

estudio de mejora del

TRANSPORTE PÚBLICO

COSLADA - EL CAÑAVERAL



Estudio de mejora de Transporte Público

OBJETIVO GENERAL Y ESPECÍFICOS

El objetivo general es **garantizar la movilidad** de los ciudadanos y **mejorar su calidad de vida** a través de un sistema de **transporte público sostenible, permeable y disponible** en todos los barrios del municipio, centrado en la movilidad cotidiana de la ciudadanía

Conocer y caracterizar la oferta actual del transporte urbano colectivo (paradas, frecuencias, tarifas, cobertura)

1

2

Identificar principales problemas del sistema actual

Definir y mejorar el servicio actual prestado por la red de transporte público

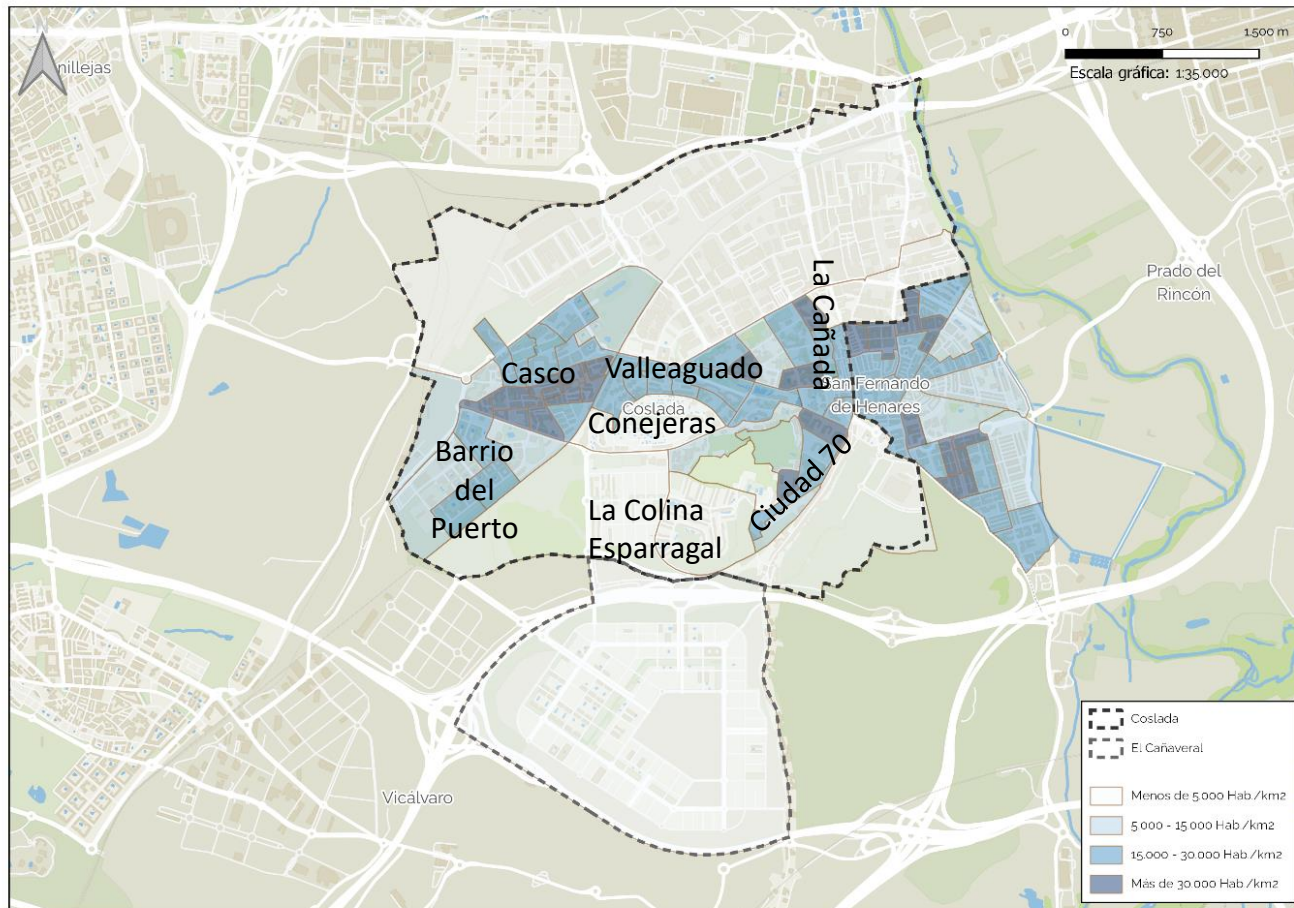
3

4

Establecer un plan prioritario de actuación detallando las carencias detectadas y proponiendo las soluciones precisas para procurar una mejora sustancial universal en el transporte público

Estudio de mejora de Transporte Público

ENCUADRE TERRITORIAL



Densidad de población por sección censal

Población Coslada - 81.000

↓ **Crecimiento anual 2,4%**

Población estimada **2030 – 85.000**

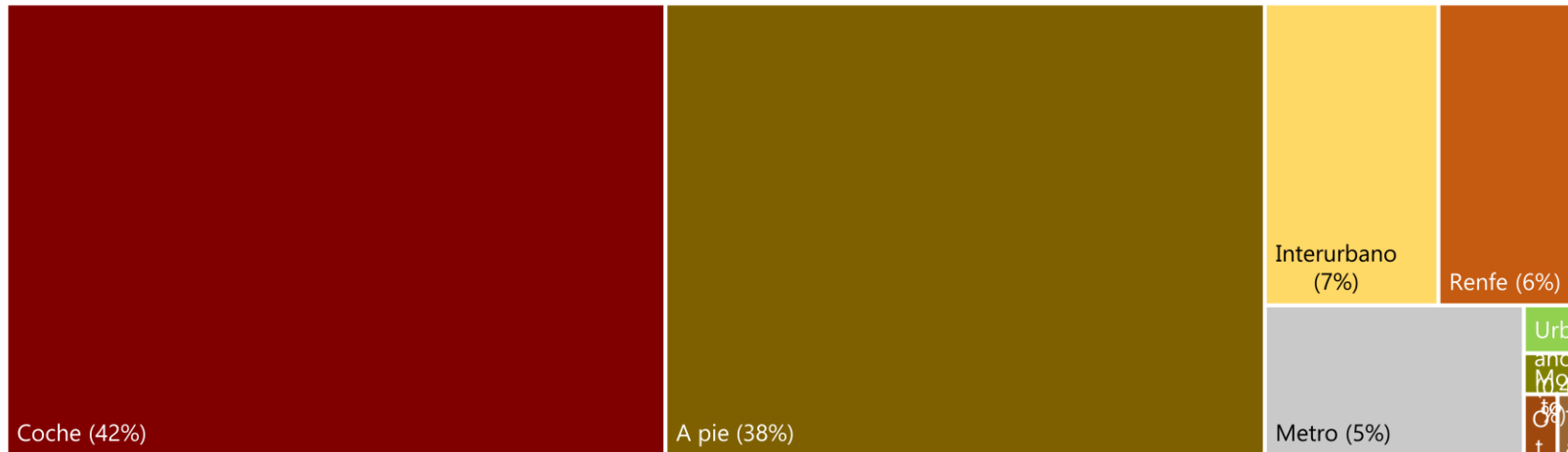
Población El Cañaveral - 4.430

↓ **Crecimiento anual 80%**

Población estimada **2030- 35.000 +**

MODO DE DESPLAZAMIENTO

Modo de desplazamiento prioritario en viajes de Coslada



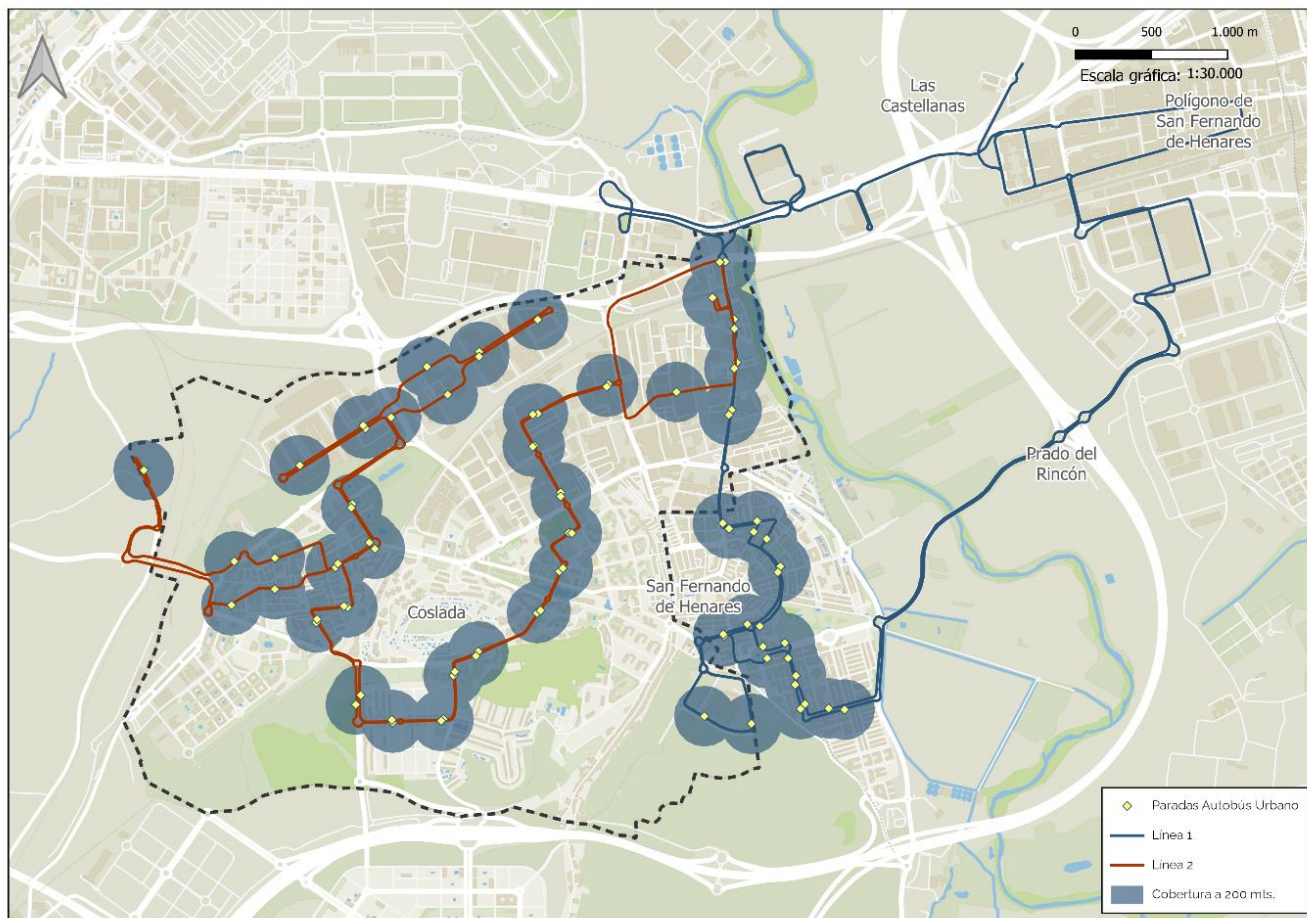
- Renfe (6%)
- Interurbano (7%)
- Urbano (0,4%)
- Metro (5%)
- Taxi
- Coche (42%)
- Moto
- Otros
- A pie (38%)

Número de viajes por habitante

Coslada → 2,4
El Cañaveral → 2,7

La mayoría de los desplazamientos de la población de El Cañaveral se realizan en vehículo privado debido a la escasa disponibilidad de conexiones de transporte público.

OFERTA TRANSPORTE PÚBLICO ACTUAL



Frecuencias

Línea 1 → 40 min

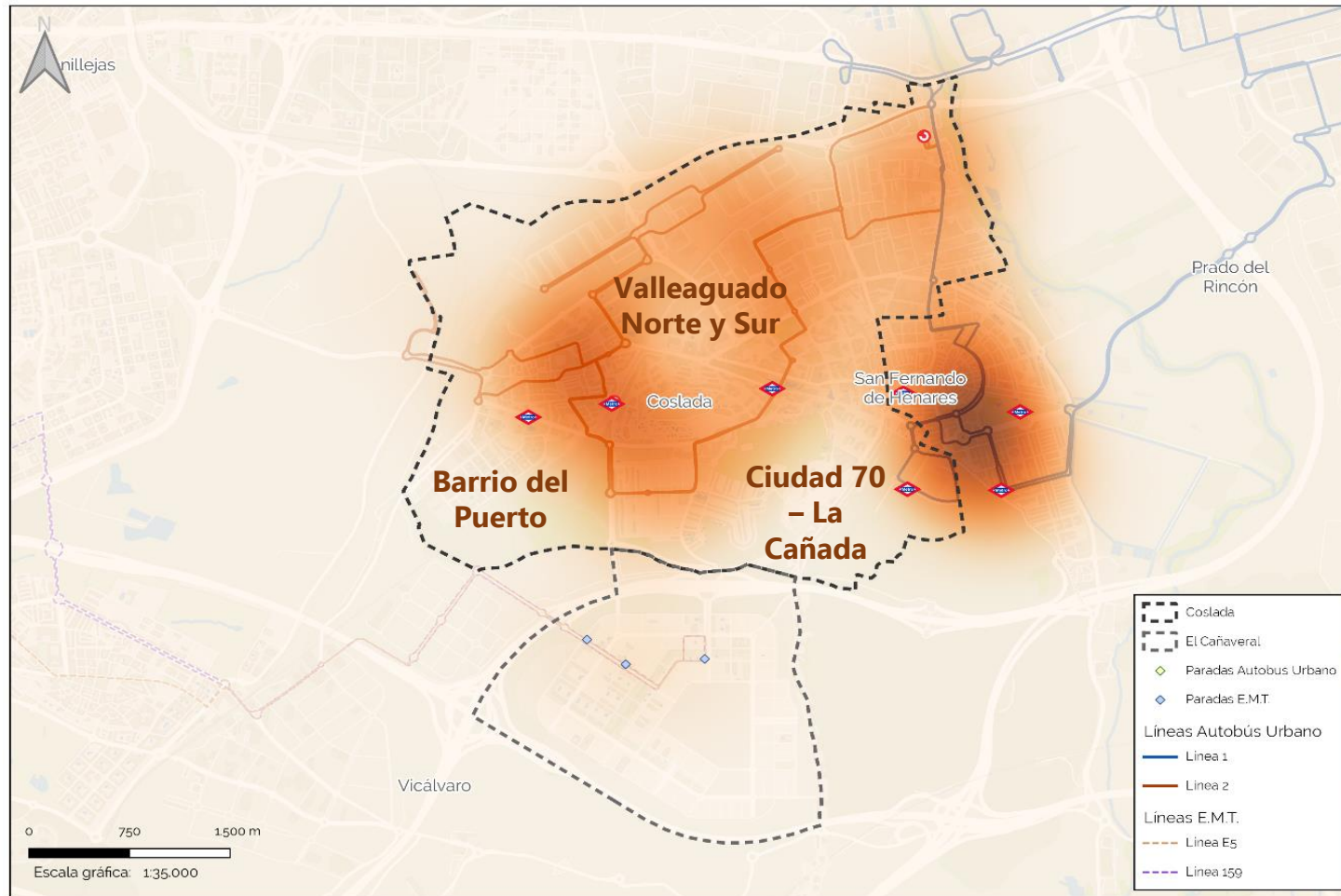
Línea 2 → 60 min

La cobertura de población del autobús urbano de Coslada es del 39%

Cobertura espacial autobús urbano Coslada a 200 m

Estudio de mejora de Transporte Público

COBERTURA DE RED – Líneas Urbanas



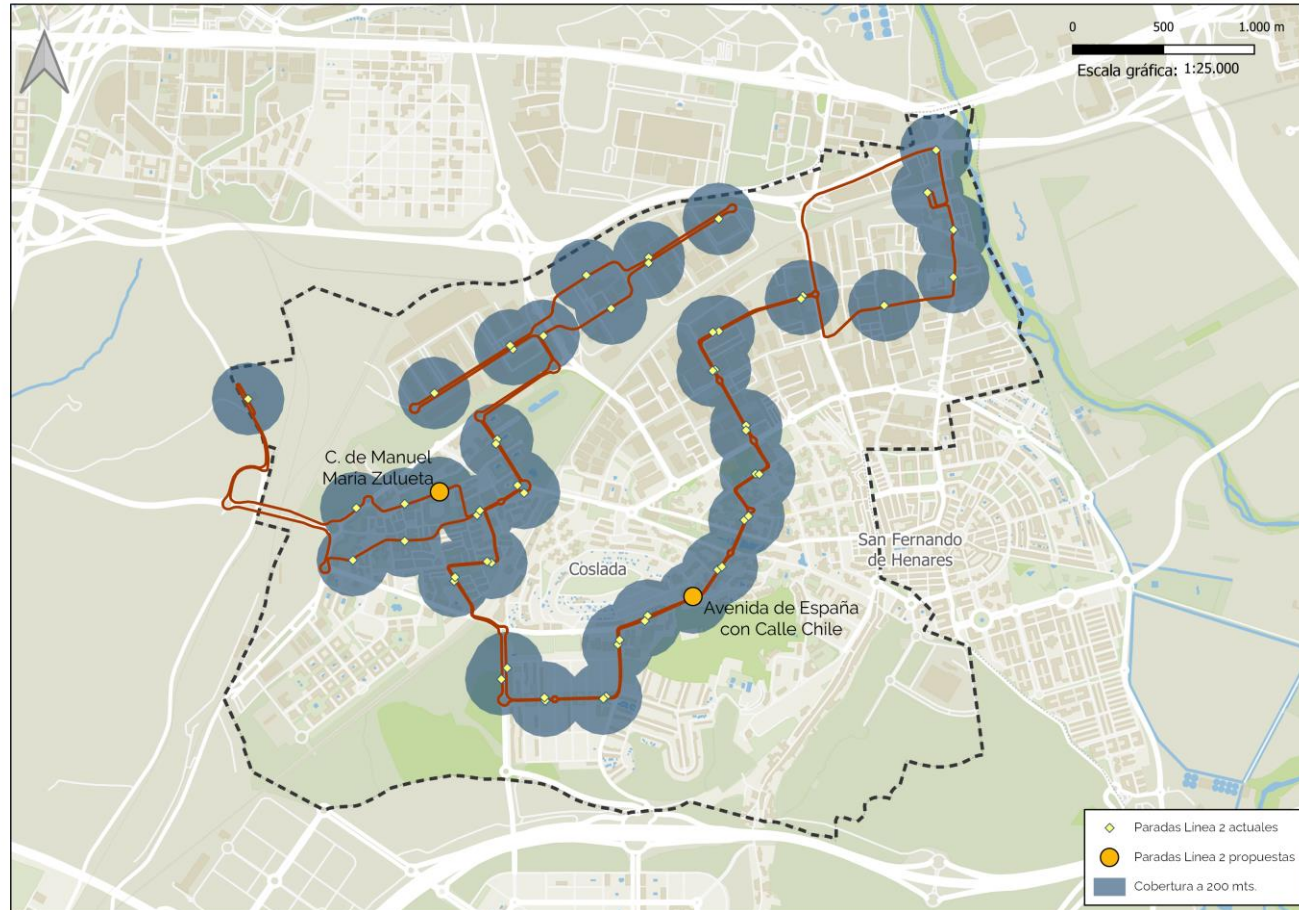
Población servida por el autobús urbano

PROPUESTAS

estudio de mejora del
TRANSPORTE PÚBLICO
COSLADA - EL CAÑAVERAL



PROPUESTA MODIFICACIÓN DE RED – Línea 2



Propuesta de modificación de red – Línea 2

Mejoras de la Línea 2

- Ampliación de 2 nuevas paradas
- Aumento de cobertura de 1.546 personas
- **Optimización de la frecuencia. El tiempo de espera se reduce a 20 min.**

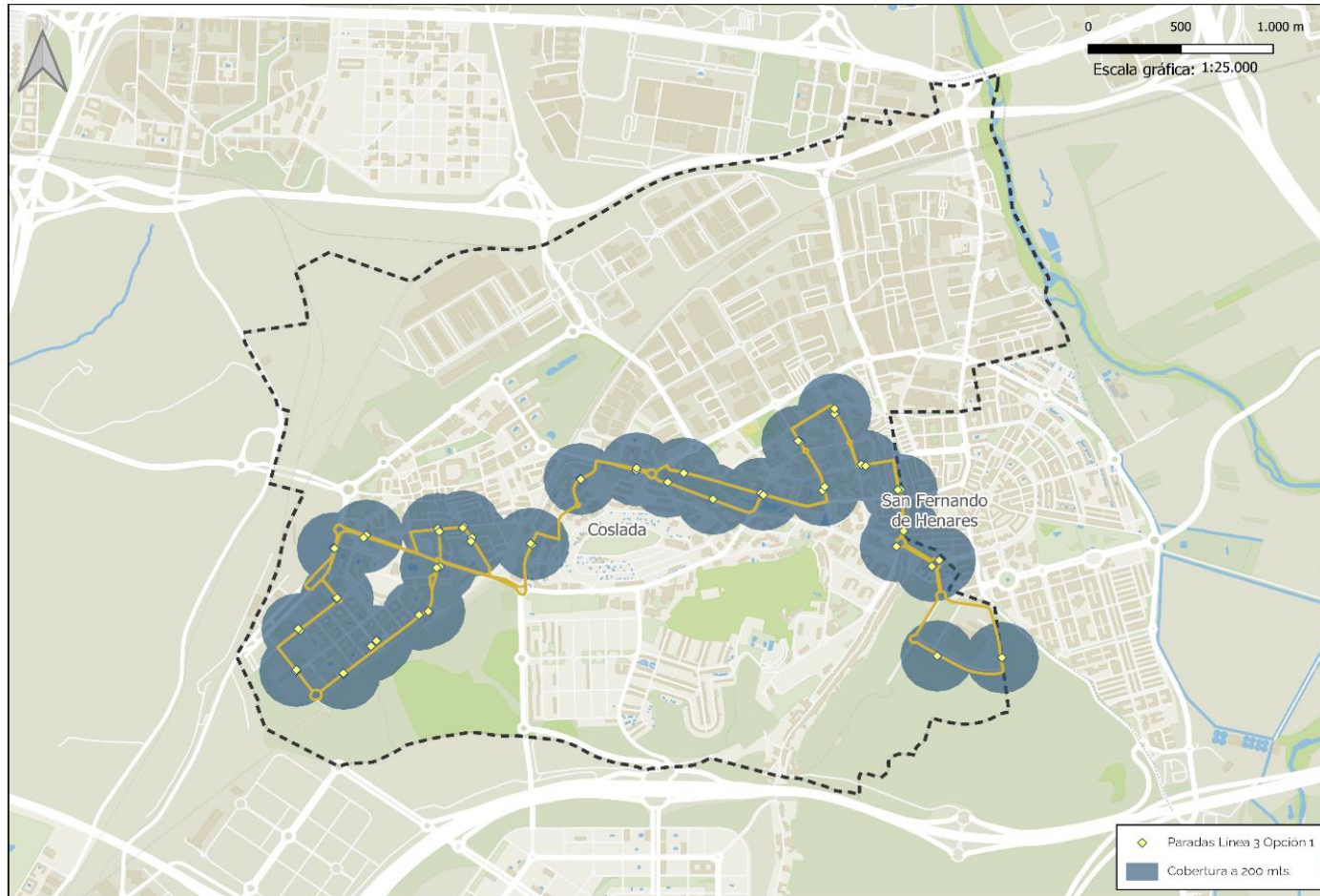
Frecuencia antes

40 - 60 minutos

Frecuencia después

20 minutos

PROPUESTA NUEVA LÍNEA – Línea 3 Opción 1



Nueva línea Opción 1

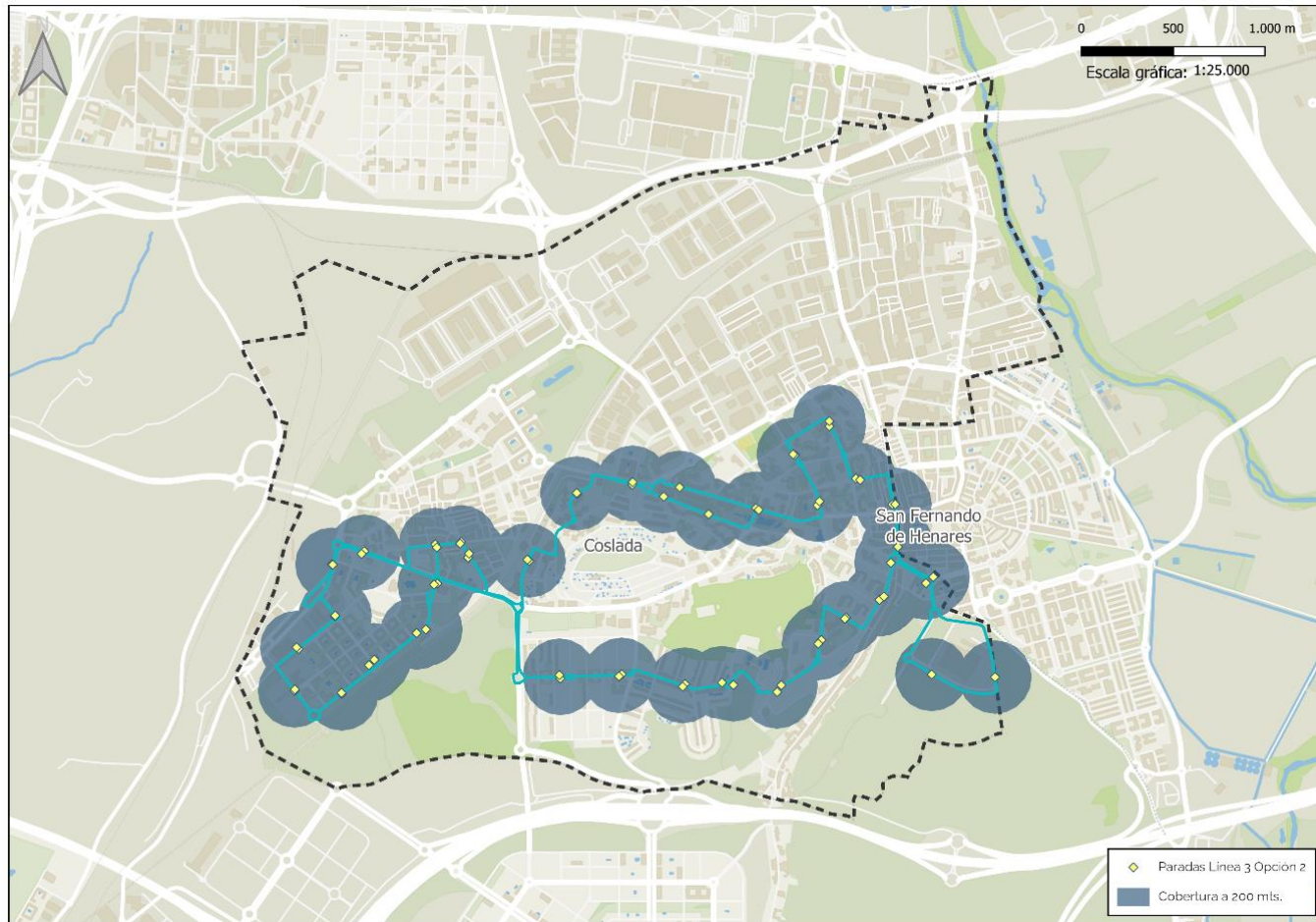
Línea 3 (Ida y Vuelta)

	Población Coslada 200 m	%	Población San Fernando 200 m	%
Línea 1 y 2	31.738	39 %	21.830	56 %
Línea 1, 2 y 3 Opción 1	57.572	70 %	23.994	61 %

- **Incremento de cobertura**
- **Frecuencia (20 min)**
- Aumenta el servicio en el **Barrio del Puerto**, Valleaguado y futuro Barrio Jarama (Hospital)

Estudio de mejora de Transporte Público

PROPUESTA MODIFICACIÓN DE RED – Línea 3 Opción 2 (circular)



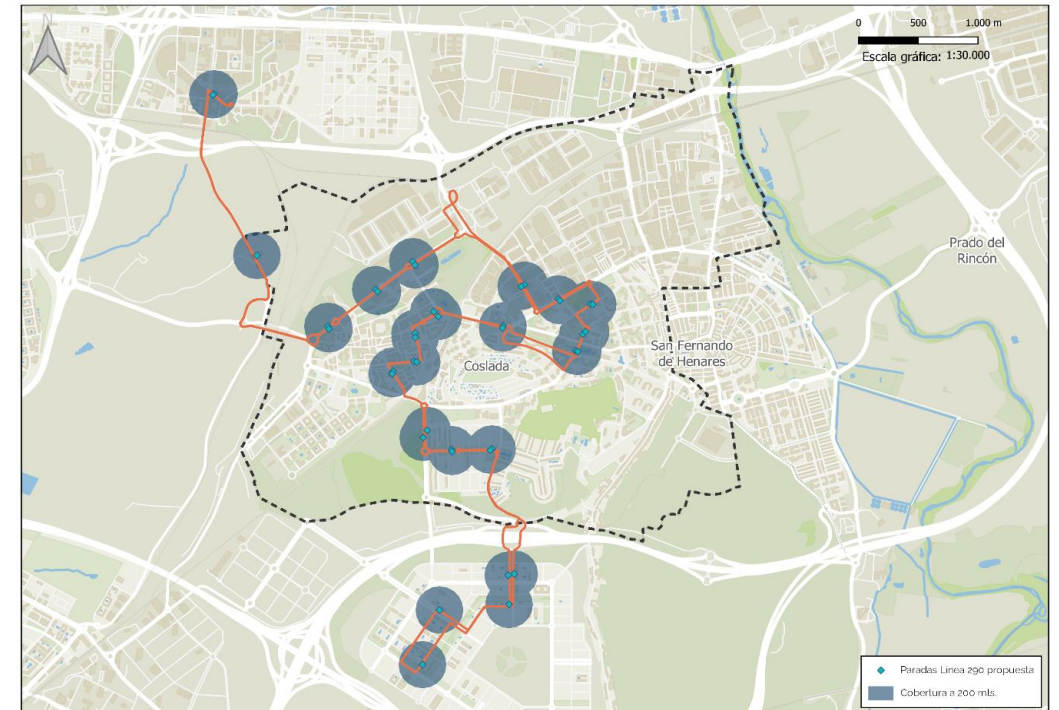
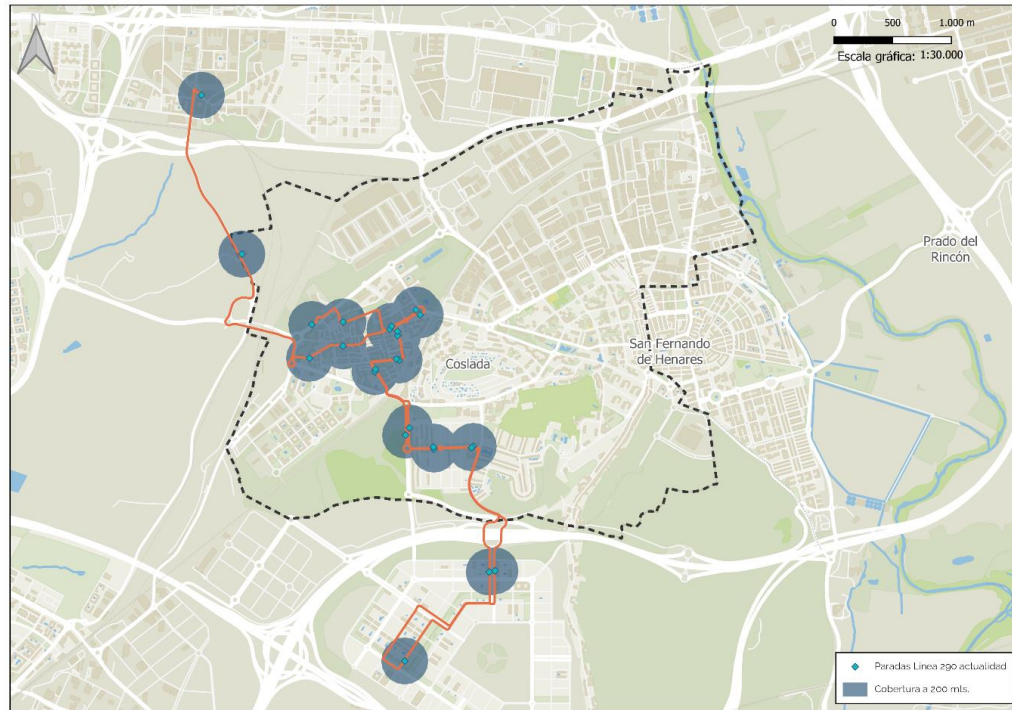
Nueva línea Opción 2

Línea 3 (Circular)

	Población Coslada 200 m	%	Población San Fernando 200 m	%
Línea 1 y 2	31.738	39 %	21.830	56 %
Línea 1, 2 y 3 Opción 1	63.435	77 %	25.197	64 %

- Aumento de cobertura
- Frecuencia (20 min)
- Aumenta el servicio a **Barrio del Puerto**, Valleaguado, Ciudad 70 futuro Barrio Jarama, Hospital, **La Colina y El Esparragal**

PROPUESTA MODIFICACIÓN DE RED – Línea 290



Línea 290

- Modificación trazado Aumento de cobertura (Valleaguado) – 4.062 personas
- Mejora de frecuencia (de 60 a **30 minutos**)
- Adecuación de horarios a entrada y salida de centros escolares

IMPLANTACIÓN DE NUEVOS TIPOS DE AUTOBÚS

Beneficios

Desventajas

Hidrógeno

- **0** emisiones

- Precio elevado de inversión
- Precio elevado de operación

Eléctrico

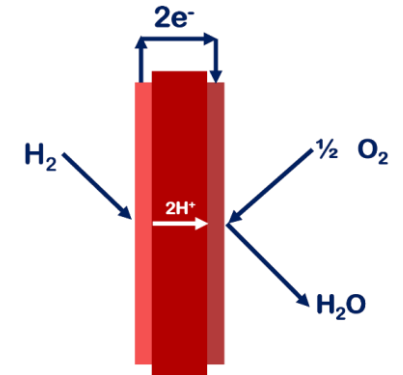
- **0** emisiones
- Precio de operación reducido

- Precio de inversión alto
- Autonomía limitada

Híbrido

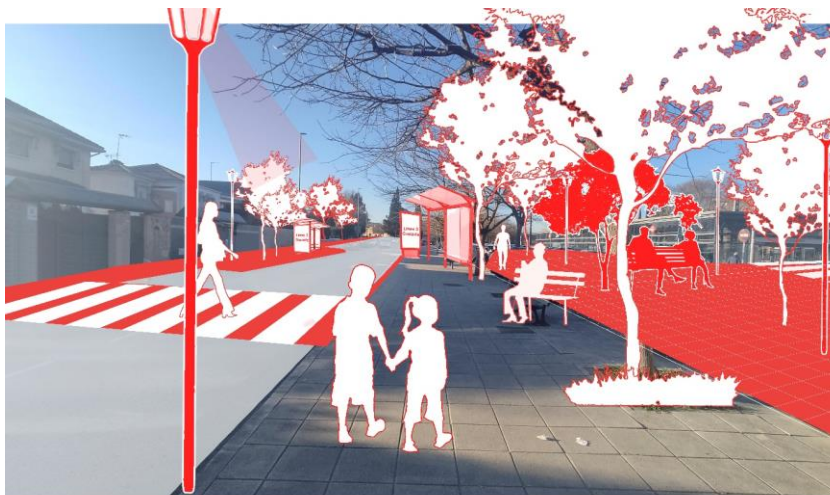
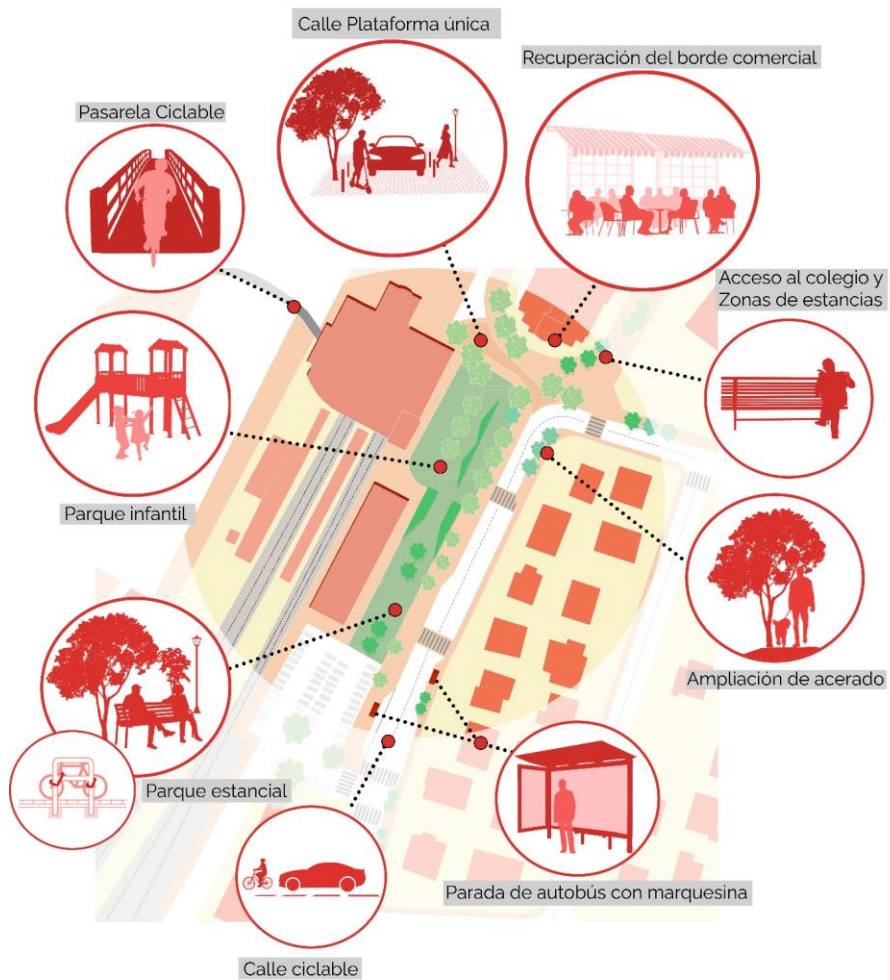
- Menores precios de inversión
- Ya existe implantación

- Emisiones de CO₂ (aunque menores que los actuales)



PUNTOS DE INTERCAMBIO MODAL

Revitalización del espacio público – Coslada Central



- 116

Aparcamiento en superficie que pierde el vehículo privado



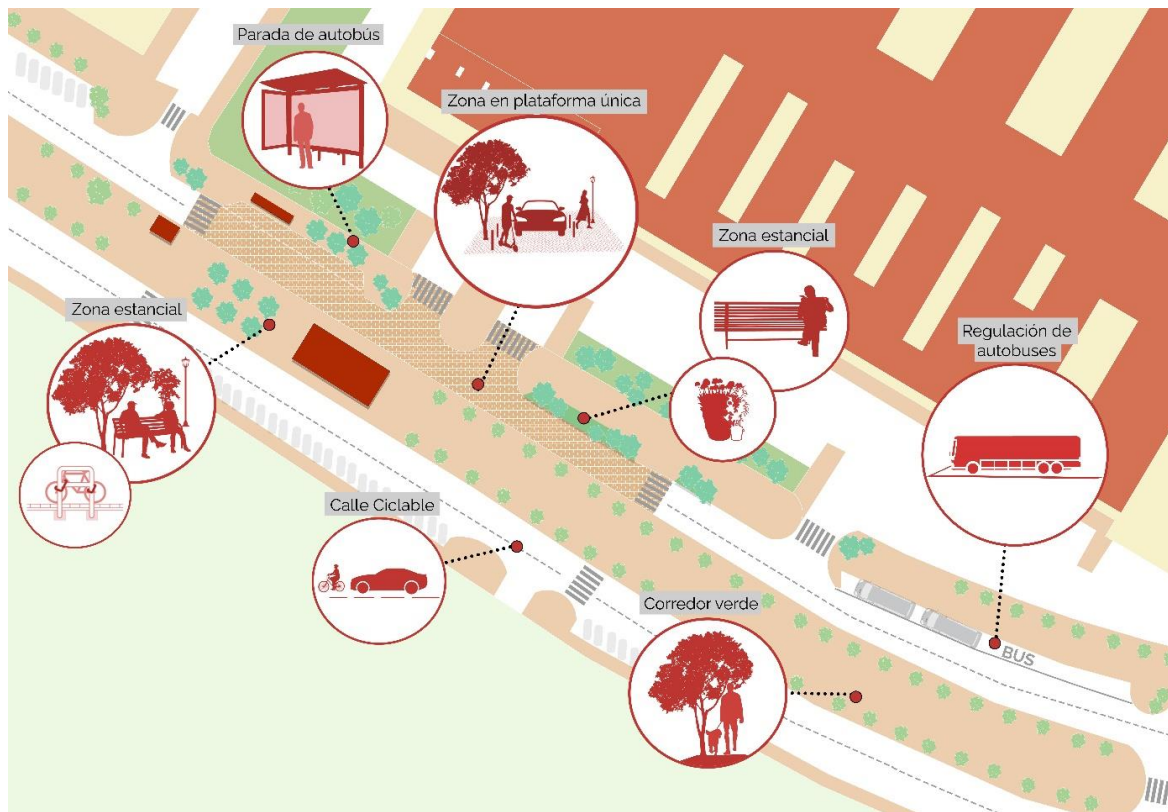
+ 1.907 m²

Espacio público Superficie que gana el peatón

PUNTOS DE INTERCAMBIO MODAL

Revitalización

del espacio público – Hospital del Henares



- 34

Aparcamiento en superficie
que pierde el vehículo privado



+ 1.454 m²

Espacio público
Superficie que gana el peatón

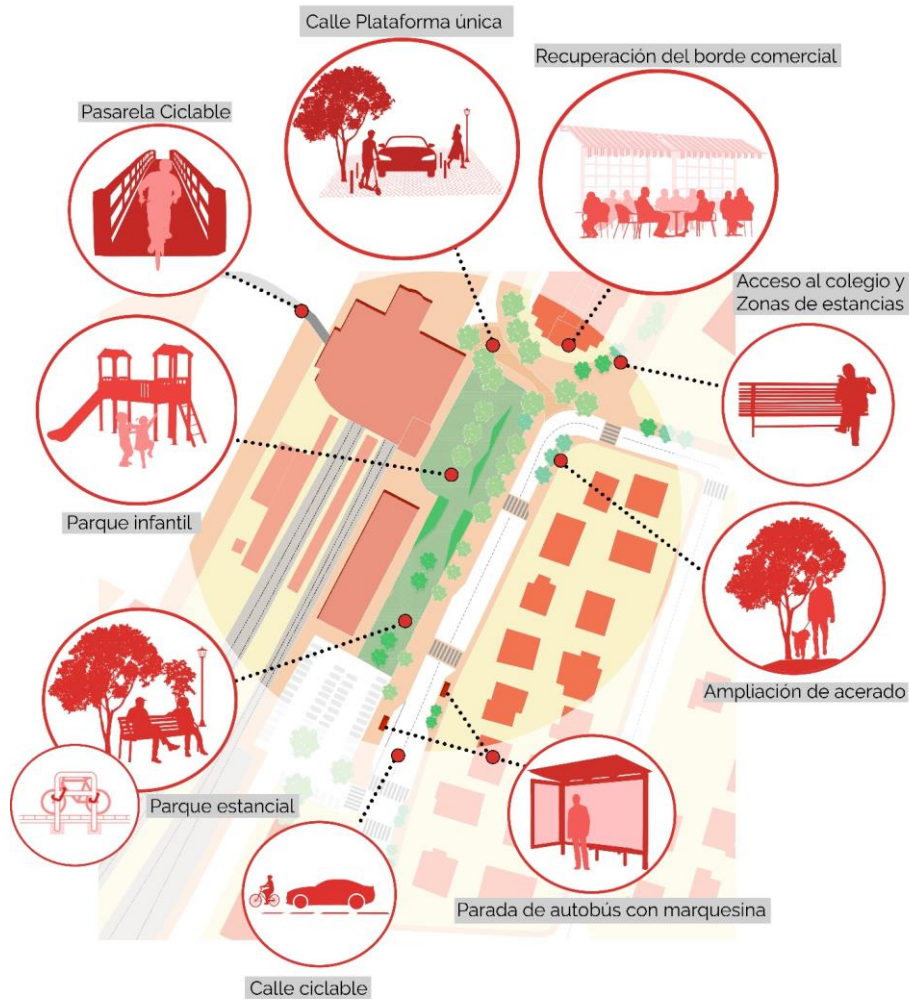
CONCLUSIONES

BENEFICIOS DE LAS ACTUACIONES

- Incremento del porcentaje de **población servida** por transporte público
- **Mejora de la frecuencia** de paso de los autobuses
- **Mejora de conectividad** entre barrios
- **Fomento de la Sostenibilidad Ambiental** y de la calidad de vida de los ciudadanos de Coslada



REVITALIZACIÓN ESPACIO PÚBLICO – Coslada Central



- 116

Aparcamiento en superficie
que pierde el vehículo privado

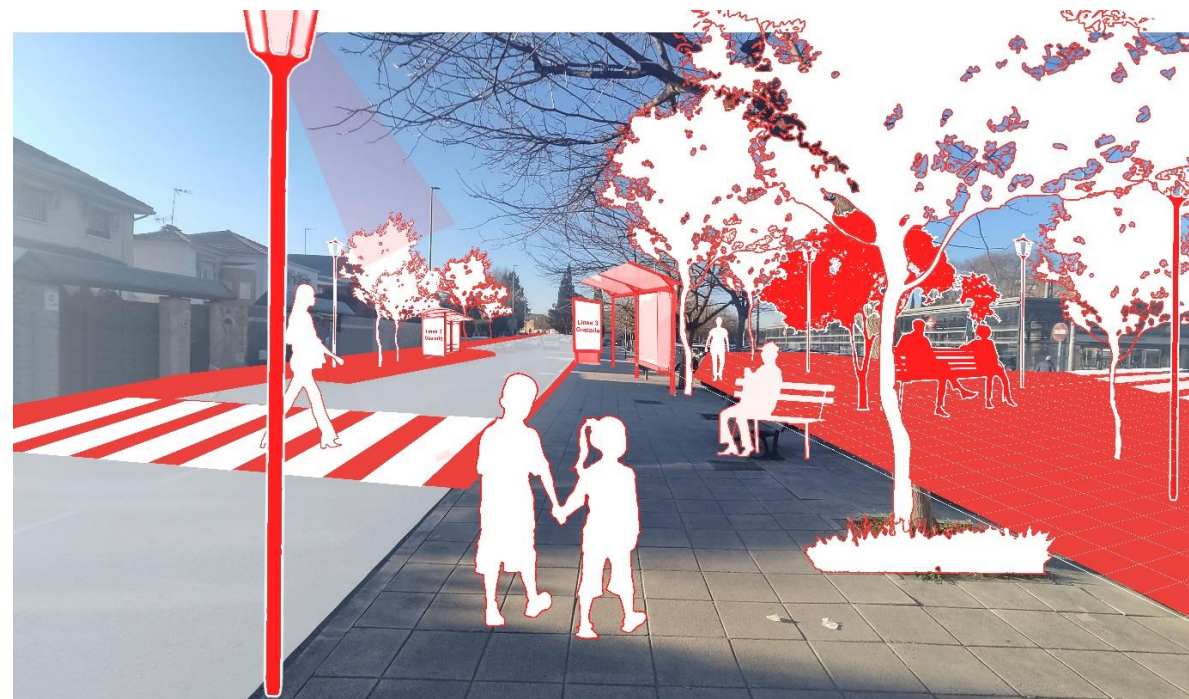


+ 1.907 m²

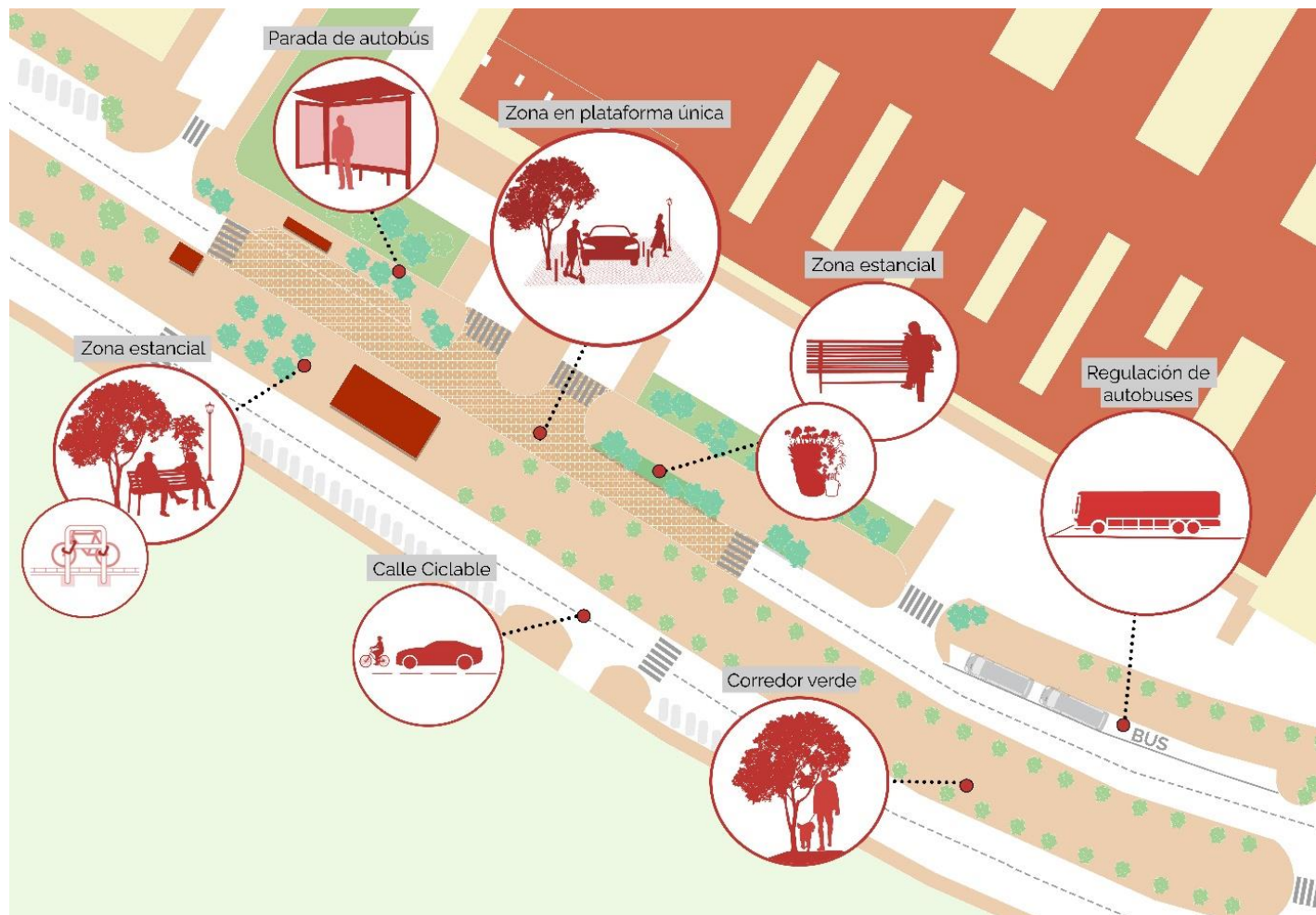
Espacio público
Superficie que gana el peatón

Estudio de mejora de Transporte Público

REVITALIZACIÓN ESPACIO PÚBLICO – Coslada Central



REVITALIZACIÓN ESPACIO PÚBLICO –Hospital del Henares



- 34

Aparcamiento en superficie que pierde el vehículo privado



+ 1.454 m2

Espacio público Superficie que gana el peatón

Estudio de mejora de Transporte Público

REVITALIZACIÓN ESPACIO PÚBLICO –Hospital del Henares

