIDAD

Desde el punto de vista de la movilidad los polígonos industriales de Leganés son centros de trabajo que atraen viajeros, tanto en transporte privado como público, además de punto de origen y destino de vehículos pesados y de media carga.

Los centros de actividad económica de otros municipios que influyen en la movilidad de Leganés, son tanto los grandes centros comerciales y galerías de alimentación, como los polígonos industriales de Getafe, Fuenlabrada, Alcorcón y Villaverde. Los primeros porque para algunas zonas de Leganés están situados a menor distancia que los del propio municipio. Y en el caso de los polígonos industriales, constituyen, por un lado, lugares de trabajo, y por otro, la causa del paso de vehículos a través del municipio de Leganés.

Los grandes centros comerciales se sitúan junto a viarios de alta capacidad, lo que facilita el acceso a los mismos en automóvil. El centro comercial Parquesur cuenta además con una estación de Metro cercana y una buena oferta de autobuses.

Los polígonos industriales no cuentan con una buena conexión con el transporte público, algunos ni siquiera tienen un buen acceso para el vehículo privado como es el caso de Prado Overa.

Prácticamente todos los centros atractores de Leganés albergan una problemática relacionada con la movilidad, debido a la dificultad de acceder a ellos por congestiones en el tráfico, inaccesibilidad en transporte público o en medios de transporte no motorizados.

OBJETIVOS

En lo que se refiere a la movilidad provocada por los grandes centros atractores, es necesario elaborar propuestas que mejoren tanto la accesibilidad como el gasto económico y de tiempo que supone desplazarse hasta estos centros.

Se deben plantear medidas genéricas para todas las grandes superficies comerciales, polígonos industriales y centros docentes, tanto colegios e institutos, como para la Universidad, así como promover la creación de planes de movilidad dentro de las propias empresas.

Se desarrollaran planes de movilidad específicos para cada uno de los Polígonos Industriales tomando como referencia el presente Plan de Movilidad Sostenible y la situación en la que se encuentren en el momento de su redacción.

5

MOVILIDAD SOSTENIBLE NO MOTORIZADA

Para avanzar hacia una movilidad sostenible resulta imprescindible fomentar los desplazamientos a pie y en bicicleta, ya que son los medios de transporte cuyos impactos son más irrelevantes, al igual que su coste económico. Además, son beneficiosos para la salud física y mental de las personas que los practican.

DEFINICIÓN Y DEFICIENCIAS DE LA RED CICLISTA EXISTENTE

En la actualidad el carril bici en Leganés no supone una alternativa a la movilidad motorizada, ya que se desarrolla principalmente en barrios periféricos de la ciudad de una forma inconexa por tramos aislados y no comunica la periferia con el centro donde se encuentran la mayoría de los equipamientos. Ni siquiera conecta las distintas zonas por las que está trazado con los equipamientos cercanos ni con las áreas de trabajo de mayor afluencia, además de producir incompatibilidades con el transporte público.

El viario ciclista en Leganés está concebido como recorrido para el ocio, ligado especialmente a las áreas verdes de la ciudad que aprovechan sus caminos para dar un lugar a la bicicleta. Además, al no ser muy frecuentados por los ciclistas, el peatón utiliza el carril bici para pasear.

Podemos concluir que Leganés carece de una infraestructura de apoyo a la bicicleta como medio de transporte: aparcabicis, puntos de información, recorridos marcados, áreas de descanso, guardabicis, etc., dispuestos estratégicamente en la ciudad. Los pocos aparcamientos de bicicletas que existen en el municipio se encuentran ocupados por motocicletas.

Por otra parte no existe una educación vial sostenible que promueva la movilidad no motorizada en el día a día. Un proyecto técnico de movilidad sostenible debe de ir acompañado siempre de un proyecto social que lo apoye y refuerce.

indicador	valor	periodo revisión	expectativa
Km de carril bici consolidado/Km de viario rodado total	0,061	1 año	↑
Km de carril bici consolidado por zonas urbanas/Km de viario rodado total	0,048	1 año	↑

OBJETIVOS RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD CICLISTA

El objetivo principal de esta estrategia es aumentar considerablemente el número de usuarios de bicicleta.

- Mejora de la infraestructura con la disposición de aparcabicis en cantidad y de calidad suficientes.
- Desincentivar el robo de bicicletas con la implementación de estacionamientos seguros y sistemas de registro de bicicletas.
- Creación de taquillas o garajes seguros para el aparcamiento de larga duración de las bicicletas en estaciones de tren, edificios públicos, etc.
- Medidas de sensibilización y educación. Difusión de los códigos de conducta ciclista fomentando la responsabilidad de los usuarios de bicicleta y automóvil. Se le dará difusión a la normativa, consejos para evitar accidentes, planos de recorridos ciclistas, etc. La información, la publicidad y la señalización ayudarán a cambiar la imagen y la actitud frente a la bicicleta.
- Además de potenciar y proteger las sendas ciclables y pistas bici existentes, así como la recuperación de caminos rurales, se promocionará la bicicleta como medio de transporte habitual mediante campañas de prestigio de la bicicleta.
- Articulaciones y conexiones en la red de carril bici existente y de ésta con la nueva red ciclista. Conexión completa de su sistema de carriles bici periféricos para hacer posible la circunvalación. Creación de nuevas conexiones interurbanas con Alcorcón, Getafe, Distrito de Villaverde y la red ciclista de la Comunidad de Madrid.
- Creación de “Sentidos reservados a bicis” en aquellas calles donde la estructura de sentidos únicos dificulte especialmente el tránsito seguro de los ciclistas así como creación de carriles compartidos bici-bus.
- Mejorar la calidad general de la calzada para la seguridad y comodidad de los ciclistas, manteniendo el firme de la calzada (grietas, socavones, arcenes, etc.) y estableciendo un

procedimiento de respuesta rápida a las necesidades del colectivo ciclista para corregir los problemas detectados.

- Revisar y corregir los puntos problemáticos de los accesos a polígonos industriales y municipios colindantes.
- Introducir criterios para favorecer el tráfico integrado de las bicicletas en los nuevos proyectos de urbanización. Se propone así mismo la creación de nuevas ordenanzas municipales que favorezcan su presencia, como por ejemplo obligar a la reserva de un local para bicicletas en la planta baja de los edificios de nueva construcción.
- Creación de un observatorio u órgano de seguimiento de la evolución y nuevas necesidades de las medidas adoptadas. Esta tarea correrá a cargo del nuevo Departamento de Movilidad Sostenible.

Se encuentra en ejecución la implantación de un servicio público de préstamo de bicicletas, así como de aparcabicis. Estos deberán prestar especial atención a los puntos de la ciudad para su instalación, el mantenimiento y el método de control del usuario.

DEFICIENCIAS DE LA RED PEATONAL EXISTENTE

Leganés cuenta con pocas áreas peatonales en relación a su tamaño y población, que además no presentan una buena conexión entre sí.

La movilidad a pie se está mejorando con la reestructuración urbana de algunas zonas que conlleva la eliminación de barreras arquitectónicas y obstáculos para el peatón.

La barrera más problemática que existe es la vía de ferrocarril en la zona centro, que impide una movilidad fluida entre el este y el oeste de la ciudad. La zona centro es la que más problemas de movilidad a pie presenta, ya que las calles y sus aceras son especialmente estrechas, situación que se ve agravada cuando los vehículos las invaden al estacionar sobre ellas.

En general, las distancias al transporte público de Metro, Cercanías y autobús son adecuadas, salvando algún caso excepcional.

Se carece de proyectos de carácter social para fomentar la movilidad a pie.

indicador	valor	periodo revisión	expectativa
Espacio público en relación con área edificada	0,26	1 año	↑
Área de viario peatonal en relación con área de viario rodado y áreas verdes	0,018	1 año	↑

OBJETIVOS RELACIONADOS CON LA MEJORA DE LA RED PEATONAL

El proyecto de movilidad peatonal en Leganés plantea cinco puntos fundamentales para promover el camino a pie:

- Promoción de la movilidad a pie a través de la elaboración de un programa de fomento de la seguridad vial en el entorno de los centros escolares y la seguridad vial en todos los medios de transporte.
- Creación de caminos seguros peatonales interconectados entre sí.
- Conexión peatonal entre barrios mal comunicados.
- Fomento de la accesibilidad como objetivo prioritario del proyecto.
- Conexión peatonal con otros municipios, que acompañe al carril bici propuesto.

6

MOVILIDAD REDUCIDA

DEFICIENCIAS DETECTADAS

La accesibilidad del espacio público tiene muchas deficiencias, especialmente los barrios del centro como Los Santos o Escritores, ya que las calles no están adaptadas para personas con movilidad reducida, los bordillos de las aceras no tienen rampa y los desniveles superan los 7cm de altura.

Además algunas estaciones de cercanías no tienen acceso con ascensor o rampa, las estaciones de cercanías tampoco son accesibles para personas de movilidad reducida, algunos sistemas de señalización como el pulsador de los semáforos está muy alto, las áreas de descanso y merenderos tienen arena que dificulta la movilidad para carritos y sillas de ruedas y el mobiliario urbano y arbolado está dispuesto de tal forma que constituye una barrera continua. Destaca la escasez de aparcamientos específicos para motos lo que constituye otra barrera, ya que en muchas ocasiones aparcan en las aceras.

OBJETIVOS RELACIONADOS CON LA MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD

- Consolidar el paradigma del Diseño para Todos y su implantación en los nuevos productos, entornos y servicios. Difundir el conocimiento y aplicación de la accesibilidad. A través de la concienciación, formación, la inserción del diseño para todos en los estudios escolares y universitarios, la incorporación de la accesibilidad en los medios de transporte públicos y el fomento de la calidad.
- Introducir la accesibilidad como criterio básico de calidad de la gestión pública.
- Conseguir un sistema normativo para la promoción de la accesibilidad, completo, eficiente y de elevada aplicación en el

territorio a través de la incorporación de la accesibilidad en la normativa sectorial y su cumplimiento eficaz.

- Adaptar progresivamente y de forma equilibrada los entornos, productos y servicios a los criterios de Diseño para Todos.
- Colaboración entre la Administración y las empresas en el Diseño para Todos y la accesibilidad.
- Promover la accesibilidad en las nuevas tecnologías.
- Adecuación de la red de transporte a personas de movilidad reducida.
- Regularización de los sistemas de transporte especial.

Se dedica además un apartado del capítulo 6 del documento de propuestas, al desarrollo de una *“Guía práctica de accesibilidad urbana”* donde se abordan las particularidades de cada caso.

7

APARCAMIENTO

LOCALIZACIÓN DE PROBLEMAS DE ESTACIONAMIENTO

Uno de los principales problemas que presenta el municipio de Leganés es la escasez de plazas de aparcamiento. Es un problema que no sólo afecta al conductor, también dificulta la marcha de autobuses, ocupa espacio en la vía pública que puede ser utilizado como plataforma para ciclistas o peatones, etc.

Las plazas de la vía pública no sólo son utilizadas por los residentes, también se utilizan como aparcamiento disuasorio en las proximidades a las estaciones de Metro y ferrocarril, y en las proximidades de equipamientos importantes. Es frecuente encontrar vehículos estacionados de manera ilegal en estos puntos.

Las zonas con mayor déficit de aparcamiento de residentes son la zona central y el barrio de La Fortuna. Además, la zona centro es un importante foco de atracción de viajes. Aunque las plazas de aparcamientos privados han aumentado en los últimos años también lo ha hecho en gran medida el número de vehículos en el municipio.

indicador	valor	periodo revisión	expectativa
Grado de ocupación en vía pública	0,87	1 año	↓

Existen aparcamientos disuasorios vinculados a las estaciones de ferrocarril pero algunos parecen tener una capacidad insuficiente.

Los problemas que hay que tener en cuenta en este Plan de Movilidad Urbana Sostenible son: el estacionamiento de residentes, los aparcamientos disuasorios vinculados a la red de transporte público y la localización de plazas de aparcamiento para vehículos pesados.

OBJETIVOS DE MEJORA DEL APARCAMIENTO

- La decisión sobre la dotación, localización y tipo de aparcamientos que se establece en una zona determinada,

debe hacerse de forma integrada con el diseño de la política de transporte.

- Es importante tener en cuenta que las medidas de ampliación de la oferta de aparcamiento van a incentivar el uso del vehículo privado, por lo que hay que estudiar medidas que limiten el uso del mismo y que supongan un incentivo para el uso de transporte público.
- El objetivo es que los automóviles y otros vehículos privados estacionen principalmente en aparcamientos privados y zonas de aparcamiento para residentes, y que los vehículos pesados dispongan de áreas específicamente diseñadas para su estacionamiento.
- Creación de una red de aparcamientos disuasorios que impulsen la utilización del transporte público en los viajes a Madrid y otros municipios colindantes.

8

ENERGÍA Y MEDIOAMBIENTE

Se ha analizado en este capítulo la estimación del consumo energético producido como consecuencia de los desplazamientos realizados según las diferentes modalidades. Así mismo, se ha analizado la calidad ambiental desde el punto de vista de la composición química del aire y la calidad acústica con el objetivo claro de mejorar la calidad ambiental y la salud y calidad de vida de las personas de Leganés.

CONSUMO ENERGÉTICO

Principales conclusiones del análisis:

- Bajo uso de la bicicleta.
- Tiempo en los desplazamientos en transporte público elevado (media: 51,65 min.). No puede competir con el vehículo privado.
- Destaca el número de desplazamientos exteriores, debidos al trabajo (92.244 viajes/día) y al estudio (21474 viajes/día), frente a los viajes interiores.
- Baja oferta de transporte público interno (inexistencia de autobús urbano). Este hecho, junto con las políticas seguidas hasta el momento, tiene como consecuencia un elevado índice de vehículos privados en el parque automovilístico de Leganés, superando a la media nacional en vehículos por hogar.

Gasto energético

Cuadro resumen del reparto de viajes, gasto energético y emisiones de CO2 en Leganés:

De los valores obtenidos, se puede concluir que la mayor contribución al consumo energético en el transporte en Leganés corresponde al vehículo privado. Con un número de km recorridos al año ligeramente superior al realizado en transporte público, su consumo es casi del doble y sus emisiones prácticamente un 65 % superiores.

Indicadores:

indicador	2004	1996	revisión	expectativa
Consumo de energía en transporte: Tep/habitante y año	0.31633	0,23187	3 años	→ ↓
Emisiones de CO2 derivadas del consumo en transporte: Tn/habitante y año	0.98212	0,71989	3 años	→ ↓

CALIDAD DEL AIRE

Se presentan a continuación las conclusiones del análisis de los principales contaminantes atmosféricos.

El dióxido de azufre (SO2). Procede de diferentes procesos industriales, tráfico de vehículos pesados y calefacciones de carbón y fuel. Causante de la lluvia ácida.

Los datos recogidos confirman una buena evolución de las concentraciones de SO2. No se han producido superaciones de los valores límite en los últimos años y los valores estrictos de las máximas horarias tienden al descenso. Detrás de estas cifras, están las políticas de sustitución de combustibles destinados a calefacción y la reducción de los contenidos en azufre, del fuel y gasóleos.

Los compuestos de Nitrógeno. Principalmente se localizan en los procesos de combustión. La principal fuente de emisión de NOx se encuentra en el sector transporte.

Los límites estrictos no entrarán en vigor hasta 2010. Aún así podemos hablar de datos desfavorables. Desde el año 2005 se vienen registrando superaciones tanto en los valores máximos horarios, como en las medias horarias anuales.

Los óxidos de Carbono. Los más importantes son el CO (monóxido de carbono) y CO2 (dióxido de carbono).

Las emisiones de CO parecen mantener una tendencia favorable con episodios puntuales próximos a los valores límite pero siempre en valores máximos horarios, no de los límites octohorarios.

Los Hidrocarburos. Son compuestos formados por carbono e hidrógeno fundamentalmente. Su origen es diverso, destacando los vehículos, refino, almacenamiento y distribución de productos petrolíferos, evaporación de disolventes orgánicos, los residuos y el humo del tabaco.

Metales Pesados. Como son el plomo, arsénico, cadmio y níquel.

Partículas en Suspensión (PM10). El principal foco emisor es el transporte y dentro de éste los vehículos diesel especialmente.

El número de superaciones si bien ha ido descendiendo a lo largo de los últimos cuatro años, se mantiene todavía en las 90 superaciones en 2008, cuando el máximo está en 35 superaciones. Respecto a los valores límite anuales, se encuentran por encima de los 40 µg/m³ reglamentarios. Es importante recordar que este límite se situará en los 20 µg/m³ a partir de 2010.

Ozono (O3). Sus valores se mantienen en el límite de los valores objetivo.

Indicadores:

indicador	valor	periodo revisión	expectativa
NOx: Nº de Superaciones del límite horario de protección a la salud	1	1 año	↓
NOx: Media anual	41 µg/m ³	1 año	↓
PM10: Nº de Superaciones del Valor límite diario de protección a la salud	90	1 año	↓
PM10: Media anual	42 µg/m ³	1 año	↓

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Los niveles de contaminación acústica de los espacios urbanos, están íntimamente relacionados con la movilidad motorizada dentro de la ciudad. Así, es el transporte la principal fuente de emisión que compromete la calidad acústica de los espacios urbanos.

Indicadores:

indicador	valor	periodo revisión	expectativa
Contaminación acústica: Nº de habitantes expuestos a un nivel sonoro	Población expuesta a un nivel mayor del de referencia/ población total	2 años	↓

9

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

GRUPOS DE TRABAJO I: AGENTES SOCIALES Y PARTIDOS POLÍTICOS

- Comisiones Obreras
- UGT
- ULEG
- Partido Popular

GRUPOS DE TRABAJO II: FOMENTO DEL TRANSPORTE SALUDABLE

- Asociación Cíclope
- Asociación Leganés Verde y Ecológico
- Conjunto Asociaciones Ecologistas

GRUPOS DE TRABAJO III: MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD DE EMERGENCIAS

- Asociaciones de discapacitados y tercera edad
- Movilidad y accesibilidad de emergencias

GRUPOS DE TRABAJO IV: MOVILIDAD REDUCIDA Y ACCESO A CENTROS DOCENTES

- Asociaciones de discapacitados y tercera edad
- Colegios

GRUPOS DE TRABAJO V: MOVILIDAD VINCULADA A CENTROS DE GRAN ATRACCIÓN

- Universidad Carlos III
- Centro Comercial Parquesur
- Hospital Severo Ochoa y Ambulatorio Pedroches
- Polígonos Industriales

GRUPOS DE TRABAJO VI:
ASOCIACIONES DE VECINOS Y TAXISTAS

- Asociación de Vecinos de San Nicasio
- Asociación de Vecinos El Carrascal
- Asociación de Vecinos Nueva Fortuna
- Asociación de Vecinos Progreso de La Fortuna
- Asociación de Vecinos Zarzaquemada
- Asociación de Vecinos de Leganés Norte
- Asociación de Vecinos Barrio Centro
- Asociación de Vecinos Arroyo Culebro
- Asociación De Vecinos Campo De Tiro
- Asociación De Vecinos Valdepelayo
- Asociación Gremial de Taxistas

10

TABLA RESUMEN DE INDICADORES

capítulo	apartado	indicador	último valor obtenido	periodo revisión	objetivo
Estructura viaria y movilidad	Nivel de accidentalidad	Nº de accidentes con víctimas	565	1 año	↓
		Nº de accidentes	1227	1 año	↓
		Nº total de víctimas	658	1 año	↓
		Nº de atropellos	95	1 año	↓
		Nº de atropellos a ciclistas	5	1 año	↓
Movilidad sostenible no motorizada	Definición y deficiencias de la red ciclista	Km de carril bici consolidado / Km de viario rodado total	0,061	1 año	↑
		Km de carril bici consolidado por zonas urbanas / Km de viario rodado total	0,048	1 año	↑
	Deficiencias de la red peatonal	Espacio público / área edificada	0,26	1 año	↑
		Área de viario peatonal / área de viario rodado y áreas verdes	0,018	1 año	↑
Aparcamiento	Aparcamiento	Grado de ocupación en vía pública	0,87	1 año	↓
Energía y Medio Ambiente	Consumo energético	Consumo de energía en transporte Tep / habitante y año	0,31633	3 años	→ ↓
		Emisiones de CO2 derivadas del consumo en transporte Tn / habitante y año	0,98212	3 años	→ ↓
	Calidad del aire	NOx: Nº de superaciones del límite horario de protección a la salud	1	1 año	↓
		Nox: Media anual	41 µg/m3	1 año	↓
		PM10: Nº de superaciones del valor límite diario de protección a la salud	90	1 año	↓
		PM10: Media anual	42 µg/m3	1 año	↓
	Contaminación acústica	Contaminación acústica: Nº de habitantes expuestos a un nivel sonoro	Población expuesta a un nivel mayor del de referencia/ población total	2 años	↓

11

TABLA RESUMEN DE PROPUESTAS

objetivo genérico	objetivo específico	medidas	periodo de implantación	entidades implicadas	presupuesto	localización en el documento	
						apartado	página
Mejoras en el control y ordenación del Tráfico	Facilitar y mejorar el acceso de vehículos de emergencia a todos los puntos del municipio	Acondicionamiento y señalización de los recorridos de emergencia	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	200.000 €	1.1	11
	Creación de zonas de velocidad reducida	Delimitación de áreas 30 y calles residenciales (zona 20)	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	200.000 €	1.2	15
	Mejora de la seguridad para conductores y viandantes	Implantación de elementos de templado del tráfico que faciliten su desarrollo en el casco urbano	Corto - Medio plazo (depende de la medida)	Ayuntamiento de Leganés	675.000 €	1.3	18
	Adecuación de la estructura viaria a las demandas de fluidez de tráfico rodado	Realización de un estudio específico de tráfico para los accesos norte y sur de Leganés y la conexión de la M-406 con la M-45	Corto - Medio plazo	Comunidad de Madrid	Sin presupuestar	1.4	25
Mejora de la situación del transporte de mercancías: Carga y Descarga	Regulación del tráfico de vehículos pesados	Delimitación de zonas con acceso restringido para vehículos pesados	Medio plazo	Ayuntamiento de Leganés	100.000 €	2.1	32
		Señalización de estacionamiento de vehículos pesados en vía pública	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	5.000 €	2.2	36
	Mejora de estacionamiento para vehículos pesados	Adecuación de plazas de aparcamiento para vehículos pesados en el aparcamiento disuasorio de la estación de cercanías de Zarzquemada en el barrio de Leganés Norte	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	3.000 €	2.3	38

Gestión de la Movilidad	Fomento del uso del transporte público	Refuerzo del transporte público: Nuevas líneas de metro y cercanías y nueva estación de Metrosur	Medio-Largo plazo	Consortio Regional de Transportes Ayuntamiento de Leganés Comunidad de Madrid	Sin presupuestar	3.1	44
		Oferta especial de transporte: Transporte a la demanda	Medio plazo	Ayuntamiento de Leganés Empresas de transporte público Organizaciones empresariales de los polígonos industriales	150.000 €	3.4	52
	Racionalización del transporte privado	Planes de promoción de sustitución de vehículos contaminantes y del uso de vehículo compartido	Medio plazo	Ayuntamiento de Leganés	50.000 €	3.2	48
		Puesta en marcha de infraestructuras que fomenten el uso del coche compartido	Medio plazo	Ayuntamiento de Leganés	50.000 €	3.3	50
	Medidas especiales	Desarrollo de planes de aparcamiento específicos para residentes "APARCAMIETNO PARA TODOS LOS RESIDENTES"	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	30.000 € por plan	3.5	54
	Creación y puesta en marcha del sistema de etiquetaje ecológico para vehículos "ETIQUETA ECOLÓGICA" del Ayto. de Leganés	Medio plazo	Ayuntamiento de Leganés	150.000€	3.6	55	
Grandes Centros Atractores	Mejora de la accesibilidad a centros atractores	Desarrollo de un estudio específico para la mejora de la accesibilidad a grandes superficies comerciales	Medio plazo	Ayuntamiento de Leganés	50.000 €	4.1	60
		Estudio y desarrollo de planes de movilidad sostenible para los Polígonos Industriales	Corto plazo	Consortio Regional de Transporte Ayuntamiento de Leganés Empresas de transporte público Organizaciones empresariales de los P.I. D.G. de Carreteras de la CAM	50.000 € por plan	4.2	61
		Estudio de la movilidad relacionada con centros docentes y desarrollo de campañas formativas	Medio plazo	Consortio Regional de Transporte Ayuntamiento de Leganés Empresas de transporte público	150.000 €	4.3	67

Concienciación sobre la sostenibilidad del transporte	Desarrollo de campañas, talleres y cursos. Creación de foros sobre transporte sostenible	Corto plazo	Comunidad de Madrid Consorcio Regional de Transportes Ayto. de Leganés Asociaciones de vecinos Asociaciones de interés general Sindicatos Organizaciones empresariales	300.000 €	5.1	73
Ampliación de la oferta de transporte público	Creación de nuevas líneas de transporte urbano	Medio plazo	Consorcio Regional de Transportes Ayto. de Leganés	400.000 €	5.2	76
	Acciones concretas a recoger y desarrollar en los Planes de movilidad sostenible a Polígonos Industriales	Corto plazo	Comunidad de Madrid Consorcio Regional de Transportes Ayto. de Madrid Ayto. de Leganés Organizaciones empresariales de los P.I.	50.000 €	5.8	91
Mejora del servicio de transporte público	Implantación de carriles bus y carriles multiuso	Medio plazo	Comunidad de Madrid Ayto. de Leganés	Sin presupuestar	5.3	79
	Mejora de la calidad en el servicio de transporte público y adaptación de sus paradas a la normativa de accesibilidad vigente	Corto-Medio plazo	Consorcio Regional de Transportes Ayto. de Leganés Empresas de transporte público Renfe / Adif Metro	70.000 € (adecuar las paradas)	5.4	82
	Instalación de nuevas paradas de taxi	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	3.000 €	5.5	85
	Desarrollo y Ejecución del proyecto de intercambiador de transporte en la estación de Leganés Central	Largo plazo	Ministerio de Fomento Comunidad de Madrid Consorcio Regional de Transportes Ayto. de Leganés	1.000.000 €	5.6	87
	Incorporación de nuevas tecnologías en el transporte público	Medio plazo	Consorcio Regional de Transporte Ayto. de Leganés Empresas de transporte	50.000 €	5.7	89
	Mejora de la oferta de transporte escolar	Medio plazo	Ayuntamiento de Leganés	10.000 €	5.9	93
Regulación del transporte asistencial a la tercera edad	Redacción de un plan de Movilidad para el transporte asistencial, plan de establecimiento y señalización de paradas, plan formativo a cuidadores de personas disminuidas y de la tercera edad	Medio plazo	Ayuntamiento de Leganés	10.000 €	5.10	94

Movilidad reducida	Consolidación del paradigma del Diseño para Todos y su implantación en los nuevos productos, entornos y servicios	Difusión del conocimiento y aplicación de la accesibilidad a través de la concienciación, formación, la inserción del diseño para todos en los estudios escolares y universitarios	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	Sin presupuestar	6	97
	Desarrollo de un Plan de Accesibilidad en el entorno urbano de Leganés	Introducción de la accesibilidad como criterio básico de calidad de la gestión pública y creación de un sistema normativo para la promoción de la accesibilidad	Medio plazo	Consortio Regional de Transporte Ayuntamiento de Leganés	50.000 €	6.1	99
	Mejora de la accesibilidad en los medios de transporte públicos	Implementación de los sistemas de acceso al transporte público (autobús, metro, cercanías) para personas de movilidad reducida	Medio plazo	Consortio Regional de Transportes Ayuntamiento de Leganés Empresas de transporte público	Sin presupuestar	6.3	109
Impulso de la movilidad sostenible	Impulso de la movilidad sostenible	Creación del Departamento de Movilidad Sostenible	Medio plazo	Ayuntamiento de Leganés	Sin presupuestar	7.1	116
	Mejora de la seguridad y comodidad de usuarios de bicicleta	Creación de acera bici. Conexión ciclista y peatonal con otros municipios	Medio plazo	Ayuntamiento de Leganés	7.200.000 €	7.2.1	125
		Creación de carril bici	Medio plazo	Ayuntamiento de Leganés	28.000 €	7.2.2	125
		Creación pistas bici	Medio plazo	Ayuntamiento de Leganés	658.000 €	7.2.3	125
		Creación de áreas 30	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	Sin presupuestar	7.2.4	126
		Mejora de la infraestructura a disposición de los usuarios de bicicleta	Implantación de aparcabicis	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	70.000 €	7.2.6
	Presupuesto guarda-bicis		Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	Sin presupuestar	7.2.6	140
	Mejora de las infraestructuras destinadas a la utilización de la bicicleta como medio de transporte	Estudio y posterior mejora de la señalización de los carriles bici existentes	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	10.000 €	7.2.7	141
	Mejora de la seguridad y comodidad peatones	Elaboración de un mapa de movilidad a pie para unir el municipio de Leganés con los municipios limítrofes, así como establecer caminos seguros para desplazarse a pie dentro del municipio de Leganés, así como un inventario del mobiliario	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	200.000	7.3	142

Aparcamientos para vehículo privado ligero	Sustitución del transporte privado por el transporte público	Ampliación y/o mejora de aparcamientos disuasorios	Medio plazo	Consorcio Regional de Transportes Ayuntamiento de Leganés	Sin presupuestar	8.3	153
	Mejora de la oferta de aparcamiento de residentes	Ampliación de la oferta de aparcamiento subterráneo para residentes	Medio plazo	Ayuntamiento de Leganés	Sin presupuestar	8.4.1	157
		Creación de zonas exclusivas de aparcamiento para residentes	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés Asociaciones de Vecinos	Sin presupuestar	8.4.2	157
	Mejora de la oferta de aparcamiento	Reserva de plazas especiales para personas de movilidad reducida y vehículos poco contaminantes	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	25.000 €	8.4.3	158
	Mejora del estacionamiento en vía pública	Criterios de diseño de plazas en la vía pública	Largo plazo	Ayuntamiento de Leganés	Sin presupuestar	8.5	159
Mejora del Ferrocarril	Conexión entre barrios en el municipio de Leganés y ampliación de la oferta de aparcamiento de residentes	Estudio para el soterramiento de las vías de ferrocarril a su paso por el término municipal de Leganés	Corto plazo	Ministerio de Fomento Comunidad de Madrid Adif	40.000 €	9	163
Mejora de la Seguridad Vial	Reducción del número de accidentes y de víctimas en las calles del municipio	Elaboración de un censo de accidentes, de un mapa de tráfico de las vías del municipio, de aforo de bicicletas y peatones, y de un plan de seguridad vial	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	150.000 €	10	167
Integración de la movilidad en políticas urbanas	Establecimiento de secciones viarias tipo que favorezcan la movilidad sostenible y reduzcan los puntos conflictivos de tráfico rodado	Recomendaciones para incluir en el nuevo Plan General de Ordenación Urbana una serie de ordenanzas que garanticen la seguridad, y establecimiento de secciones viarias tipo según el tipo de vía.	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés Redactor del Plan General	Sin presupuestar	11	171
Difusión del PMUS	Establecimiento de la estrategia para difundir los objetivos del presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible	Desarrollo de campañas, talleres, material educativo a distintos niveles, programas de promoción del transporte sostenible, páginas web de seguimiento del plan...	Corto plazo	Ayuntamiento de Leganés	25.000 €	12	181