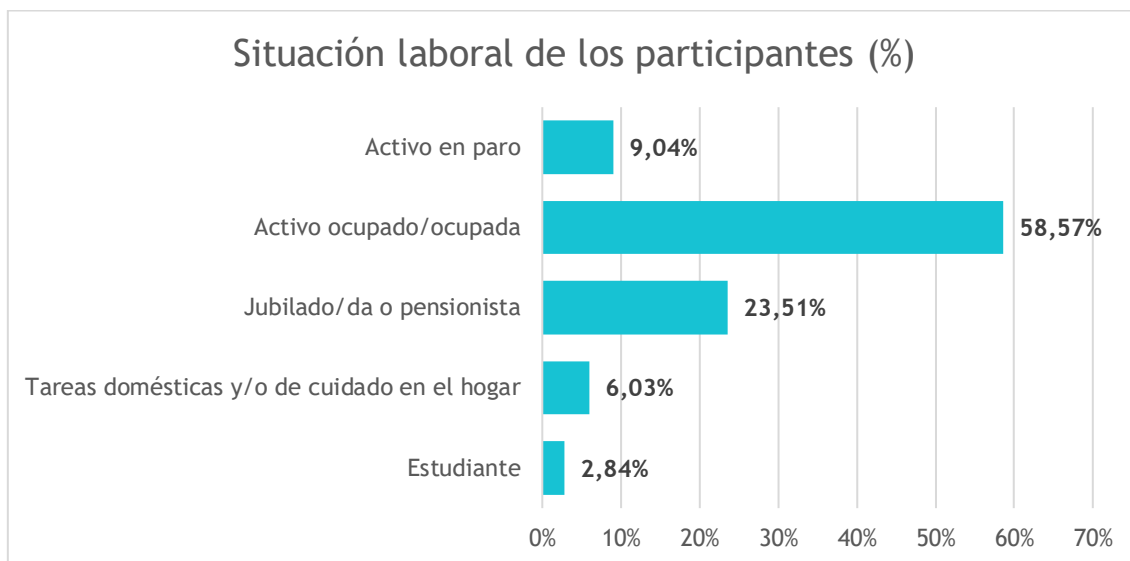


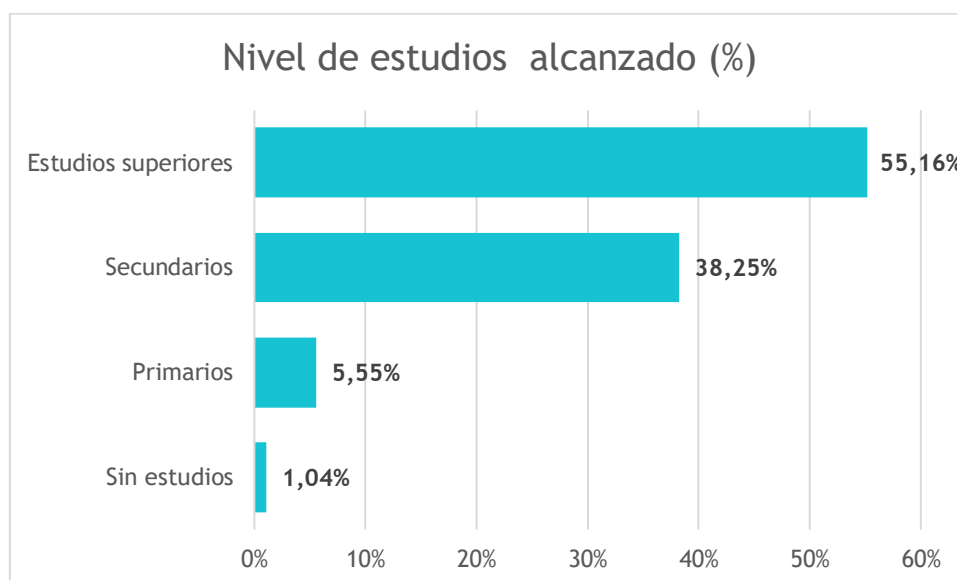


En cuanto a la **situación laboral**, el **2,84%** de los encuestados son **estudiantes**, el **6,03%** se dedican a **tareas domésticas y/o de cuidado en el hogar**, el **23,51%** son personas **jubiladas o pensionistas**, el **58,57%** se encuentran en situación de **empleo activo**, mientras que el **9,04%** están en **paro**.



**Ilustración 25. Distribución de la situación laboral de los participantes**

En lo relativo al nivel educativo, el **1,04%** **no tiene estudios**, el **5,55%** posee **estudios primarios**, el **38,25%** cuenta con **estudios secundarios** y el **55,16%** con **estudios superiores**, que incluyen tanto los grados universitarios como los ciclos formativos superiores. Esta distribución evidencia una **alta cualificación académica** en la muestra, lo que permite identificar comportamientos diferenciales según **perfil socioeconómico**.

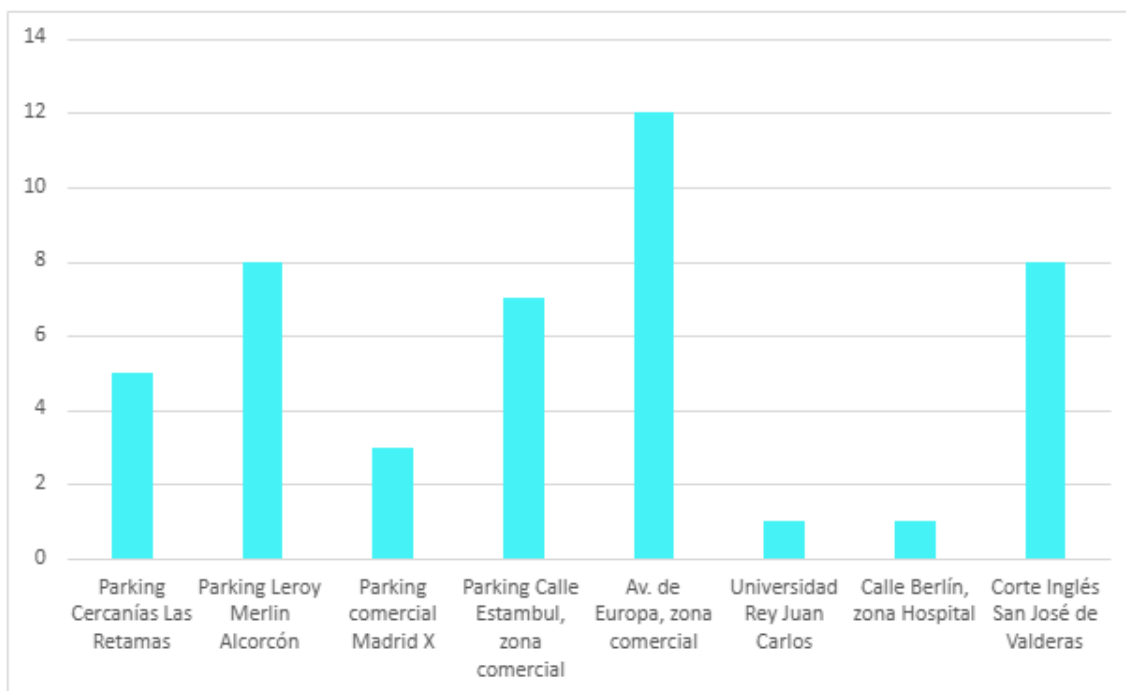


**Ilustración 26. Distribución del nivel de estudios de los participantes**

Sumado a las encuestas a residentes, se realizó una **campana de encuestas a viandantes** en varios puntos correspondientes a las principales vías de entrada al municipio con el objetivo de conocer la **movilidad de los no residentes en Alcorcón**.



La muestra queda distribuida de la siguiente manera:

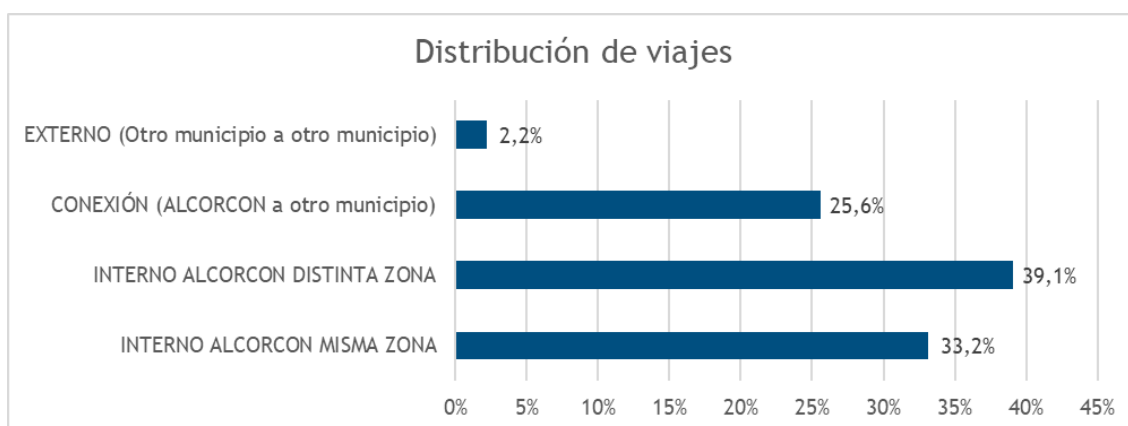


**Ilustración 27.** Conteo del lugar donde se han realizado las encuestas. Fuente: encuestas a viandantes

Una gran limitación de la encuesta a no residentes ha sido la falta de colaboración de los propios viandantes, ya que no todos están abiertos a dar su tiempo para responder a las preguntas, especialmente personas que estén yendo al trabajo, a su centro de estudios o tengan algún tipo de cita (médica, administrativa, reunión, etc.).

### 3.2 Relaciones de movilidad

Los resultados de la encuesta muestran una fuerte **movilidad interna** con un **85%** de los desplazamientos; destacan también los desplazamientos hacia **Madrid**, siendo un **9,3%**. El resto de **los municipios periféricos** como Leganés, Móstoles o Fuenlabrada no llegan al representar el **5%** en total.



**Ilustración 28.** Distribución de os viajes en función de su origen y destino



### 3.3 Distribución modal de residentes

Los resultados de las encuestas realizadas permiten **caracterizar** la **movilidad** diaria de la **población** de **Alcorcón**, de la cual el **85,6%** de las personas encuestadas declara **desplazarse diariamente**, con una media de **3,4 viajes por persona y día**.

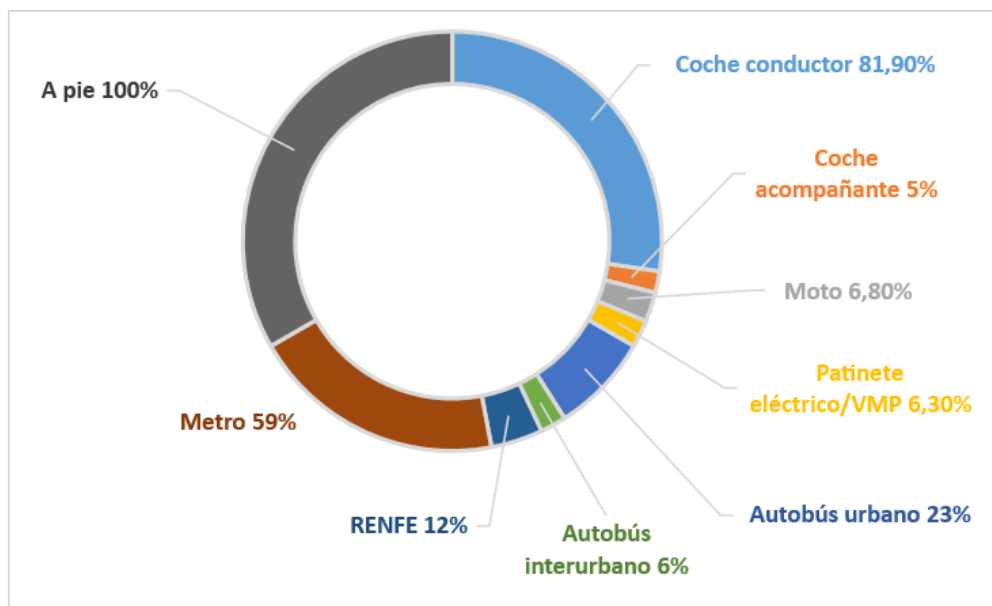
Tabla 5. *Reparto modal por tipos de transporte de la población de Alcorcón, 2025*

Categoría de transporte	Modo de transporte	% categoría de transporte	% de la movilidad total
Transporte privado	Coche conductor	81,9%	26,3%
	Coche acompañante	5%	1,6%
	Moto	6,8%	2,2%
	Patinete eléctrico/VMP	6,3%	2,0%
	<b>Subtotal</b>	<b>100%</b>	<b>32,1%</b>
Transporte público	Autobús urbano	23%	4,7%
	Autobús interurbano	6%	0,9%
	RENFE	12%	2,4%
	Metro	59%	11,9%
	<b>Subtotal</b>	<b>100%</b>	<b>19,9%</b>
Transporte no motorizado	A pie	100%	48,0%
	Bicicleta	~0%	0,01%
	<b>Subtotal</b>	<b>100%</b>	<b>48,0%</b>

En cuanto al **reparto modal**, se observa que el **modo más utilizado es el no motorizado (48,0%)**, compuesto casi en su totalidad por los **desplazamientos a pie**, dado que el uso de la **bicicleta** es testimonial (0,01%). Este dato pone de manifiesto la **importancia** de la **movilidad peatonal** en la ciudad, tanto en **viajes de corta distancia** como en la **última milla** en trayectos más largos.

El **vehículo privado** representa el **32,1% del total de la movilidad**, siendo especialmente relevante la figura del **conductor en solitario (26,3%)**, frente al **acompañante (1,6%)**. Este hecho refleja un uso intensivo de recursos (espacio viario y aparcamiento) para desplazar a un número reducido de personas, generando un impacto significativo en términos de congestión y sostenibilidad.

El **transporte público** alcanza el **19,9%**, con un claro predominio del **metro (11,9%)**, frente al autobús urbano (4,7%), el autobús interurbano (0,9%) y la red de Cercanías (2,4%). El peso del metro responde a su mayor **competitividad en tiempos de viaje, frecuencias y fiabilidad**, frente a los autobuses, más expuestos a las congestiones viarias.



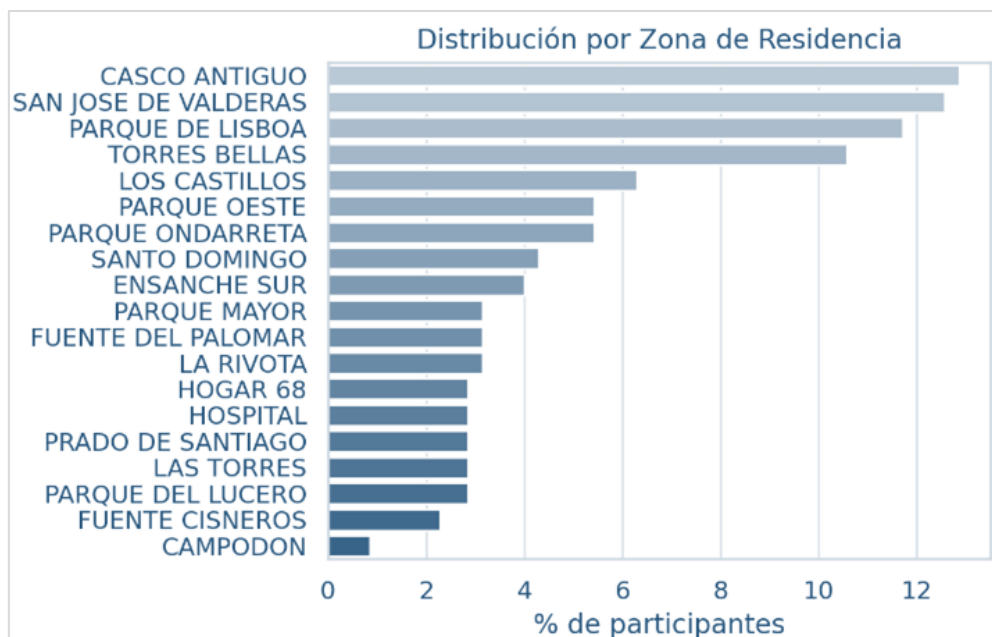
*Ilustración 29. Distribución modal global de Alcorcón*

Las **preferencias** de los **usuarios** en la **elección** del **modo de transporte** están condicionadas tanto por las **opciones disponibles** como por las **circunstancias externas** que influyen en cada perfil de población. A partir de las encuestas realizadas se han identificado **patrones diferenciados**:

- Entre quienes utilizan el **transporte privado**, un **50%** lo hace por **considerarlo más rápido** y eficiente que el transporte público, mientras que un **40%** lo elige por la **comodidad** asociada al uso de coche o motocicleta. No obstante, alrededor del **30%** estaría **dispuesto a cambiar** al **transporte público** si éste ofreciera **mejores frecuencias, mayor amplitud horaria o tiempos de viaje más competitivos**. En contraposición, existe un **20%** que **se declara inamovible en sus hábitos** y que no contempla modificar su modo de desplazamiento.
- En el caso de los **usuarios de modos activos o de transporte público**, un **30%** **rechaza el vehículo privado** por los **problemas de aparcamiento** que genera, mientras que un **25%** considera que resulta **más rápido** desplazarse en **modos alternativos**. Asimismo, los **factores socioeconómicos** explican más de la mitad de estas elecciones, ya que muchos usuarios no disponen de **permiso de conducir, vehículo privado** o consideran que **su uso resulta más costoso**.

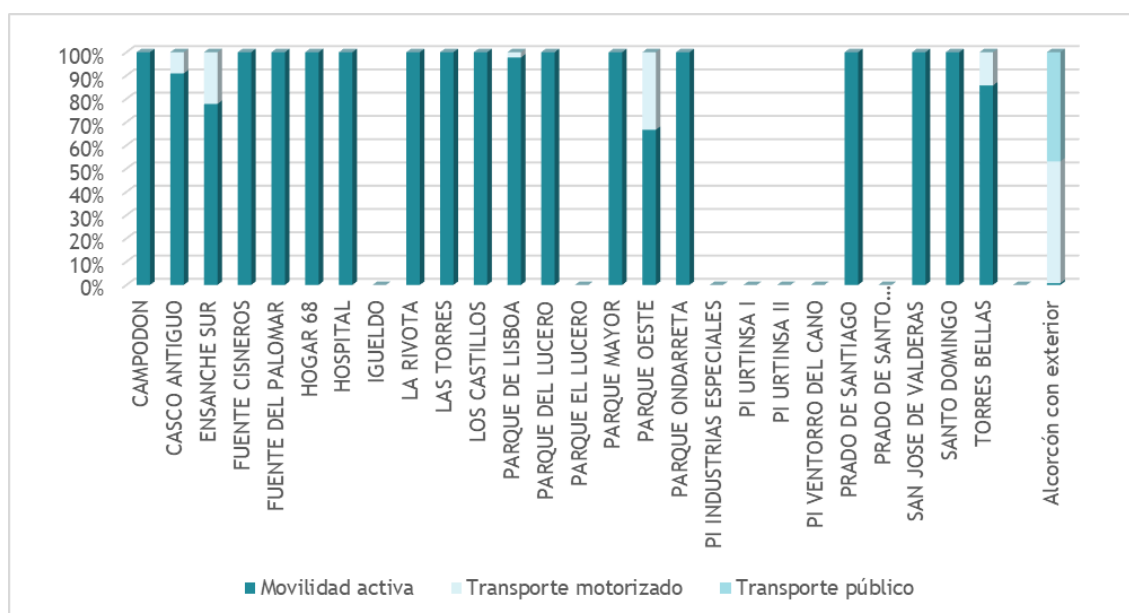
### 3.3.1 Por barrios

El **análisis** de la movilidad a **escala de barrio** permite **identificar** cómo se estructuran los **desplazamientos dentro del municipio** y cuáles son las diferencias más relevantes en función del origen y destino de los viajes.



**Ilustración 30.** Distribución territorial de los viajes de origen.

En términos generales, los volúmenes de **viajes generados y atraídos** por cada **barrio** se encuentran **equilibrados**, ya que la mayoría de los desplazamientos responden a **recorridos de ida y vuelta**. No obstante, al considerar únicamente los **viajes con origen en el domicilio**, se observa que los barrios centrales del **casco urbano concentran** la mayor parte de la movilidad, lo que refleja su **mayor densidad residencial** y la **diversidad de actividades** cotidianas que en ellos se desarrollan. Esto se ve reflejado en el Casco Antiguo, Parque Lisboa o Torres Bellas. De forma contraria, los **barrios más externos** como Campodón o Fuente Cisneros suponen una menor proporción de viajes, al poseer **menor densidad poblacional** y, consecuentemente, no representar el grueso de los desplazamientos que ocurren en el municipio.



**Ilustración 31.** Viajes realizados en el interior del barrio o núcleo urbano



### ■ Movilidad interna en el barrio

Los viajes que se realizan **dentro de un mismo barrio o núcleo urbano** se caracterizan por un **predominio de la movilidad peatonal**, con más del **90% de los desplazamientos efectuados a pie**. Este dato confirma la importancia de la proximidad y del carácter compacto de los barrios residenciales. En cambio, en áreas de uso especializado, como los **polígonos industriales** (Urtinsa I y II, Ventorro del Cano), **apenas existe movilidad interna**, ya que su función principal es **atraer viajes** de otros puntos del municipio o de municipios colindantes.

### ■ Movilidad entre barrios

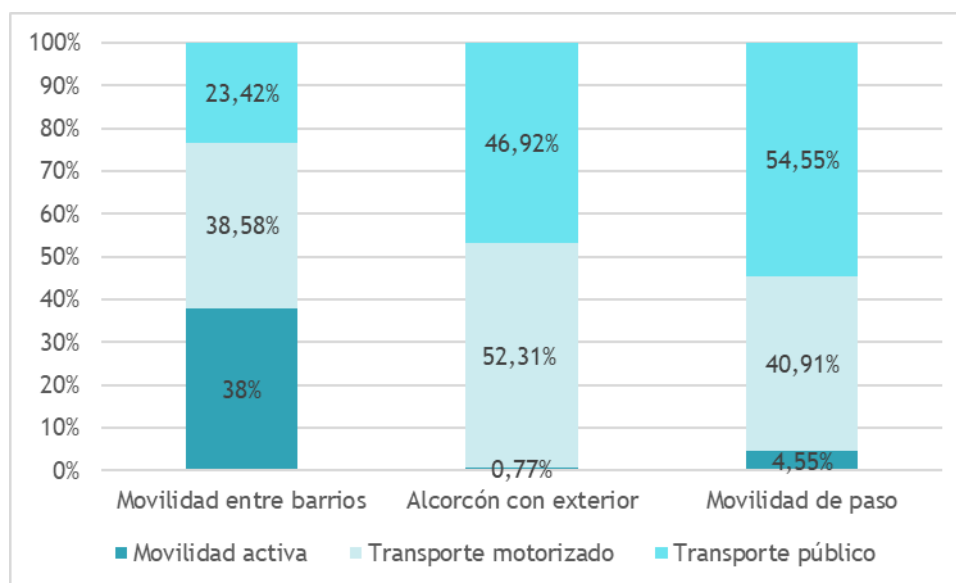
Los desplazamientos **entre distintos barrios de Alcorcón** presentan un **reparto modal más diversificado**. La **movilidad activa** y la **movilidad motorizada** alcanzan cada una en torno al **38% del total**, mientras que el **transporte público** comienza a tener un papel más relevante en **función de la distancia** y la **accesibilidad** de los destinos. Estos patrones reflejan cómo los viajes interiores, generalmente de media distancia, requieren un mayor uso del vehículo privado, aunque la movilidad peatonal sigue teniendo un peso considerable en recorridos cortos.

### ■ Movilidad hacia el exterior

Cuando el desplazamiento tiene como **origen o destino otro municipio**, el **vehículo motorizado privado concentra el 52,3% de los viajes**, siendo el coche la opción mayoritaria. El transporte público también adquiere relevancia en estos recorridos, especialmente el **metro y Cercanías**, mientras que la movilidad activa y los VMP son prácticamente inexistentes (menos del 1%).

### ■ Movilidad de paso

En relación con la **movilidad de paso**, entendida como aquellos desplazamientos que atraviesan el municipio sin tener origen ni destino en él, el **transporte público es el modo predominante (54,6%)**, seguido del **vehículo privado (40,9%)**. Este fenómeno se vincula con la posición estratégica de Alcorcón dentro del área metropolitana de Madrid y con la presencia de **infraestructuras de transporte de carácter supramunicipal** que atraviesan su término.



*Ilustración 32. Distribución modal según el tipo de movilidad*



### 3.3.2 Por motivo de los viajes

El análisis de los motivos de los desplazamientos permite comprender mejor la **funcionalidad** de la **movilidad** en el municipio y su relación con los modos de transporte empleados. Los resultados de la encuesta muestran que el **hogar** es el **destino más frecuente (44,3%)**, lo que refleja la fuerte vinculación de los desplazamientos diarios con la residencia. A continuación, destacan los viajes por **motivos laborales (17%)** y por **compras rutinarias (12,8%)**, mientras que otros motivos como **ocio, estudios, gestiones personales o visitas** aparecen con menor peso relativo.

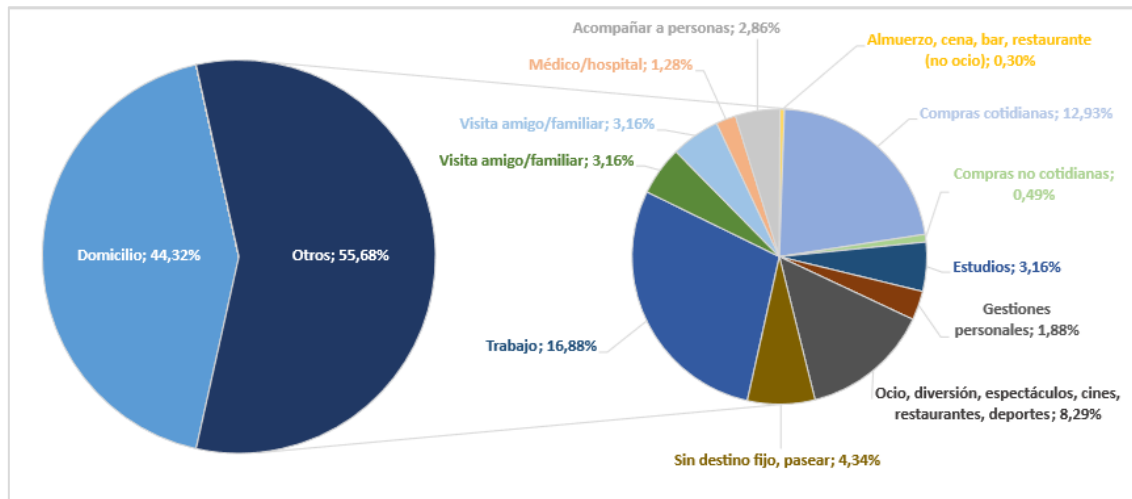
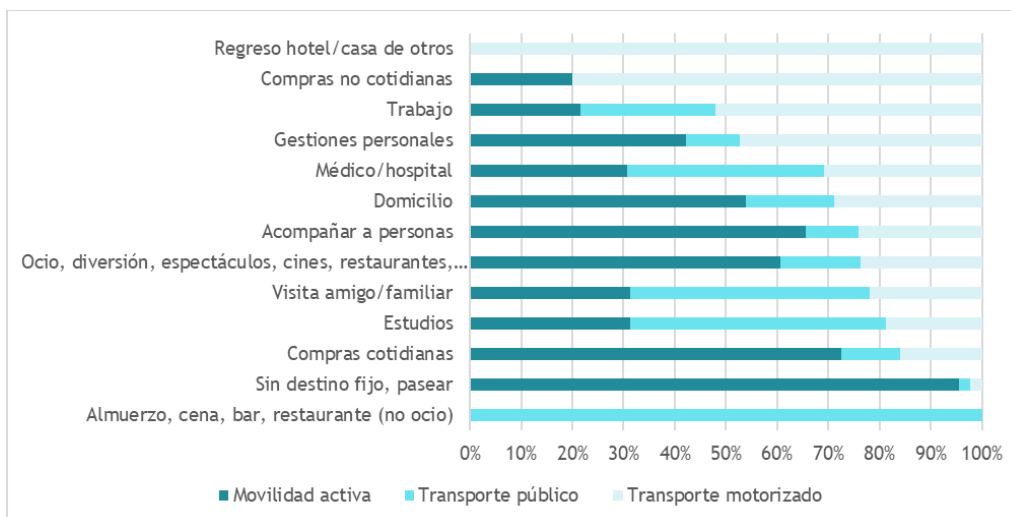


Ilustración 33. Principales motivos de los desplazamientos.

Al desagregar la **relación entre motivos y modos de transporte**, se identifican los siguientes patrones:

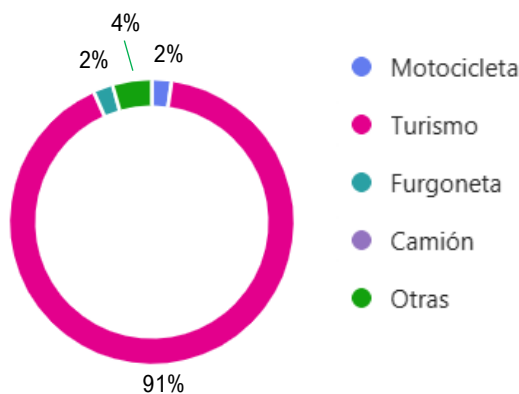
- **Viajes al hogar:** presentan una **predominancia de la movilidad activa (53,9%)**, seguida del transporte **motorizado privado (29%)** y del **transporte público (17,2%)**. Esto refleja que muchos de los trayectos de regreso al domicilio se realizan caminando, en ocasiones como último tramo de viajes más largos.
- **Compras rutinarias:** concentran un **alto porcentaje de desplazamientos a pie (72,5%)**, lo que evidencia la **cercanía** de los **establecimientos** de uso cotidiano respecto a las **áreas residenciales**.
- **Ocio y paseos sin destino fijo:** se realizan **casi en su totalidad caminando (95%)**, lo que refuerza el **papel del espacio público** como soporte de la movilidad peatonal.
- **Trabajo:** presenta un fuerte **peso del vehículo privado (52%)**, seguido del **transporte público (27%)** y de la **movilidad activa (21%)**. Este reparto refleja la **mayor distancia** a las oficinas o puestos de trabajo y menor viabilidad de los modos sostenibles en este tipo de desplazamientos.
- **Estudios, gestiones y visitas:** muestran un **reparto más equilibrado** entre los tres grandes grupos de modos de transporte, lo que sugiere que estas actividades se realizan en entornos de distinta accesibilidad y localización.



**Ilustración 34.** Reparto modal según los motivos de desplazamiento.

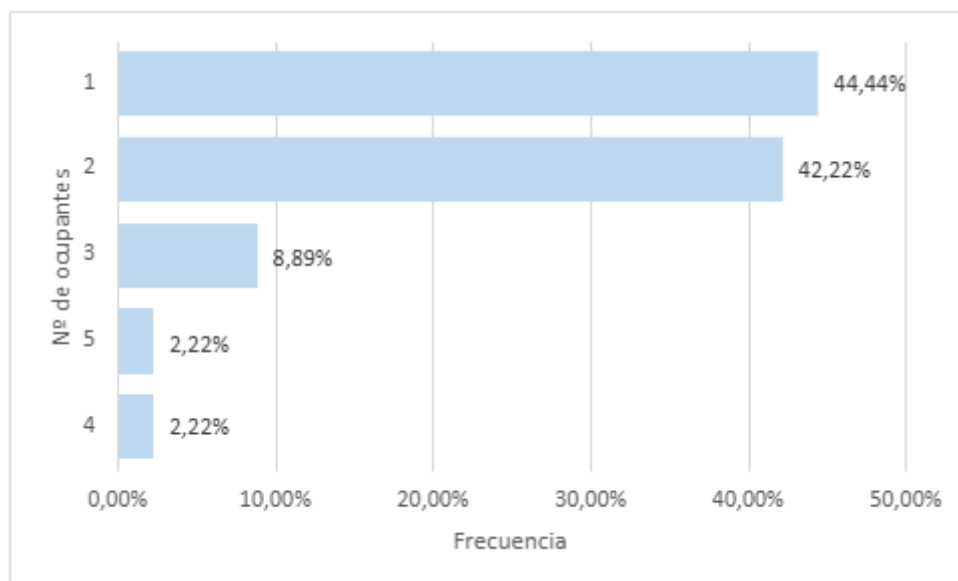
### 3.4 Movilidad de no residentes

De la muestra, el **91% de los encuestados se han desplazado en coche**. Otros vehículos motorizados como la **motocicleta o la furgoneta** representan apenas un **2% cada una**. Por otro lado, otros medios de transporte fue el **4%** de los casos, materializado en **transporte público**.



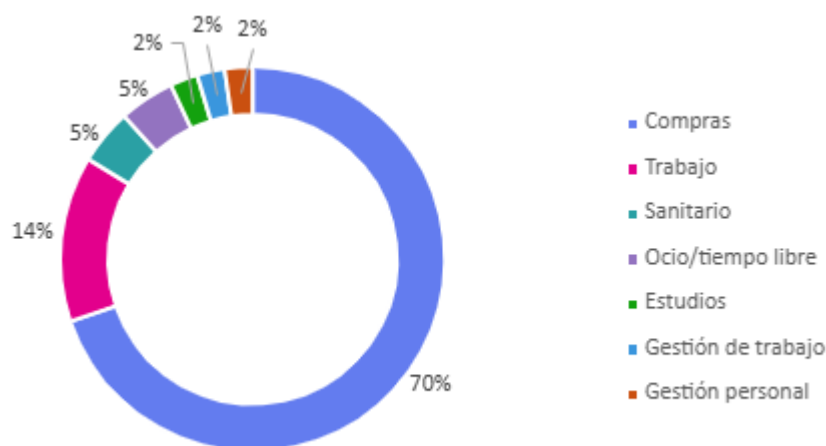
**Ilustración 35.** Distribución de viajes de no residentes según tipo de vehículo usado. Fuente: encuestas a viandantes

Teniendo en cuenta que la mayoría de los **desplazamientos** ocurren en coche, es natural que la frecuencia de los viajes con **uno o dos ocupantes** sea la más alta, dándose en **más del 80%** de los casos de forma agregada.



**Ilustración 36.** Frecuencia de viajes según número de ocupantes. Fuente: encuestas a viandantes

En relación con los **motivos de viaje**, el mayor peso pertenece a las **compras**, abarcando un **70%** de los encuestados. Le sigue el **trabajo**, tan solo con un **14%**, lo cual es bastante **reducido** en comparación con lo que cabría esperar. En tercer lugar, se encuentran los **motivos sanitarios y de ocio/tiempo libre** (5% cada una). Esto está ligado a la oferta de centros de salud y el Hospital que hay en Alcorcón, además de la oferta de centros comerciales y establecimientos atractores. Quedan **rezagados** los motivos como **estudios, gestión de trabajo o gestión personal** (2% respectivamente).



**Ilustración 37.** Distribución de los desplazamientos en función de los motivos de viaje. Fuente: encuestas a viandantes.

En cuanto al origen y destino del viaje, hay una gran variedad de respuestas. El **origen** más **destacado** es **Móstoles**, representando el **22%** de los puntos de partida. Otros orígenes dados con frecuencia son municipios como Madrid (20%) o Fuenlabrada (11%), además de barrios concretos como el Centro de Madrid, Carabanchel o Casa de Campo.

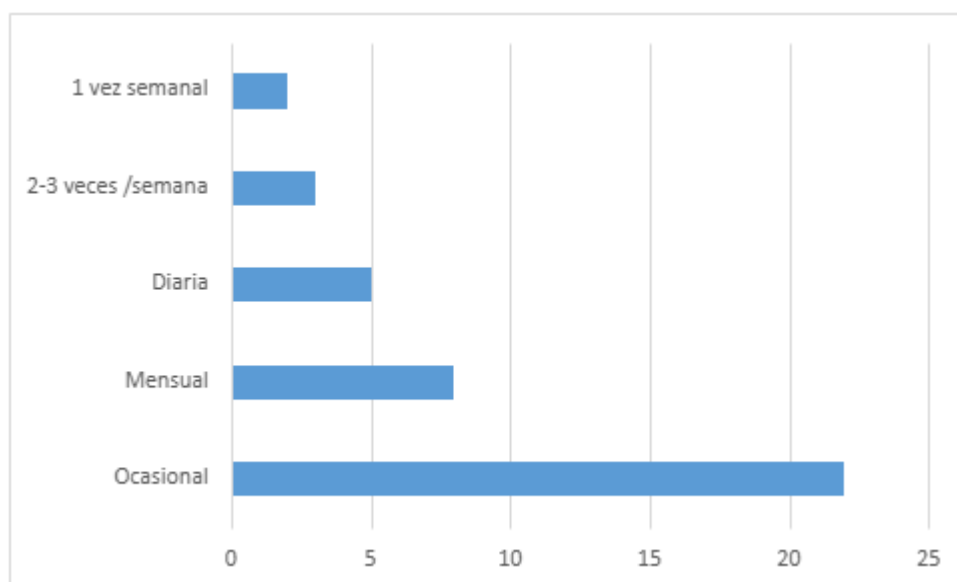
El **destino más repetido** es la **zona comercial** de Alcorcón, especialmente en el **barrio de Parque Oeste**, donde se encuentra el centro comercial X-Madrid, la vía comercial Av. de Europa, MediaMarkt en calle Estambul o el Leroy Merlin de Alcorcón (**43%**). También toma importancia el Corte Inglés de San José de Valderas en el caso de las compras. En cambio, cuando el **motivo**



principal es el **trabajo**, los **destinos difieren** mucho más, siendo a menudo Alcorcón una parada intermedia (p. ej: trabajadores desplazándose hacia La Elipa, Cuatro Vientos o Móstoles) o funcionando como centro atractor de trabajadores que residen en otro municipio (p. ej: Boadilla del Monte, Fuenlabrada, Segovia).

Además de preguntar por el punto de partida y el punto final del viaje, se pidió a los encuestados realizar una estimación de distancia recorrida en el modo de transporte que hubiesen usado. Así, se concluye que más de la mitad de los foráneos (53%) realiza unos recorridos medios-cortos en coche, entre 5 a 15 kilómetros. La movilidad cercana, de 0 a 5 km se sitúa en segundo lugar, abarcando al 16% de encuestados, seguida por los rangos de distancia más grande, en orden creciente. Finalmente, sólo el 7% de los desplazamientos representa los viajes lejanos de más de 60 kilómetros.

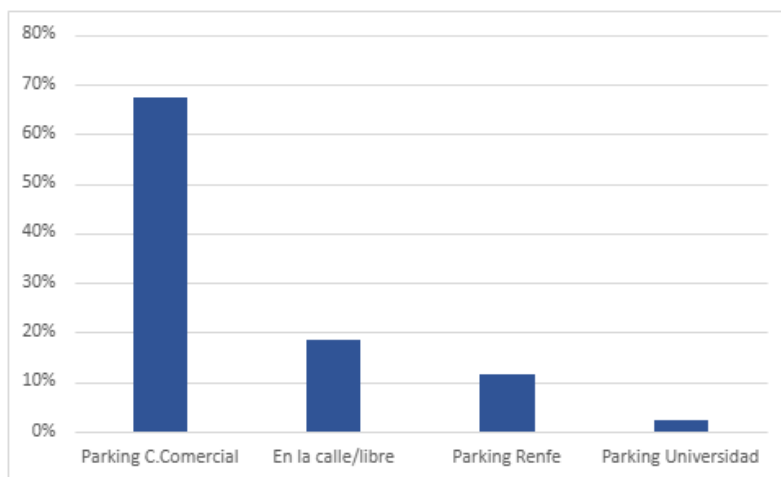
Ligado al desplazamiento realizado por la persona encuestada, también se le pregunta cuál es la **frecuencia** con la cual efectúa dicho viaje por el motivo que ha declarado en su respuesta. En función de ello, se obtiene que casi la mitad de los viajes se realizan de forma ocasional, mientras que, de forma diaria, sólo ocurre en el 11% de los casos. La frecuencia mensual es algo mayor, llegando al 18%. Por último, 2-3 veces por semana o de forma semanal no llegan a representar el 7% de los viajes.



**Ilustración 38.** *Conteo del número de viajes que se han realiza en función de su frecuencia. Fuente: encuestas a viandantes*

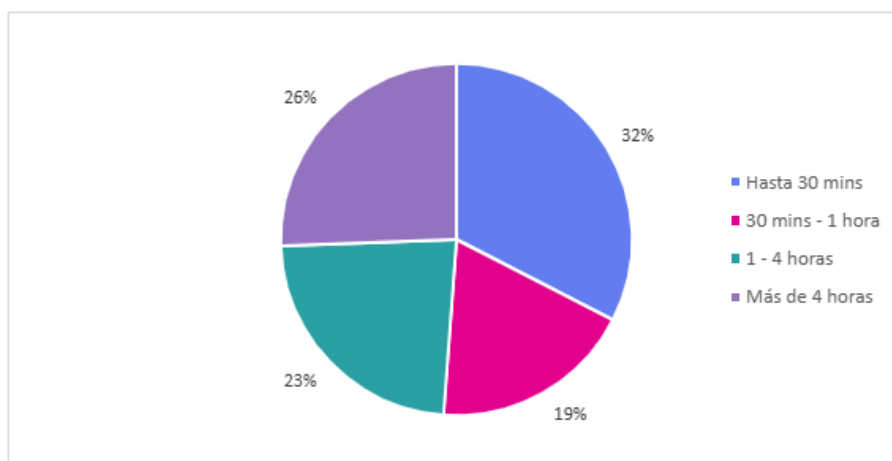
Además, cabe destacar que hay algunas personas que manifiestan que viajan a Alcorcón en función de la demanda laboral que posea su puesto de trabajo en un periodo específico, lo cual influencia su frecuencia de viajes hacia el municipio. Esto es una dinámica de trabajo en remoto que se ha visto propulsada en el mundo laboral tras la pandemia de 2020.

Por último, a los 43 entrevistados que usaron un vehículo motorizado, y no transporte público, se les preguntó dónde aparcaban y durante cuánto tiempo. Los resultados de la siguiente gráfica muestran que los parkings comerciales son la principal zona de aparcamiento para la población foránea a Alcorcón, siendo un 67% de los casos totales. Le siguen las plazas libres o en el viario, con casi un 20%, mientras que quedan en último lugar los aparcamientos disuasorios de las estaciones de Cercanías (12%) y el de la Universidad Rey Juan Carlos (2%).



**Ilustración 39.** Distribución del lugar de aparcamiento de los encuestados. Fuente: encuestas a viandantes

Por otro lado, la distribución del **tiempo de aparcamiento** se explica a continuación. El reparto es bastante igualitario, en comparación con los datos obtenidos de otras preguntas, ya que todos los rangos horarios abarcan aproximadamente el mismo porcentaje de encuestados. En primer lugar, se encuentran los estacionamientos hasta 30 minutos, que representan el 32% del total, normalmente ligado a desplazamientos por compras o gestiones. Le sigue, con un 29%, los estacionamientos de más de 4h, que suelen durar entre 7 y 11 horas, comprendiendo la jornada laboral o educativa del encuestado. Ligeramente inferior se encuentra el rango de 1 a 4 horas, con un 23%, que en su mayoría son referentes a ocio o tiempo libre. Por último, los estacionamientos de 30 minutos a 1 hora están relacionados con compras cotidianas.



**Ilustración 40.** Distribución del tiempo de aparcamiento. Fuente: encuestas a viandantes



## 4. MOVILIDAD PEATONAL

Con el fin de lograr una movilidad más equitativa, que responda a las necesidades de toda la ciudadanía, es imprescindible hacer hincapié en la necesidad de un diseño de las calles que consideren las distintas realidades de las personas que las transitan. Además, poner la atención sobre aquellos colectivos con más dificultades, como son las personas mayores, con incapacidades motoras, etc., no solo las beneficia a ellas mismas, sino que repercute en beneficio de toda la ciudadanía.

Por ello, tanto el viario como espacio público ha de asegurar la continuidad de itinerarios peatonales, con calidad más que aceptable, e integrando la implantación de mobiliario de forma que no obstaculice al paso. Complementar estos recorridos con elementos tales como bancos, fuentes de agua o aseos públicos promueve la generación de espacios estanciales agradables, que también actúen como puntos de reunión o descanso.

Alcorcón es un municipio con una extensión reducida en la que sea de una alta heterogeneidad de tejidos urbanos (casco histórico, ensanches, polígonos industriales y residenciales). Tradicionalmente estas tipologías llevan asociadas un diseño en el cual ha primado la accesibilidad acorde a unos medios de transporte concretos. Alcorcón en este sentido posee una proporción de uso del viario destinada al peatón superior a la que es frecuente encontrar en otras ciudades españolas.

Las aceras no solo han de cumplir la necesidad estricta del tránsito de viandantes, sino que han de generar espacios agradables, con una accesibilidad aceptable, con calidad tanto funcional como paisajística. Esto fomenta la movilidad activa, la transitabilidad, y las relaciones ciudadanas suponiendo una mejora de la cohesión social.

### 4.1 Oferta peatonal

#### 4.1.1 La red básica

Para la evaluación de la oferta peatonal en Alcorcón se ha definido una red básica de itinerarios que articula las distintas áreas del municipio, tanto en sus ámbitos urbanos consolidados como en aquellos sectores en desarrollo o de carácter interurbano. Esta red busca garantizar unas condiciones óptimas para el tránsito peatonal, promoviendo la accesibilidad universal y reforzando la libertad de desplazamiento de toda la ciudadanía. Con ello, se fomenta el uso de modos activos de transporte frente al vehículo privado.

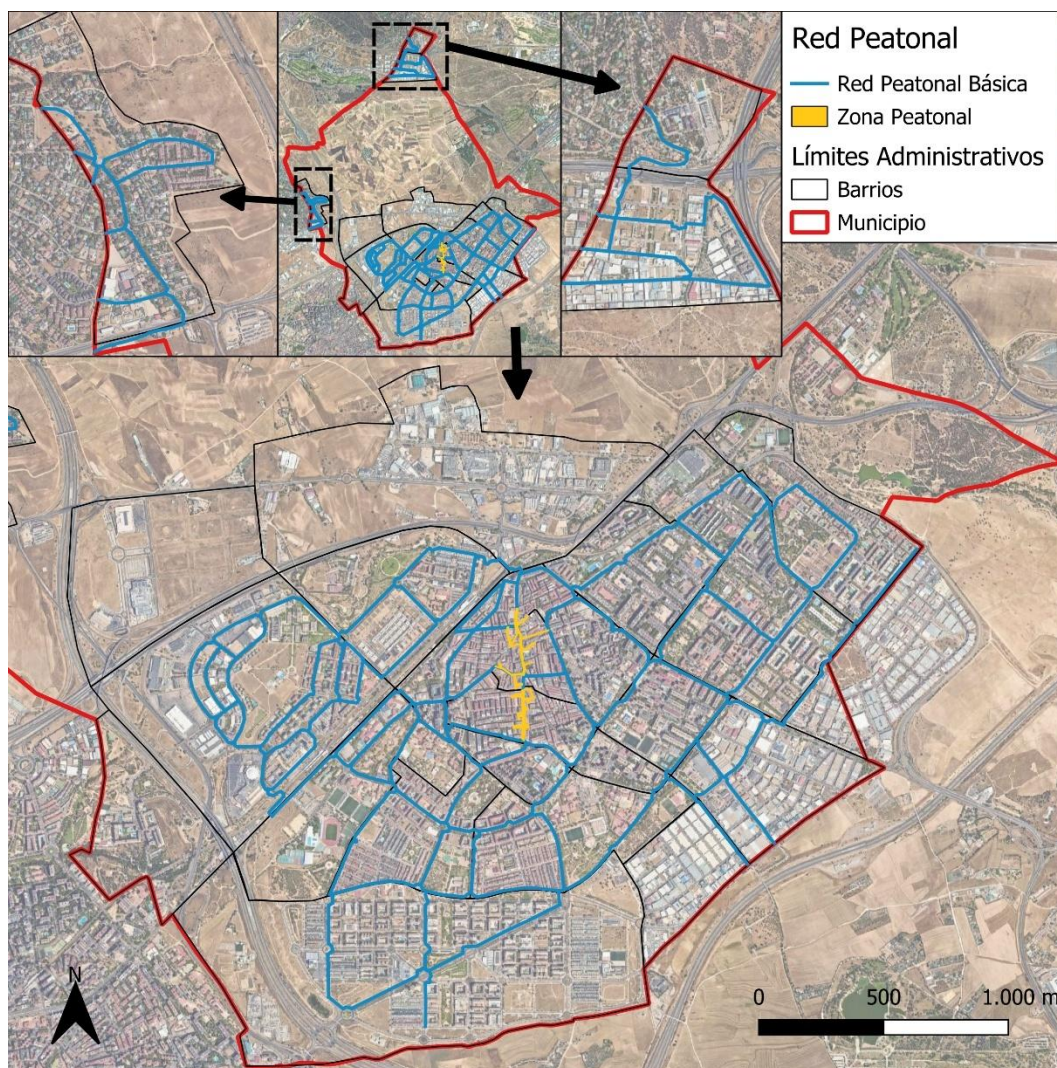
La red básica se compone de ejes principales de movilidad a pie, seleccionados por su capacidad de captación de viajes, siguiendo trazados directos y lógicos que conectan de forma efectiva los diferentes barrios y sectores del municipio. A través de esta estructura se busca evaluar la idoneidad de estos caminos con el fin de potenciar los desplazamientos de media distancia a pie, además de asegurar la permeabilidad peatonal entre los distintos tejidos urbanos.

El diseño responde a una malla de accesibilidad que permite alcanzar cualquier punto de la ciudad en un radio aproximado de 350 metros (equivalente a 5 minutos caminando). Asimismo, la red garantiza la conexión con los principales polos de atracción de movilidad: áreas comerciales e industriales, centros educativos, instalaciones sanitarias y deportivas, estaciones de transporte público, espacios de centralidad urbana y zonas verdes. Esta doble función dota a la red de la capacidad de absorber tanto los desplazamientos cotidianos de carácter obligatorio (acceso a trabajo, estudios o transporte), como los vinculados a actividades recreativas y de ocio.



En términos generales, Alcorcón presenta un entramado viario que facilita la creación de esta red mallada, especialmente en los barrios residenciales consolidados y en los nuevos desarrollos urbanísticos situados al sur y este del municipio. Sin embargo, se identifican puntos con menor permeabilidad peatonal, asociados fundamentalmente a la presencia de grandes infraestructuras viarias y ferroviarias que generan barreras urbanas, así como en ciertos bordes industriales donde los itinerarios peatonales son escasos o discontinuos.

La definición de esta red básica constituye un primer paso para la evaluación de su idoneidad y para la identificación de actuaciones que permitan reforzar la movilidad peatonal, incrementando la conectividad entre barrios y mejorando la calidad del espacio público.



*Ilustración 41. Red básica peatonal de Alcorcón.*



#### 4.1.2 La proporción de espacio destinada al peatón

Es necesario identificar aquellas vías donde la calidad del espacio público se ve mermada por presentar una elevada proporción de superficie destinada a la circulación y estacionamiento de vehículos a motor. Una mayor proporción de espacio destinado a la movilidad peatonal fomenta la habitabilidad del viario, promoviendo la movilidad activa, y con ello la interacción social y la actividad económica.

El análisis de la proporción de espacio destinada al peatón se ha realizado tomando como referencia el Itinerario Peatonal Básico de Alcorcón, es decir, la red prioritaria de corredores que estructuran la movilidad a pie en el municipio y que articulan la conexión entre los distintos barrios, equipamientos y nodos de centralidad urbana.

El análisis comparativo muestra una distribución desigual entre barrios. Destacan en la parte alta de la clasificación Fuente del Palomar, con un 58,05 % del espacio del IPB dedicado al peatón, Santo Domingo con un 48,74 % y Los Castillos con un 45,89 %. En estos casos, el itinerario básico otorga un claro protagonismo a la movilidad peatonal, lo que se traduce en mejores condiciones de accesibilidad y en un mayor potencial para el uso social del espacio público.

En una situación intermedia se encuentra la mayoría de los barrios, con porcentajes que oscilan entre el 30 y el 40 %, como ocurre en el Casco Antiguo (37,85 %), La Rivota (37,63 %), Parque Oeste (36,29 %) o Torres Bellas (33,92 %). En estos ámbitos, el IPB ofrece condiciones aceptables para el tránsito peatonal, aunque la presencia del vehículo privado sigue condicionando de manera importante el reparto modal del espacio.

Por último, en el extremo inferior, se localizan aquellos barrios en los que la proporción de espacio peatonal dentro del IPB es reducida, como sucede en los polígonos industriales, con valores que oscilan entre el 25 y el 28 %, y en áreas residenciales como Montepíncipe (22,16 %) o San José de Valderas (28,77 %). En estos casos, el Itinerario Peatonal Básico queda limitado por el predominio del vehículo privado, lo que repercute negativamente en la calidad y continuidad de los recorridos a pie.



Tabla 6. Proporción de espacio destinada al peatón por barrios.

Espacio destinado al peatón por barrios		
Barrio	Superficie Aceras [m <sup>2</sup> ]	% del viario
CAMPODÓN	30.492	30,13
CASCO ANTIGUO	96.778	37,85
CUATRO CAMINOS	66.283	38,51
FUENTE DEL PALOMAR	104.065	58,05
HOGAR 68	44.106	33,28
HOSPITAL	74.564	31,39
IGUELDO	18.376	36,37
LA RIVOTA	104.081	37,63
LOS CASTILLOS	76.161	45,89
MONTEPRÍNCIPE	11.910	22,16
PARQUE DE LISBOA	23.773	29,88
PARQUE MAYOR	48.657	34,09
PARQUE OESTE	187.778	36,29
PARQUE ONDARRETA	60.831	30,06
POLÍGONO INDUSTRIAL INDUSTRIAS ESPECIALES	8.513	28,29
POLÍGONO INDUSTRIAL SAN JOSÉ DE VALDERAS	16.312	24,96
POLÍGONO INDUSTRIAL URTINSA I	37.067	27,16
POLÍGONO INDUSTRIAL URTINSA II	11.706	27,93
POLÍGONO INDUSTRIAL VENTORRO DEL CANO	59.830	25,96
PRADO DE SANTO DOMINGO	86.081	39,13
SAN JOSÉ DE VALDERAS	155.411	28,77
SANTO DOMINGO	218.53	48,74
TORRES BELLAS	66.087	33,92

#### 4.1.3 La accesibilidad

Para valorar la continuidad de los itinerarios accesibles se ha realizado un análisis del ancho de las aceras, clasificando las vías de la siguiente forma:

- **Insuficiente:** Menos de 1,60 metros de ancho. No garantiza el cruce de dos personas ni el tránsito de personas en silla de ruedas, carrito o acompañadas.
- **Aceptable:** Entre 1,60 y 1,80 metros de ancho. Cumple lo mínimo, pero el cruce entre peatones puede resultar incómodo, especialmente si hay obstáculos puntuales (farolas, señales, mobiliario).



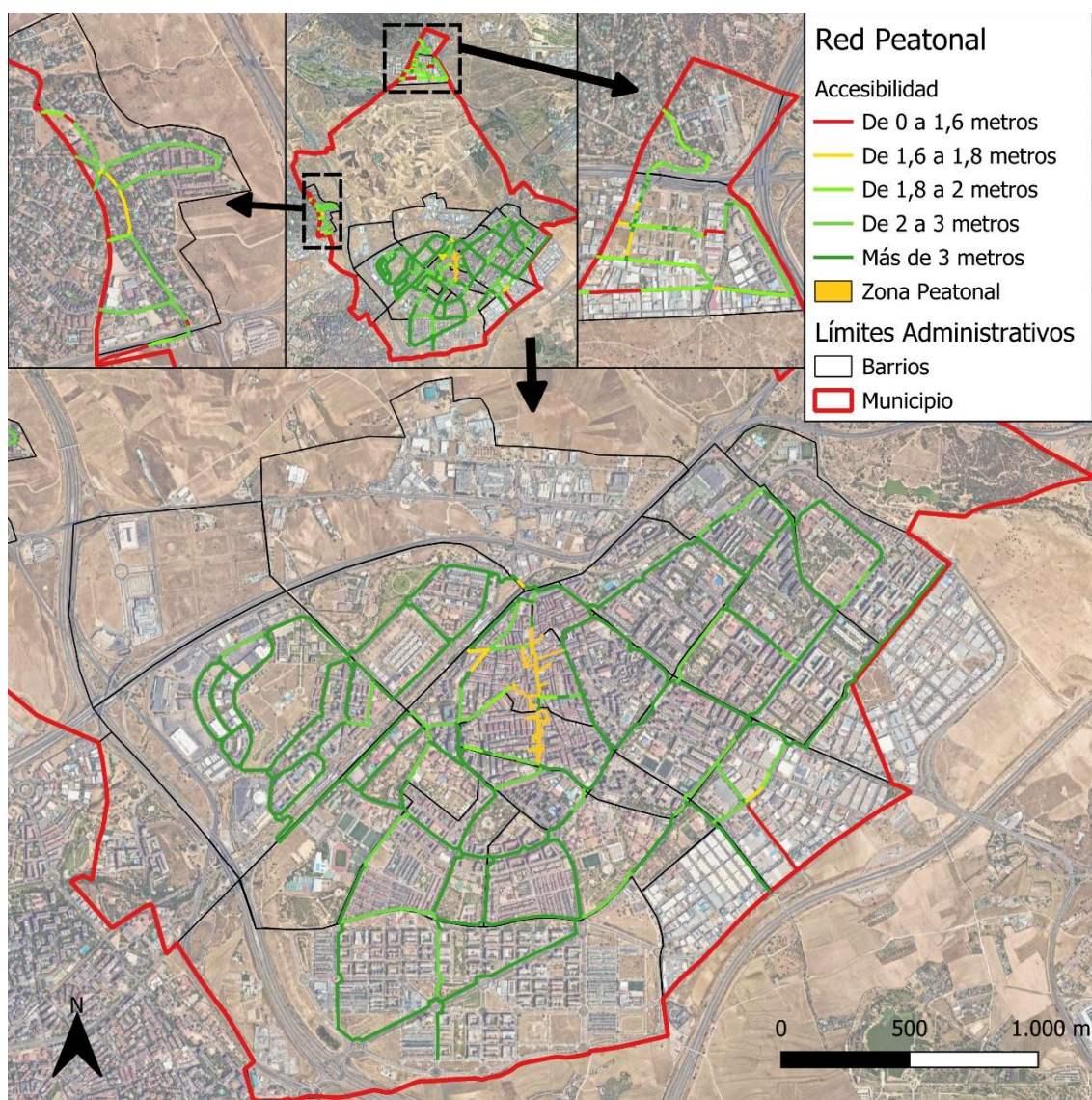
- **Buena:** Entre 1,80 y 2 metros de ancho. Permite el cruce sin dificultades y se ajusta a la recomendación mínima de accesibilidad universal.
- **Muy buena:** Entre 2 y 3 metros de ancho. Favorece la movilidad fluida, segura y cómoda, incluso en zonas con mayor afluencia.
- **Excelente:** Más de 3 metros de ancho. Genera espacios peatonales amplios, aptos para gran afluencia, convivencia con elementos de mobiliario, arbolado y tránsito de diferentes perfiles de peatones.

En términos generales, la red peatonal del municipio es accesible, ya que predominan los tramos de categoría buena, muy buena y excelente. Estos se concentran principalmente en los barrios de nueva urbanización, donde las aceras fueron proyectadas con secciones generosas, facilitando la movilidad peatonal y el tránsito de personas con movilidad reducida.

No obstante, el análisis revela la existencia de determinados puntos críticos que comprometen la continuidad de los itinerarios accesibles. En el barrio de Campodón, situado al noroeste del municipio, se han identificado tramos donde directamente no existe acera o donde su anchura es insuficiente, inferior a 1,60 metros. Esta situación se ve agravada por la notable desproporción entre el espacio destinado a la calzada y el reservado al peatón, lo que reduce la seguridad y dificulta la movilidad no motorizada.

Algo similar ocurre en el polígono industrial de Ventorro del Cano, al noreste del municipio, donde la red peatonal pierde continuidad debido a la ocupación de las aceras por zonas de aparcamiento y accesos a garajes. Estos condicionantes provocan interrupciones en el recorrido peatonal, obligando a los viandantes a transitar por la calzada y generando situaciones de riesgo.

Finalmente, en el Casco Antiguo, en la zona central, se observa que gran parte de las aceras no supera los 1,60 metros de ancho, lo que las sitúa en la categoría de insuficientes. A esta limitación se suma la presencia de elementos como mobiliario urbano, farolas o arbolado, que reducen todavía más el espacio útil disponible. La estrechez y la falta de continuidad de los itinerarios hacen que estos recorridos resulten especialmente inseguros.



**Ilustración 42.** Accesibilidad de la red básica en función del ancho de aceras.

En plan debe contemplar que exista más de un itinerario posible entre dos puntos, y en la eventualidad de que no todos puedan ser accesibles, se habilitarán las medidas necesarias para que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas.

## 4.2 Demanda peatonal

Para aproximar el grado de utilización de los principales itinerarios del Itinerario Peatonal Básico de Alcorcón se ha recurrido al análisis de los datos disponibles en la plataforma Strava Metro, que recopila trazas de desplazamientos de personas a pie y en bicicleta mediante dispositivos móviles. Aunque estos registros no constituyen un conteo exhaustivo de la totalidad de peatones, sí ofrecen una referencia válida para identificar las tendencias espaciales y localizar los corredores con mayor intensidad de uso. En el mapa de calor de la Ilustración 43 se observa el uso del viario de forma relativa, mostrándose en blanco las vías más usadas y en azul, las que son menos frecuentadas.

Los resultados muestran que los tramos con mayor densidad de trazas se concentran en el entorno central del municipio, especialmente en el eje de la Calle Mayor y sus prolongaciones hacia el Casco Antiguo, donde confluyen actividades comerciales, hostelería y equipamientos de



proximidad. También destacan con una intensidad elevada los itinerarios que conectan con grandes superficies comerciales y equipamientos de carácter metropolitano, como en Parque Oeste donde la afluencia peatonal se incrementa por la presencia de centros de consumo y ocio.

Asimismo, el mapa evidencia un notable uso de los corredores peatonales en torno a las estaciones y paradas de transporte público, especialmente en el entorno de la estación de Alcorcón Central y la conexión con Parque Lisboa, lo que refleja la importancia de la intermodalidad en los desplazamientos a pie. Igualmente, se observan trazas destacadas en dirección a Parque Alfredo Nobel y las áreas residenciales del sur, vinculadas a recorridos cotidianos de carácter vecinal.

En contraste, las áreas de carácter más funcional e industrial, como los polígonos situados en el borde norte y este del municipio, muestran una intensidad de tránsito muy reducida, prácticamente residual, salvo en tramos concretos próximos a los accesos desde los barrios residenciales. De igual modo, algunos ejes de gran capacidad viaria, como las rondas exteriores, presentan un tránsito peatonal limitado debido a su configuración orientada al tráfico motorizado.

En conjunto, el análisis confirma que la demanda peatonal se concentra principalmente en el centro urbano y en los corredores de conexión hacia los principales polos comerciales, equipamientos y nodos de transporte, mientras que las áreas industriales y periféricas registran una baja intensidad de tránsito a pie. Este patrón pone de relieve la necesidad de reforzar la calidad del Itinerario Peatonal Básico en los tramos centrales y de conexión intermodal, al tiempo que plantea la oportunidad de revalorizar los corredores secundarios en los barrios periféricos, con el fin de equilibrar el reparto territorial de la movilidad peatonal y favorecer una red más cohesionada.



*Ilustración 43. Demanda Peatonal Alcorcón. Fuente: Strava.*



### 4.3 Programas de fomento de rutas peatonales y la salud

Junto con las actuaciones de mejora de la red peatonal, el Ayuntamiento de Alcorcón ha desarrollado en los últimos años programas específicos para **promover la movilidad activa** y la práctica cotidiana del paseo como hábito saludable.

Entre estas iniciativas destacan:

- **Rutas Biosaludables:** recorridos señalizados en distintos parques y zonas verdes de la ciudad, identificados mediante códigos de colores que facilitan la orientación. Estas rutas permiten a la ciudadanía realizar paseos adaptados a diferentes niveles de intensidad, favoreciendo la integración del ejercicio físico en la vida diaria y potenciando el uso de los espacios públicos como itinerarios de salud y recreo.
- **Paseos Cardiosaludables:** red de cuatro itinerarios diseñados en parques y paseos peatonales, con criterios de accesibilidad y seguridad, que ofrecen alternativas adaptadas a distintos niveles de condición física. Su finalidad es **prevenir el sedentarismo y fomentar la salud cardiovascular**, incorporando la actividad física al día a día de la población. Estos paseos, además, se desarrollan con un enfoque intergeneracional, implicando a escolares, personas mayores y familias en actividades conjuntas de promoción de la salud.



*Ilustración 44. Señalética referente al paseo cardiosaludable circular en el Parque de la Paz.*

En conjunto, ambas iniciativas refuerzan la **dimensión social y preventiva** de la movilidad peatonal, ya que caminar no solo constituye un modo de transporte fundamental en la ciudad, sino también un recurso de **salud pública** que contribuye a **mejorar la calidad de vida** urbana. Además, el fomento de este tipo de movilidad se alinea con los **objetivos medioambientales** de **Alcorcón Verde**.



## 5. MOVILIDAD CICLISTA

### 5.1 La red ciclista

La bicicleta juega un papel clave en las políticas de movilidad sostenible, gracias a su eficiencia. Son un medio adecuado para distancias medias (de hasta 5-7 kilómetros de distancia), las cuales caracterizan la gran mayoría de los viajes realizados en Alcorcón.

La bicicleta se trata de un medio ecológico accesible para la gran mayoría de las personas, además de económico. Asimismo, dispone de muchas de las ventajas del automóvil, como son la individualidad, los viajes puerta a puerta o la variación de los itinerarios. En conjunto se trata de un medio muy flexible y con alta fiabilidad para la realización de desplazamientos tanto urbanos como interurbanos.

Dentro de una perspectiva de movilidad integrada, su rapidez favorece también la intermodalidad con el transporte público y su utilización, ampliando los radios de cobertura de las estaciones, reduciendo los tiempos de desplazamiento y espera.

Alcorcón cuenta con una red total de unos 47,65 kilómetros de longitud. Las tipologías de vías ciclistas existentes se clasifican de la siguiente manera:

- **Carril bici (separados o no).** Vía ciclista que discurre adosada a la calzada, señalizada al efecto, en un solo sentido o en doble sentido. Se consideran protegidos cuando están separados del resto de la calzada mediante bordillos o bolardos. Esta tipología constituye la segunda mayor parte de la red ciclista, en total se contabilizan **14,44 kilómetros de vías de este tipo** (30,2 % del total), las cuales se ubican principalmente en la Ronda Naciones Unidas, Avenida Primero de Mayo, Calle Berlín, Calle Laguna, etc. Este tipo de vía es la más adecuada para promover los desplazamientos en bici, ya que tiene el mayor grado de segregación posible (evitando irrupciones del tráfico motorizado y peatonal), tienen un mayor grado de prioridad y por lo general una infraestructura más adecuada para circular.



*Ilustración 45. Carril bici en la Ronda Naciones Unidas. Fuente: Google Maps.*

- **Acera-bici.** Vía ciclista señalizada sobre la acera, separada del tráfico motorizado pero integrada en la acera o espacio peatonal y presentando algún tipo de señalización y/o elemento físico o visual que la segrega del espacio propiamente peatonal. Esta tipología constituye la mayor parte de la red ciclista alcorconera, con un total de **19,08 kilómetros** (39,9%).



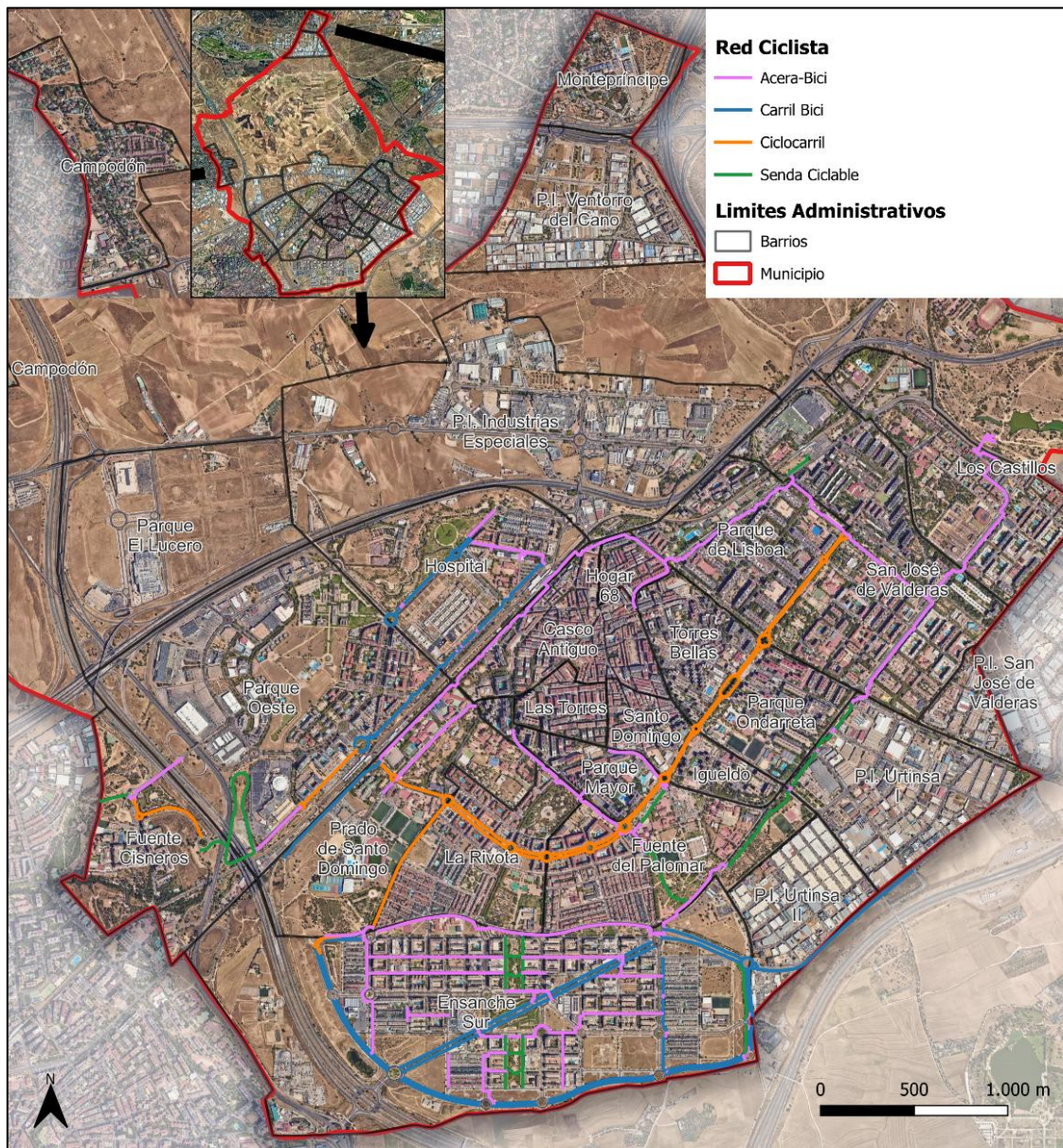
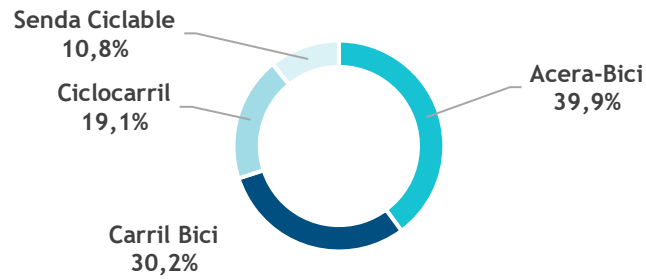
Generalmente este tipo de vía no es el más adecuado para promover los desplazamientos en bicicleta, especialmente si se caracterizan por estar pintados simplemente sobre la acera (como el de calle África), o en ocasiones cambiando el firme del suelo del carril bici (como el de Avenida Móstoles). En ocasiones esta infraestructura se implementa en detrimento del espacio peatonal, incentivando conflictos entre viandantes y ciclistas (como en la glorieta de Argila o la Avda. Pablo Iglesia). Sin embargo, existen otros puntos donde este tipo de infraestructura puede ofrecer un servicio apropiado, al existir amplitud suficiente para todos los medios, como en la Avda. del Oeste o Avda. Móstoles.



*Ilustración 46. Acera bici de la calle África y Avenida Móstoles. Fuente: Google Maps.*

- **Coexistencia con vehículos motorizados o ciclocarriles:** vía compartida por ciclistas y el tráfico motorizado en las que la velocidad máxima está limitada a 30 km/h para compatibilizar ambos modos. La señalización horizontal incluye una bicicleta y dos chevrone de ángulo abierto, denominados "sharrows". También pueden añadirse marcas longitudinales indicando que las bicicletas pueden circular por el centro del carril, reforzando su prioridad. Dado que la circulación sigue siendo compartida con otros vehículos, esta infraestructura tiene capacidad limitada para fomentar el uso de usuarios no habituales de la bicicleta. Un total de **9,16 kilómetros de la red** (19,1%) se corresponden a este tipo de vía ciclista. Este tipo de vía se encuentra situada principalmente en el eje suroeste – noreste, a través de la calle de los Robles, Avenida las Retamas, Avenida del Oeste, Avenida Alcalde José Aranda, generando un gran corredor que cruza Alcorcón.
- **Senda ciclable:** son vías para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado que discurre por espacios abiertos: parques, jardines, sendas verdes, etc. Puede existir algún tipo de señalización que separe el espacio de los ciclistas del de los peatones. Un total de **5,18 kilómetros de red** (10,8%) se corresponden a este tipo de vía ciclista, la mayoría en los Parques de El Hermanamiento y de Darwin 2, y en la Laguna Fuente Cisneros.

Son adecuadas para itinerarios interurbanos o periféricos donde el flujo de viandantes y ciclistas no implica una conflictividad relevante entre ambos. Destaca positivamente la vía ciclista perimetral de la Laguna Fuente Cisneros, que proporciona un acceso directo y rápido a la zona norte de Móstoles, aunque podría mejorarse aún más su permeabilidad a lo largo de la M-50.



**Ilustración 47. Red ciclista de Alcorcón.**

Aplicando un radio de cobertura de 300 m a la red de carril bici de la ciudad este daría servicio al 92,32% de la población, algo que a priori indica que existe una infraestructura adecuada para las características del municipio. Sin embargo, para valorar la calidad de la red hay que valorar la conectividad real entre los principales puntos atractores y generadores. Pese a la amplia cobertura poblacional, y aunque exista una continuidad general en toda la red, si se observa una falta de permeabilidad entre algunos trazados de la red ciclista.



Un claro ejemplo es la unión entre la zona sur (Ensanche Sur, P.I. Urtinsa) con la zona cetro (al norte de las avenidas las Retamas, del Oeste y Alcalde José Aranda) en la que existen únicamente 3 vías de conexión.

Por otro lado, encontramos también una desconexión de la red entre las zonas Parque Oeste y Hospital con la zona al sur de la vía de tren. Pese a existir en estas zonas ciclocarriles o vías ciclistas separadas, en los pasos inferiores de la vía férrea no han continuado la señalización ciclista ni aparecen estas vías como parte de la red en los planos municipales, generando así una desconexión de la red entre ambos lados de las vías de tren.

Por último, cabe señalar la inexistencia de infraestructuras ciclistas al norte de la A-5, que engloban las zonas de Campodón, Montepríncipe, P.I. El Lucero y los polígonos industriales de Industrias Especiales y de Ventorro del Cano.

## 5.2 Aparcabicis

La bicicleta se caracteriza por ser un modo de transporte que permite realizar desplazamientos puerta a puerta. Garantizar el aparcamiento es uno de los puntos más importantes para promover el uso cotidiano de esta, por lo que una oferta adecuada de estos permite facilitar el acceso a los principales puntos de la ciudad. La búsqueda de un lugar de estacionamiento puede afectar a la elección de la bicicleta para desplazarse, incluso llegar a impedir su realización. En ocasiones, cuando no se dan estos elementos es común el uso del mobiliario urbano, pero no siempre ofrece las mejores condiciones para estacionar la bicicleta, además de que genera desorden y conflicto con el resto de las personas usuarias de la vía pública.

Por otro lado, es indispensable que ofrezcan seguridad suficiente para evitar los robos y vandalismo, por lo que es apropiado situarlos a lo largo de los principales itinerarios ciclistas y zonas más transitadas. Los elementos de fijación también deberán ser adecuados para permitir fijar tanto el cuadro como una de las ruedas.

En el caso de Alcorcón se emplean los de tipo U de forma mayoritaria, que cumplen esta función. Una buena iluminación también permite dotar de mayor seguridad a estos elementos. En caso de que sean aparcamientos de larga estancia se pueden implantar en lugares cerrados, acompañados de sistemas de videovigilancia.

Con relación al acceso, deben situarse cercanos a los principales puntos de destino, con acceso fácil desde las vías ciclistas y preferiblemente en calzada. Esto favorece que sean visibles fácilmente por los ciclistas. También se han de evitar puntos donde puedan originar conflictos con el resto de los usuarios de la vía pública (viandantes, vehículos, etc.) o separarlos debidamente en caso de que puedan darse.

Adicionalmente, y a pesar de que no es común en España, sí que en algunos casos es conveniente establecer diferencias entre aparcamientos de corta y larga estancia. En el caso de Ámsterdam pueden encontrarse anclajes cuyo límite de tiempo de estacionamiento varía entre horas y semanas. El objetivo de esta medida es lograr una utilización eficiente del aparcamiento disponible, a la par de evitar el abandono de bicicletas.

La oferta de estacionamientos debe garantizar el acceso de forma prioritaria a los principales puntos atractores de viajes, como son los equipamientos, zonas comerciales, estaciones de transporte y zonas verdes, entre otros. En el caso concreto del ámbito de estudio, para valorar la oferta disponible de este tipo de elemento se ha realizado un análisis de cobertura.



Hay que tener en cuenta las necesidades de aparcamientos de bicicleta no solo en los lugares de destino, sino que también han de ofrecer una cobertura suficiente que responda a las demandas de estacionamiento de aquellas personas que no disponen de espacio suficiente en su lugar de residencia.

### 5.2.1 Puntos de anclaje

En Alcorcón existe una amplia red de puntos de anclaje, contabilizándose más de 100 puntos. Si realiza un análisis de cobertura de los anclajes disponibles a nivel de calle suponiendo radios de 2 minutos a pie (150 metros) la cobertura es del 67,1% de la población. Dentro del centro, la cobertura es bastante equitativa en todo el entorno, desde el Prado de Santiago hasta Los castillos. Observando la periferia de la ciudad, la cobertura se reduce en los barrios Ensanche Sur, P.I. Urtinsa, Parque Oeste y Hospital.

Por otro lado, encontramos la inexistencia de aparcabicis en P.I. El Lucero, el P.I. Industrias Especiales, Campodón, P.I. Ventorro y Montepríncipe.

A pesar de esto no se descarta la existencia de posibles aparcabicis dentro de recintos privados como aparcamientos de comercios, o dentro infraestructuras públicas como el metro, hospitales o la universidad.

En este sentido se considera que existe una red de puntos de anclaje situados en el viario con una cobertura lo suficientemente amplia para promover un uso intensivo de la bicicleta. Aunque que existan muchos puntos no significan que tengan muchas plazas, en este sentido se observa una gran cantidad de aparcabicis que cuentan únicamente con 2 estructuras para asegurar la bici, lo cual reduce la seguridad y utilidad de esta infraestructura.

Por último, cabe remarcar la indisciplina encontrada en el análisis de esta infraestructura, donde de forma recurrente se observa cómo se emplean los aparcamientos de bicicleta en calzada o en aceras para el aparcamiento de motocicletas.



*Ilustración 48. Indisciplina de aparcamiento en aparcabicis.*

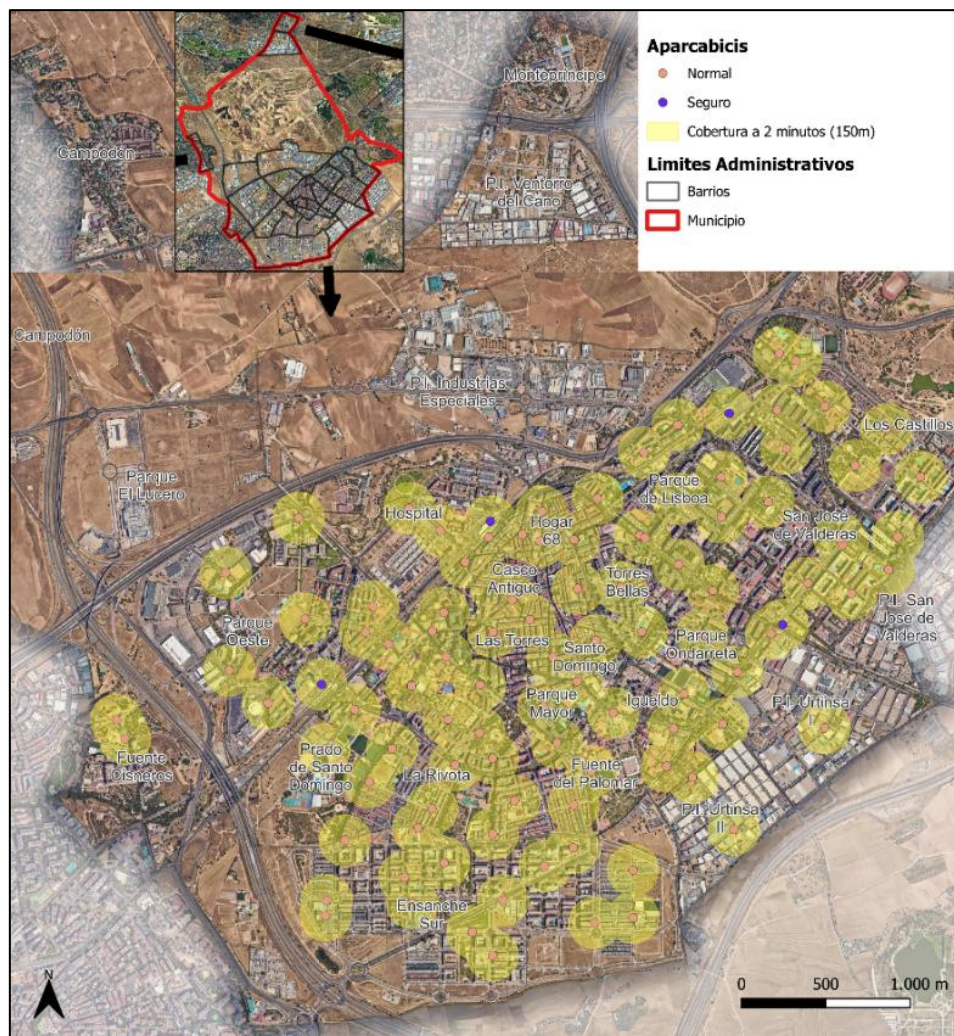
### 5.2.2 Aparcabicis seguros

En 2025 se instaló un nuevo sistema gratuito de aparcamientos para bicicletas inteligentes en el municipio. Estos nuevos aparcabicis son módulos cerrados de acceso individual, controlados mediante una aplicación móvil, que permiten estacionar bicicletas y patinetes de forma gratuita, segura y sencilla. Se encuentran ubicados en puntos estratégicos, junto a nodos de transporte público (estaciones de metro y cercanías como Alcorcón Central, Puerta del Sur, Parque de Lisboa, Las Retamas y San José de Valderas).



**Ilustración 49.** Aparcabicis inteligentes instalados en Alcorcón. Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón.

Si bien su localización es apropiada por su proximidad a los nodos de transporte público fomentando los desplazamientos multimodales, es necesario aumentar también este tipo de aparcamiento en el resto de las zonas residenciales, generando una zona de aparcamientos seguros para aquellos que no poseen espacio en sus residencias para guardar una bicicleta.



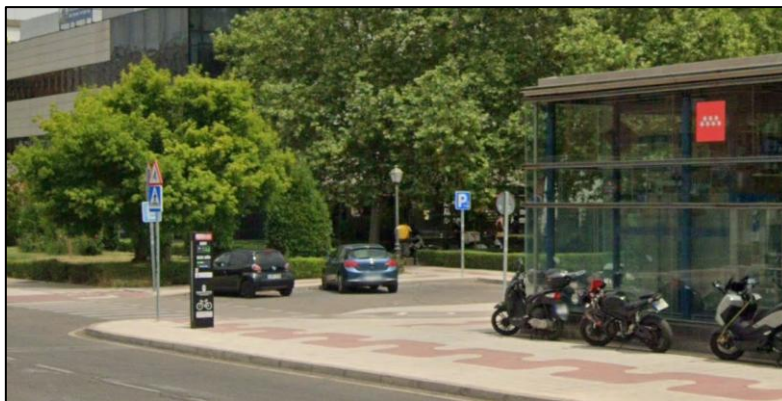
**Ilustración 50.** Dotación de aparcabicis en Alcorcón.



### 5.3 Demanda ciclista

La evolución de la movilidad ciclista en Alcorcón refleja una **tendencia de crecimiento muy contenida**, aunque con señales de consolidación en puntos estratégicos de la red. Con el fin de obtener información más precisa y continua, en diciembre de 2024 se instalaron **dos aforadores automáticos** en itinerarios ciclistas de relevancia:

- **Puerta del Sur**, vinculado a la conexión con Metro y Cercanías.



*Ilustración 51. Ubicación del aforo ciclista en Puerta del Sur*

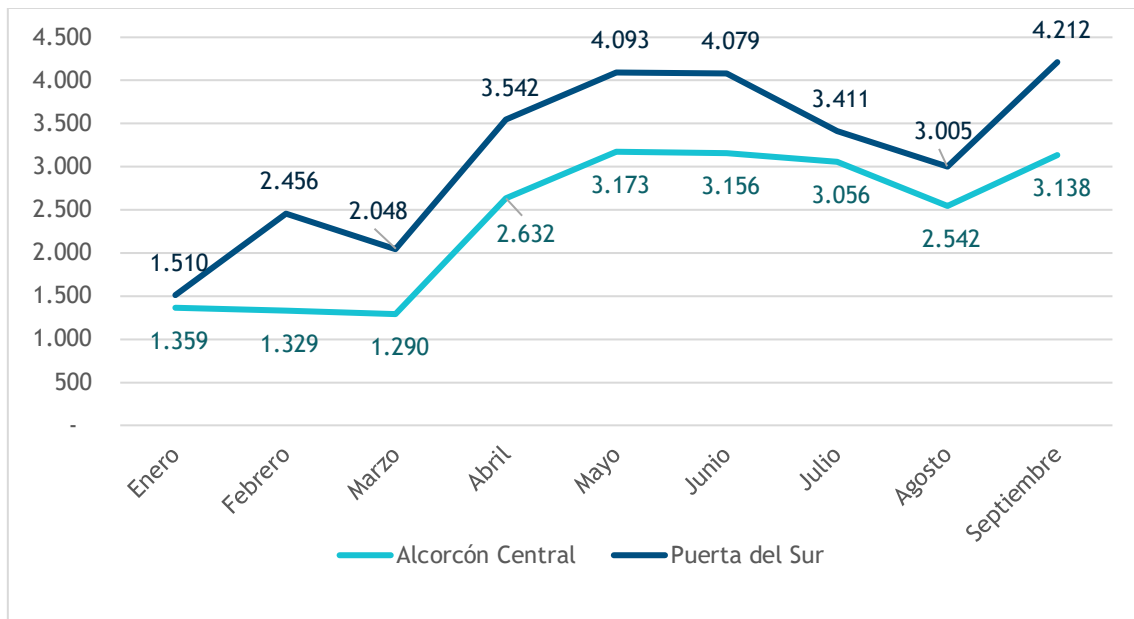
- **Alcorcón Central**, nodo principal de intercambio intermodal, acompañado de un aparcamiento para bicicletas.



*Ilustración 52. Ubicación del aforo en Alcorcón Central*

Su implementación obtiene información precisa y continua sobre su uso real. Los datos registrados desde diciembre de 2024 hasta septiembre de 2025 muestran un total de **21.859 pasos contabilizados en Alcorcón Central** y **28.523 en Puerta del Sur**, con una clara progresión ascendente a partir de la primavera. La mayor intensidad en Puerta del Sur se debe a su carácter como nodo intermodal entre la línea 10 y MetroSur, concentrando un número más alto de bicis.

En términos mensuales, se observa un **crecimiento sostenido desde enero**, con valores que superan los **3.000 eventos mensuales en ambos puntos durante el segundo trimestre** (abril-junio) y que alcanzan máximos en septiembre, con **4.212 pasos en Puerta del Sur** y **3.138 en Alcorcón Central**. El descenso estival en agosto refleja la estacionalidad asociada al periodo vacacional, mientras que los registros de meses más fríos, como enero, febrero y marzo tienen una menor importancia en el uso debido al mal tiempo.



**Ilustración 53.** Número de bicicletas mensuales a partir de los aforadores. Fuente: Ayuntamiento de Alcorcón

El análisis del **sistema de BiciParking inteligente** instalado en estaciones y nodos intermodales indica un **uso altamente concentrado en Alcorcón Central**, seguido de Puerta del Sur. Otros puntos (Las Retamas, Parque de Lisboa, San José de Valderas) registran una demanda mucho menor, lo que refleja una distribución espacial desigual de la utilización. Asimismo, se observa una **fricción en el uso efectivo del servicio**, ya que el número de reservas de plaza supera ampliamente al de finalización de uso, lo que sugiere problemas en la experiencia de usuario.

### 5.3.1 Análisis de demanda con Strava

Al no contar con aforos que cubran una gran parte la infraestructura ciclista que nos permitan una visión general del uso de esta, se ha optado por acompañar los datos de los dos aforadores con el empleo de una aplicación que registran la actividad de las personas que la tengan. En este sentido se ha empleado la aplicación de Strava, la cual permite hacer un análisis por el tipo de movilidad. En el mapa de calor de la Ilustración 54 se observa el uso del viario de forma relativa, mostrándose en rojo las vías más usadas y en azul, las que son menos frecuentadas.

Hay que tener en cuenta que la información proviene principalmente de deportistas, por lo que muchos tramos son trayectos largos de tierra que comunican con otros municipios o que no tienen sentido para los desplazamientos diarios pero que, al fin de cuentas, son parte también de este modo de transporte. Por otro lado, si nos centramos en la información dentro de Alcorcón si se puede observar las principales vías usadas y la mayor o menor afluencia según el color y su intensidad. Por otro lado, permite comparar esta demanda con la oferta de infraestructura, permitiendo identificar aquellos espacios susceptibles a ser incluidos en la red básica en próximas ampliaciones.

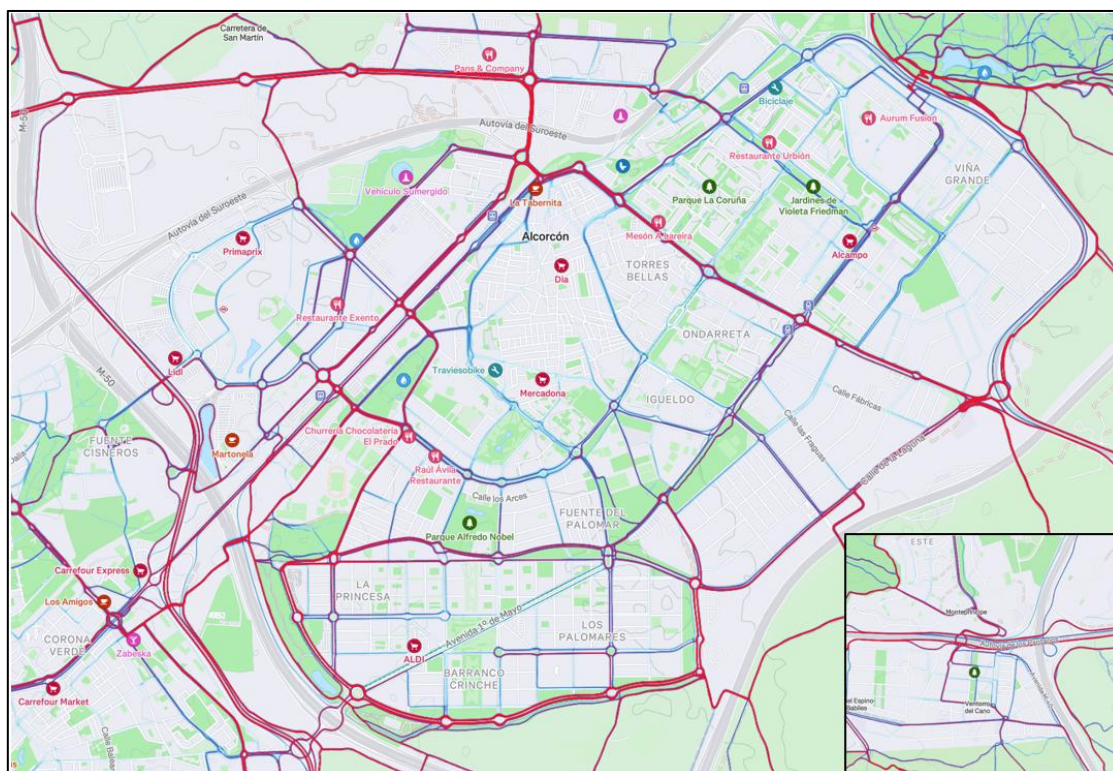
A diferencia de la movilidad peatonal, la movilidad ciclista juega un papel mucho más minoritario en el día a día de la población alcorconera. Sin embargo, se muestra una mayor demanda en entornos con gran presencia de equipamientos o cerca de estaciones de transporte, como es la zona de la Avenida de Leganés, Avenida de Móstoles, o la calle Berlín, la calle los Robles y la zona de la Ronda Naciones Unidas entre otras. Cabe destacar que la mayoría de estas zonas cuentan con cobertura de infraestructura ciclista.



Otras zonas con buena infraestructura como son la Avenida Las Retamas, calle las Hayas, calle Institutos, calle Olímpico Francisco Fernández Ochoa, Avenida de la Libertad, calle Viena, etc. gozan también de una intensidad alta, correspondiendo estas calles a la red ciclista municipal.

Cabe destacar el empleo de la Avenida de Leganés y de las calles transversales que conecta la Avenida de Las Retamas, Avenida del Oeste y Avenida del Alcalde José Aranda con las calles Las Hayas, Institutos y Olímpico Francisco Fernández Ochoa, donde no existe en la actualidad una infraestructura de vías ciclistas, pero si una demanda importante que conecte la zona sur con la zona centro de la ciudad.

Por último y debido a la orientación deportiva de la aplicación, se observa una gran demanda en aquellas vías que conectan Alcorcón con el resto de los municipios y zonas periféricas.



**Ilustración 54. Demanda de infraestructura ciclista. Fuente: Strava.**



## 6. MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO

El Ayuntamiento de Alcorcón, con fecha 27 de marzo de 1987, se adhirió al Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) cediendo su competencia en materia de transporte público regular de viajeros.

El municipio de Alcorcón se encuentra en la zona B1, de la zonificación tarifaria del Consorcio Regional de Transporte de Madrid.

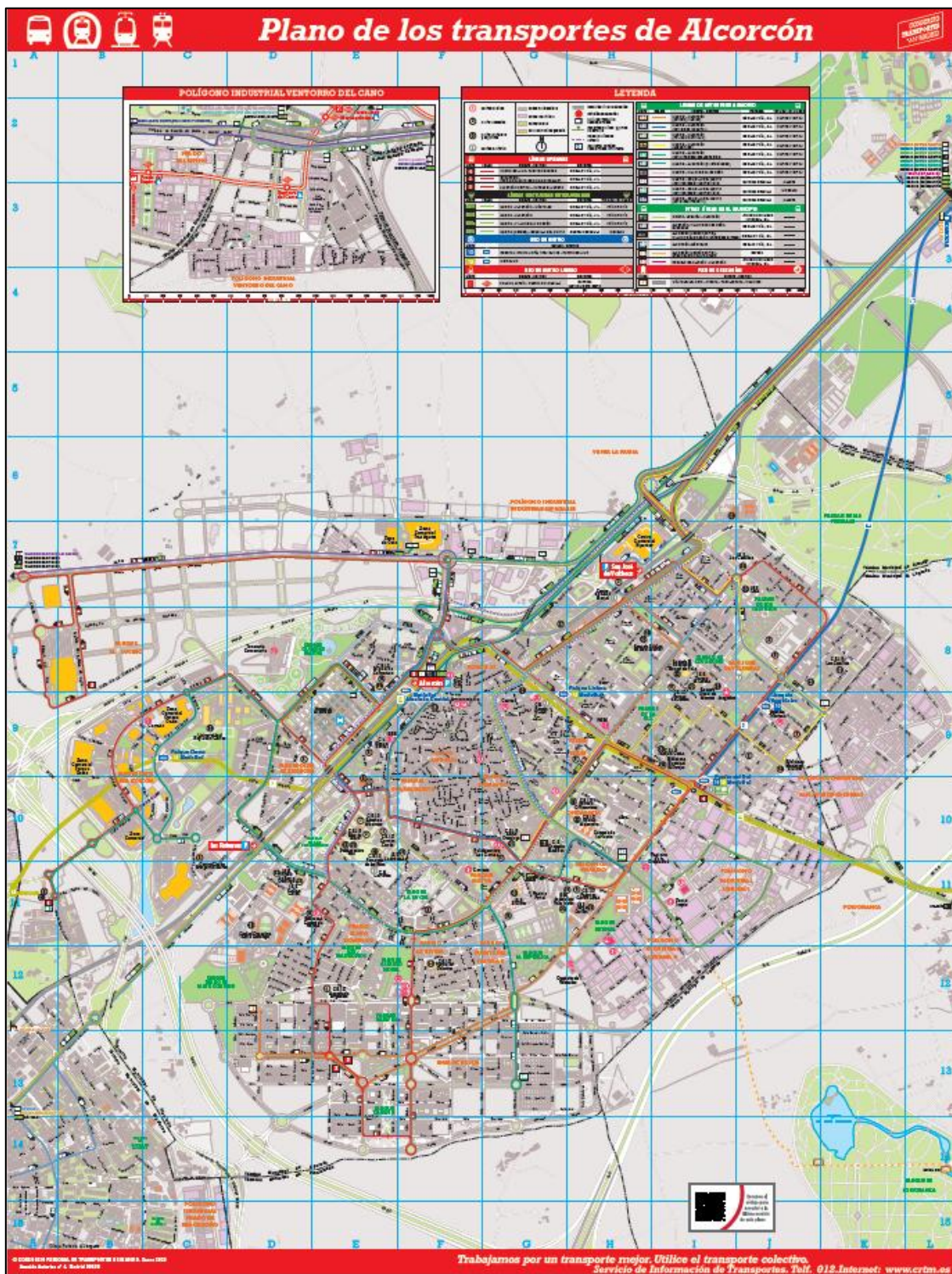


Ilustración 55. Plano de la Red de Transportes de Alcorcón. Fuente. CRTM.



## 6.1 Precio de abonos

En los últimos años desde el gobierno central como desde las comunidades autónomas, en busca de una mejora en la movilidad sostenible de las ciudades españolas, ha habido un importante impulso del transporte público, el cual se ha centrado en la bonificación de los distintos abonos.

Además, la integración en el Consorcio de Transportes de Madrid permite la existencia de precios unificados mediante abonos, siendo el mensual el más utilizado. Para la zona B1, en la cual encuentra Alcorcón:

- Normal (26-64 años): 38,20€.
- Joven (15-25 años): 10€.
- Joven (7-14 años): Gratuito.
- +65 años: Gratuito.

## 6.2 Análisis de la oferta de transporte público

### 6.2.1 Transporte público urbano

Alcorcón cuenta con tres líneas de autobús urbanos:

Tabla 7. Líneas urbanas de transporte público de Alcorcón.

Línea	Denominación	Pasos/hora (día laboral)
L1	Puerta del Sur – Fuentes Cisneros	2-3
L2	Ondarreta – Prado Santo Domingo	4
L3	Alcorcón Central – P.I. El Lucero	2

- **L1:** El servicio en día laborable se presta entre las 6:00 hasta las 23:30 horas. Durante el periodo de hora punta de mañana (06:00 a 10:00 horas) la frecuencia es de 20 minutos. El resto del día (09:30 a 23:00 horas) cuenta con una frecuencia de 30 minutos entre las 09:30 y las 21:40 horas. Sábados laborables, domingos y festivos cuenta con una frecuencia de 40 minutos desde las 06:30 hasta las 22:10 horas.



**DB** DE BLAS Y CÍA, S.A. C/ Fraguas, 27.  
Polígono Industrial Urtinsa.  
ALCORCÓN 28925 MADRID  
Tel: 91 226 04 18

Horario de ida de la línea



**DB** DE BLAS Y CÍA, S.A. C/ Fraguas, 27.  
Polígono Industrial Urtinsa.  
ALCORCÓN 28925 MADRID  
Tel: 91 226 04 18

Horario de vuelta de la línea

Ilustración 56. Esquema y horarios de la línea L1 de autobuses urbanos.



- L2:** El servicio en día laborable se presta entre las 06:00 hasta las 23:00 con una frecuencia de 15 minutos. Sábados laborables, domingos y festivos cuenta con una frecuencia de 20 minutos desde las 06:45 hasta las 22:45. Hay que aclarar que esta línea cuenta con un horario de verano (Julio y Agosto) donde las frecuencias se reducen en días laborables a 20 minutos y sábados laborables, domingos y festivos a 30 minutos.



**Horarios de salida de Ensanche Sur (Hacia Puerta del Sur)**

Lunes a viernes laborables	(Vigente de 1 de septiembre a 30 de junio)	De 6:00 a 23:00 cada 15 minutos
	(Vigente de 1 de julio a 31 de agosto)	De 6:45 a 22:45 cada 20 minutos
Sábados laborables	(Vigente de 1 de septiembre a 31 de julio)	De 6:45 a 22:45 cada 20 minutos
	(Vigente agosto)	De 6:45 a 22:45 cada 30 minutos
Domingos y festivos	(Vigente de 1 de septiembre a 15 de julio)	De 6:45 a 22:45 cada 20 minutos
	(Vigente de 16 de julio a 31 de agosto)	De 6:45 a 22:45 cada 30 minutos

**DB** DE BLAS Y CÍA, S.A. C/ Fraugas, 27.  
Polígono Industrial Urtilsa.  
ALCORCÓN 28925 MADRID  
Tel: 91 226 04 18

Horario de ida de la línea



**Horarios de salida de Ensanche Sur (Hacia el Hospital)**

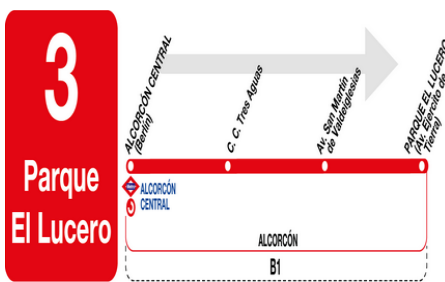
Lunes a viernes laborables	(Vigente de 1 de septiembre a 30 de junio)	De 6:00 a 23:00 cada 15 minutos
	(Vigente de 1 de julio a 31 de agosto)	De 6:45 a 22:45 cada 20 minutos
Sábados laborables	(Vigente de 1 de septiembre a 31 de julio)	De 6:45 a 22:45 cada 20 minutos
	(Vigente agosto)	De 6:45 a 22:45 cada 30 minutos
Domingos y festivos	(Vigente de 1 de septiembre a 15 de julio)	De 6:45 a 22:45 cada 20 minutos
	(Vigente de 16 de julio a 31 de agosto)	De 6:45 a 22:45 cada 30 minutos

**DB** DE BLAS Y CÍA, S.A. C/ Fraugas, 27.  
Polígono Industrial Urtilsa.  
ALCORCÓN 28925 MADRID  
Tel: 91 226 04 18

Horario de vuelta de la línea

**Ilustración 57. Esquema y horarios de la línea L2 de autobuses urbanos.**

- L3:** Esta línea cuenta con un servicio regular que no se modifica a lo largo de la semana. De esta manera cuenta con un servicio de 06:00 a 22:45. Durante el periodo de hora punta de mañana (06:00 a 08:40) tiene una frecuencia de 60-70 minutos. El resto del día (09:00 a 22:45) cuenta con una frecuencia de 30 minutos.



**Horarios de salida Alcorcón Central (Calle Berlín)**

Diario	(Vigente todo el año)	A 6:00 7:10 8:10
	De 9:00 a 22:30 cada 30 minutos	

**DB** DE BLAS Y CÍA, S.A. C/ Fraugas, 27.  
Polígono Industrial Urtilsa.  
ALCORCÓN 28925 MADRID  
Tel: 91 226 04 18

Horario de ida de la línea



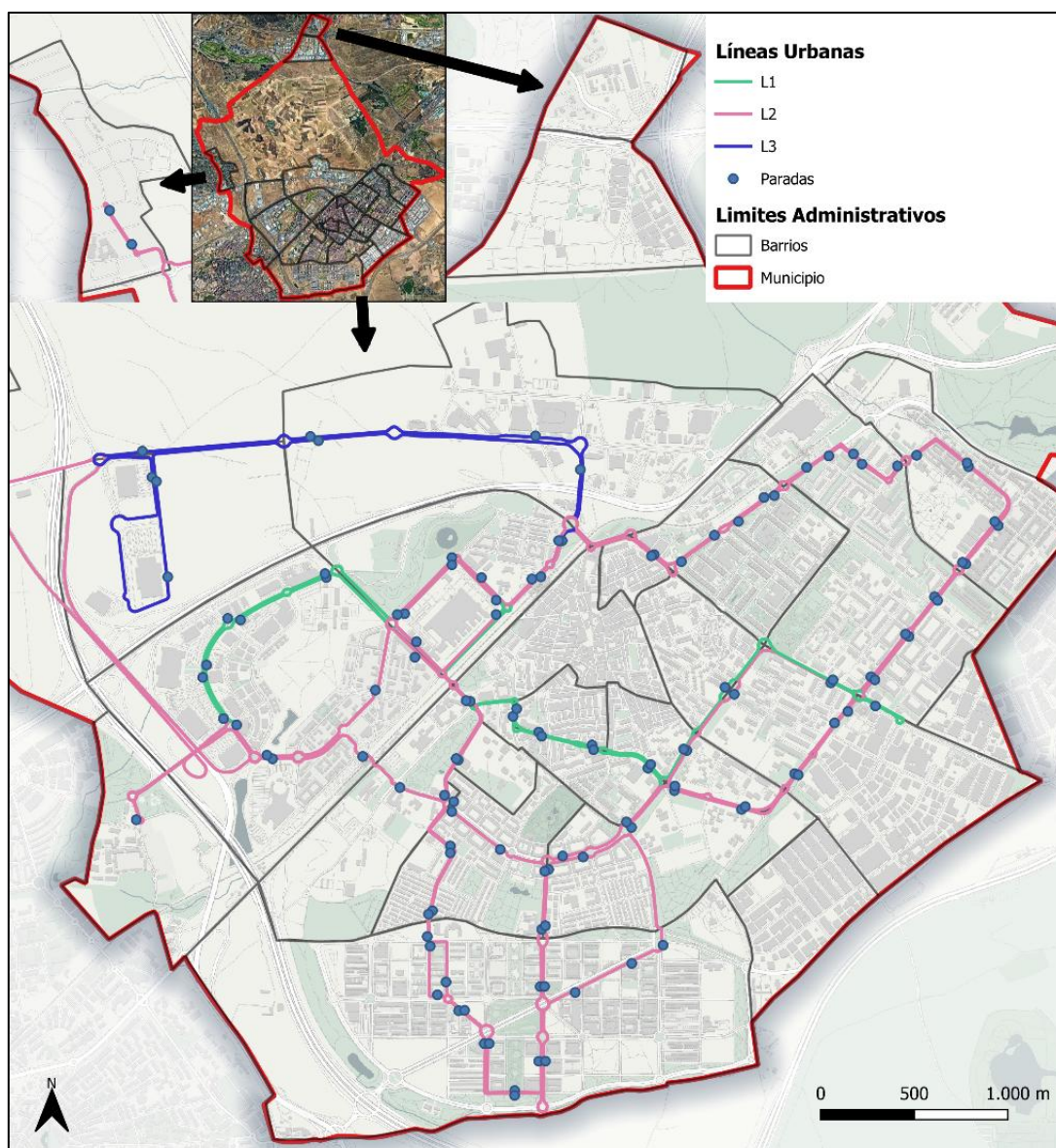
**Horarios de salida de Parque El Lucero (Avenida Ejército de Tierra)**

Diario	(Vigente todo el año)	A 6:40 7:40 8:40
	De 9:15 a 22:45 cada 30 minutos	

**DB** DE BLAS Y CÍA, S.A. C/ Fraugas, 27.  
Polígono Industrial Urtilsa.  
ALCORCÓN 28925 MADRID  
Tel: 91 226 04 18

Horario de vuelta de la línea

**Ilustración 58. Esquema y horarios de la línea L3 de autobuses urbanos.**



*Ilustración 59. Itinerario de las líneas de autobús urbano de Alcorcón. Fuente: CRTM.*

### 6.2.2 Transporte público interurbano

Existe un primer grupo de líneas interurbanas que están planteadas para conectar básicamente el municipio de Alcorcón con la capital y son las siguientes:

- 511 Madrid (Cuatro Vientos) – Alcorcón (por Parque Lisboa)
- 512 Madrid (Cuatro Vientos) – Alcorcón (por C/ de los Cantos)
- 513 Madrid (Cuatro Vientos) – Alcorcón (P.I. Urtinsa)
- 514 Madrid (Cuatro Vientos) – Alcorcón (Los Castillos)
- 516 Madrid (Cuatro Vientos) – Alcorcón (por Universidad Rey Juan Carlos)
- 517 Madrid (Cuatro Vientos) – Alcorcón (Fuente Cisneros)
- N502 Madrid (Príncipe Pío) - Alcorcón



Alcorcón es municipio de paso y parada de algunas de las líneas interurbanas intrínsecas de otros municipios, y en este caso son:

- 518 Madrid (Cuatro Vientos) – Villaviciosa de Odón
- 510A Madrid (Colonia Jardín) – Villaviciosa de Odón
- 571 Madrid (Aluche) – Boadilla del Monte (por Urbanización Montepríncipe)
- 573 Madrid (Moncloa) – Boadilla del Monte (por Urbanización Montepríncipe)
- 574 Madrid (Aluche) – Boadilla del Monte (por Ciudad Financiera)
- N501 Madrid (Príncipe Pío) – Alcorcón – Móstoles
- N504 Madrid (Príncipe Pío) – Villaviciosa de Odón
- N905 Madrid (Moncloa) – Boadilla del Monte

Por su parte, las siguientes líneas conectan Alcorcón con otros municipios:

- 450 Getafe – Leganés - Alcorcón
- 510 Alcorcón – Villaviciosa de Odón – El Boque
- 520 Alcorcón – Móstoles
- 535 Alcorcón (Alcorcón Central) – Urbanización Calypo Gado
- 560 Pozuelo de Alarcón – Alcorcón

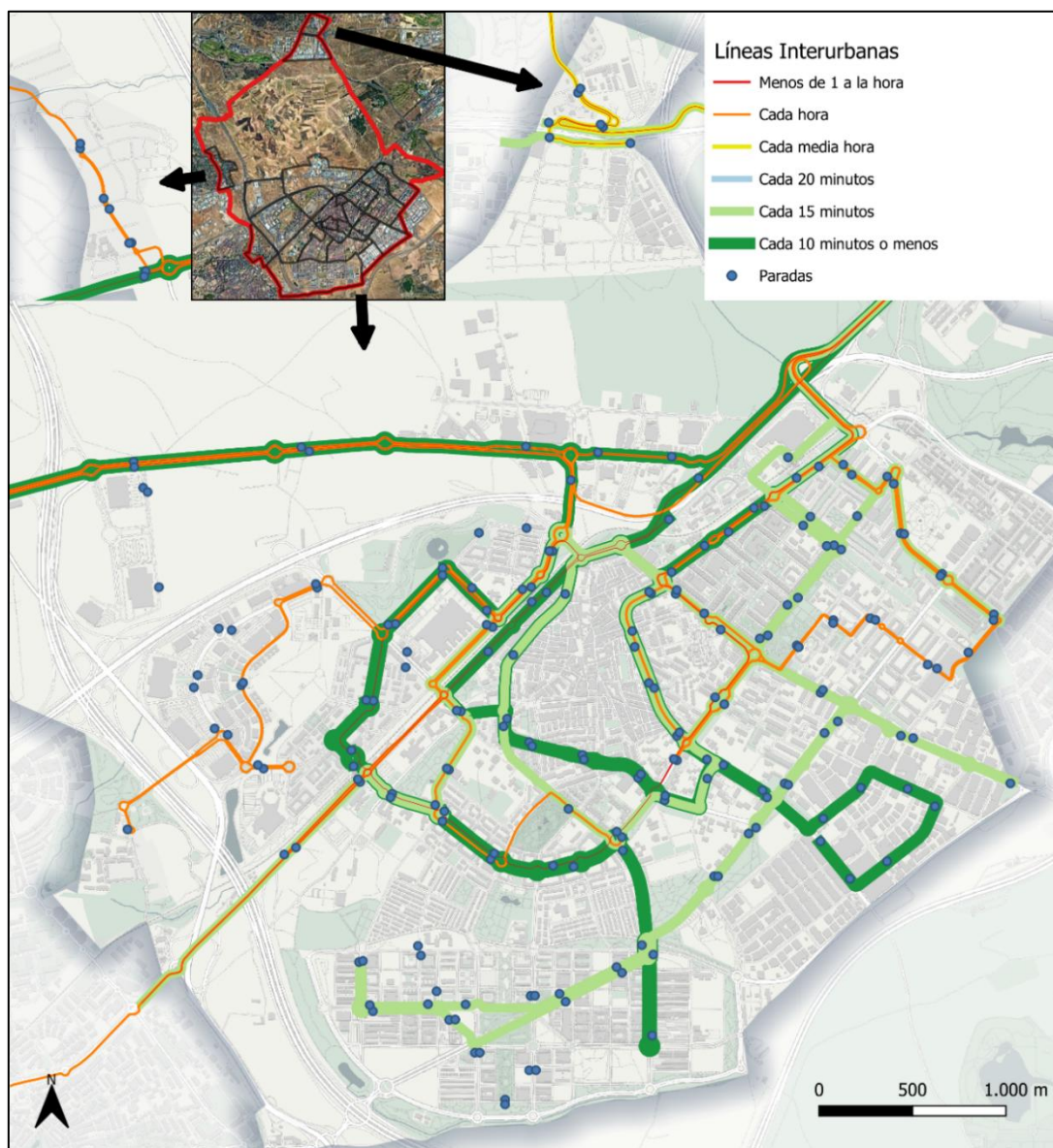
Las más importantes conectan Alcorcón con Madrid, bien al intercambiador de Príncipe Pío o a Cuatro Vientos (marcadas en azul en la tabla), aunque también existen rutas que hacia los intercambiadores de Aluche y Moncloa. Tres de ellas además tienen más de cuatro autobuses a la hora, lo cual implica frecuencias de al menos 15 minutos. Hay que contar con que además varias de ellas comparten itinerario, aumentando las combinaciones posibles para los usuarios.

Tabla 8. Líneas interurbanas de autobús de Alcorcón

Línea	Denominación	Pasos/hora
450	Getafe – Leganés - Alcorcón	4
510	Alcorcón – Villaviciosa de Odón – El Boque	1
511	Madrid (Cuatro Vientos) – Alcorcón (por Parque Lisboa)	4
512	Madrid (Cuatro Vientos) – Alcorcón (por C/ de los Cantos)	6
513	Madrid (Cuatro Vientos) – Alcorcón (P.I. Urtinsa)	7
514	Madrid (Cuatro Vientos) – Alcorcón (Los Castillos)	1
516	Madrid (Cuatro Vientos) – Alcorcón (por Universidad Rey Juan Carlos)	6
517	Madrid (Cuatro Vientos) – Alcorcón (Fuente Cisneros)	1
518	Madrid (Cuatro Vientos) – Villaviciosa de Odón	6
520	Alcorcón – Móstoles	4
535	Alcorcón (Alcorcón Central) – Urbanización Calypo Gado	1
560	Pozuelo de Alarcón – Alcorcón	1
571	Madrid (Aluche) – Boadilla del Monte (por Urbanización Montepríncipe)	2



Línea	Denominación	Pasos/hora
573	Madrid (Moncloa) – Boadilla del Monte (por Urbanización Montepríncipe)	2
574	Madrid (Aluche) – Boadilla del Monte (por Ciudad Financiera)	4
N501	Madrid (Príncipe Pío) – Alcorcón – Móstoles	Menos de 1
N502	Madrid (Príncipe Pío) - Alcorcón	Menos de 1
N504	Madrid (Príncipe Pío) – Villaviciosa de Odón	Menos de 1
N905	Madrid (Moncloa) – Boadilla del Monte	Menos de 1



**Ilustración 60.** Itinerario de las líneas de autobuses interurbanos de Alcorcón.

Los principales itinerarios siguen un esquema Este-Oeste, conectando Madrid con Alcorcón a través de los principales ejes viarios que son la A-5 y la M-511.



A su paso por Alcorcón recorre las principales Avenidas y calles que cruzan la ciudad además de otras calles de conexión. De esta manera encontramos dos principales ejes, Este-Oeste y Norte-Sur:

- **Este-Oeste:** Emplean las principales avenidas como son la Avda. Móstoles, la Avda. las Retamas, Avda. del Oeste, Avda. del Alcalde José Aranda, Avda. Primero de Mayo y Avda. de la Libertad. Por otro lado, también cruzan calles como calle Institutos, calle Pablo Picasso, calle Berlín o calle Viena. Existe otro corredor de alta frecuencia que da cobertura a la zona Noroeste del municipio (especialmente al Barrio Campodón), formado por líneas que comunican Villaviciosa de Odón con la A-5 y Alcorcón a través de la Avda. San Martín de Valdeiglesias.
- **Norte-Sur:** Emplean las principales avenidas como son la Avda. las Retamas, Avda. del Oeste, Avda. de Leganés, Avda. los Castillos y la calle Polvoranca, calle Pablo Neruda, calle Cáceres y calle de los Cantos.

### 6.2.3 Transporte público metro y metro ligero

En Alcorcón existen 2 líneas de metro y una línea de metro ligero.

Respecto al **Metro**, por un lado, la **línea 10** del metro conecta Alcorcón con los municipios vecinos de Madrid, Alcobendas y San Sebastián de los Reyes. No obstante, la línea de metro 10 se ve penalizado por la necesidad de realizar **transbordo** en **Tres Olivos**. La línea 10 incluye un total de 2 paradas dentro el municipio:

- Puerta del Sur
- Joaquín Vilumbrales

Por otro lado, la **línea 12** del metro conecta Alcorcón con los municipios vecinos de Móstoles, Fuenlabrada, Getafe, Leganés y Madrid. La línea 12 incluye un total de **4 paradas** dentro del municipio:

- Puerta del Sur
- Parque Lisboa
- Alcorcón Central
- Parque Oeste

En cuanto al **Metro Ligero**, existe una única línea que pasa por el norte del municipio de Alcorcón, más concretamente por Montepríncipe y Ventorro del Cano, existiendo **2 paradas**. La **línea 3** del Metro Ligero Oeste conecta Alcorcón con los municipios vecinos de Boadilla del Monte, Pozuelo de Alarcón y Madrid. Las paradas son:

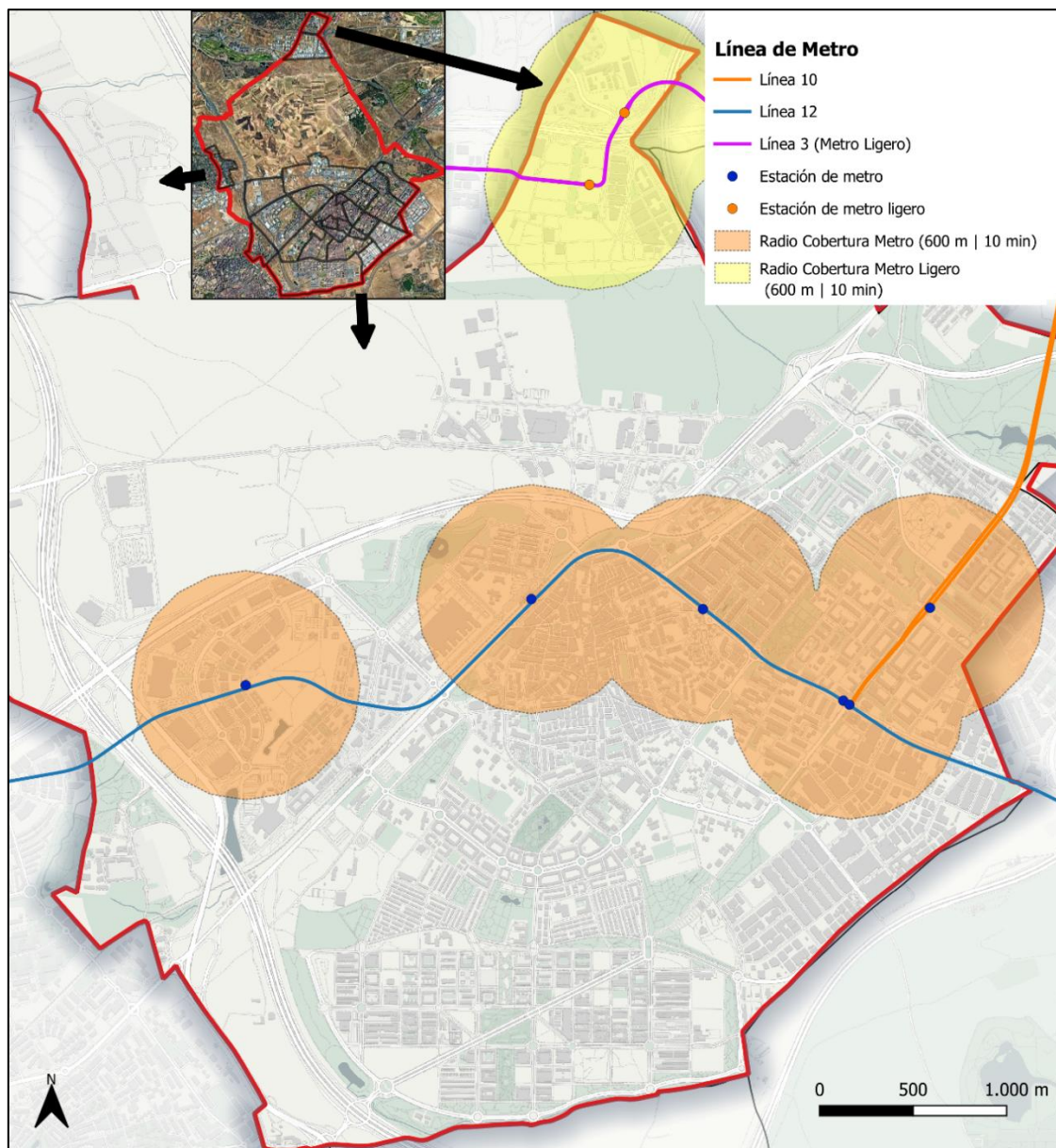
- Ventorro del Cano
- Montepríncipe

Todas estas paradas **permiten** unir las zonas más importantes del municipio entre sí, favoreciendo los **desplazamientos internos**. Del total de **población**, un **54%** tiene **acceso al metro**, con un radio de cobertura de 600 metros.

Cabe destacar la desconexión existente entre Montepríncipe y Ventorro del Cano con la ciudad de Alcorcón, obligando a pasar por Madrid para hacer con conexión y regresar a Alcorcón.



De igual modo sucede con el barrio de Campodón y la zona sur municipal, ya que no cuentan con la existencia de estaciones de metro o metro ligero en sus cercanías, requiriendo usar otros medios de transportes para desplazarse al centro de Alcorcón.



**Ilustración 61.** Ubicación de las estaciones de metro y metro ligero y su radio de cobertura.

El **horario** de funcionamiento es el correspondiente a toda la **red de metro**, es decir, de **06:00 a 01:30 horas de la mañana**. En relación a las **frecuencias**, en **días laborables** suelen oscilar entre trenes cada **5 y 8 minutos**, con un menor tiempo de espera en **hora punta**, hasta los **4 minutos y medio**. En **fines de semana** la frecuencia es constante a lo largo del día, con trenes **cada 7 minutos y medio**. Por la **noche** la frecuencia se reduce durante todos los días de la semana, **entre 7,5 y 15 minutos** dependiendo de si es día laborable o fin de semana.

El **horario del metro ligero** es **similar** al metro normal, con la salvedad de los fines de semana y por la noche. En **fines de semana** la frecuencia es constante a lo largo del día, con trenes **cada 20 los sábados laborables y 30 los domingos y festivos**. Por la **noche** la frecuencia se **reduce** durante todos los días de la semana, **hasta los 30 minutos**.



## 6.2.4 Transporte público cercanías

Alorcón cuenta con tres estaciones que ofrecen servicios ferroviarios de Cercanías: las estaciones de San José de Valderas, Alorcón y Las Retamas. Las tres estaciones dan servicio a la única línea que transcurre por el municipio:

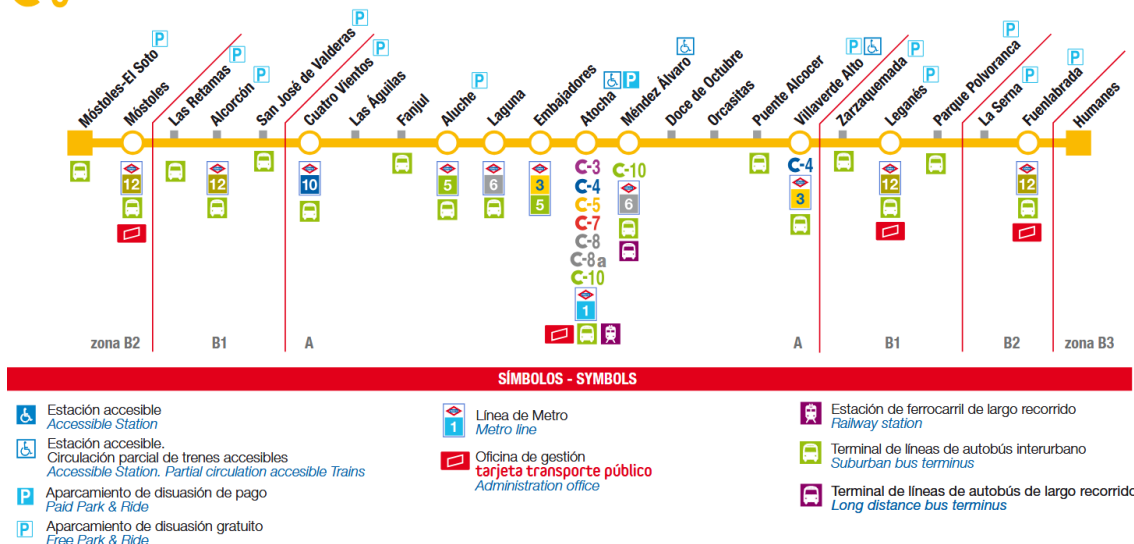
- C-5 Móstoles – El Soto – Atocha – Fuenlabrada - Humanes

La línea permite acceder tanto a Madrid como a otros municipios como Móstoles, Leganés, Fuenlabrada, y Humanes de Madrid.

La frecuencia es variable por tramos y en función de la hora y el tipo de día. La C-2 suele tener frecuencias en días laborables de 5-8 minutos. Durante el fin de semana lo normal es que se reduzca el servicio hasta los 6 trenes/hora salida desde Móstoles y 4 trenes/hora salida desde Fuenlabrada.

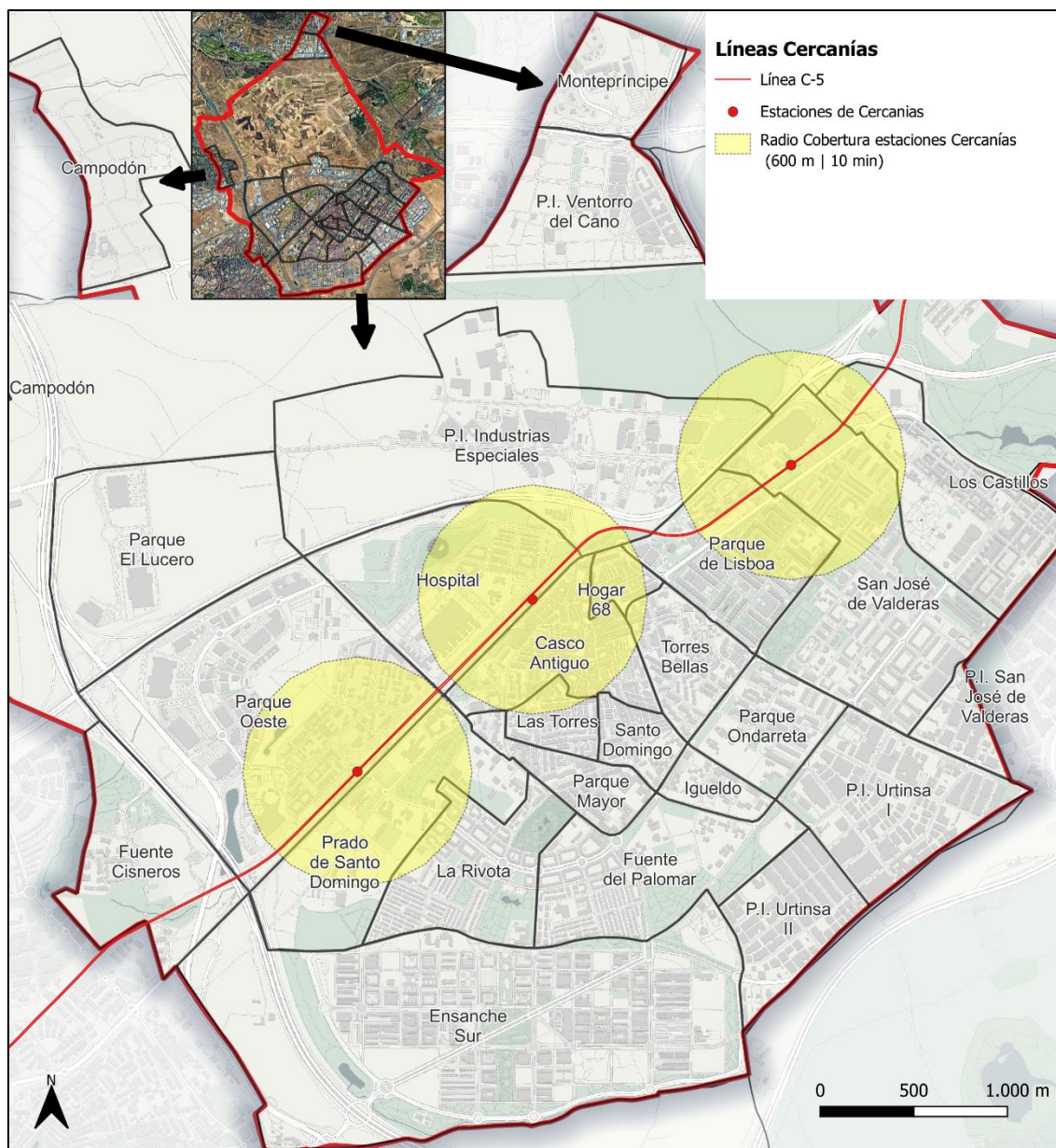
### Móstoles-El Soto - Atocha - Fuenlabrada - Humanes

C-5



**Ilustración 62. Líneas con parada en Alorcón y las paradas.**

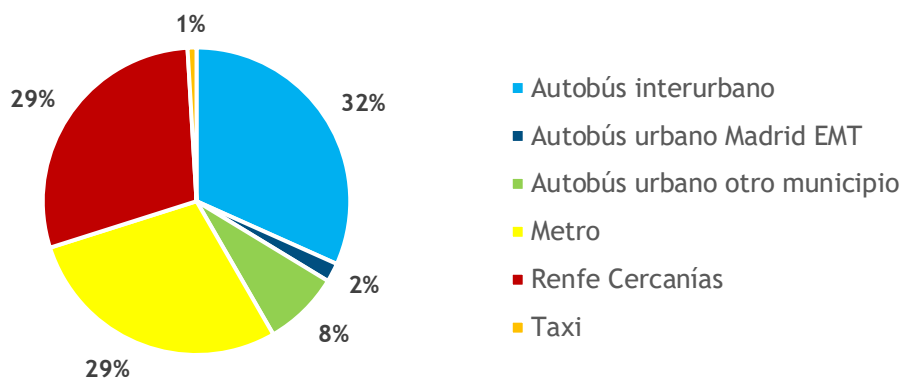
Del total de población, un 28,65% tiene acceso a una estación de Cercanías con un radio de cobertura de 600 metros.



**Ilustración 63.** Ubicación de las estaciones de cercanías y su radio de cobertura.

### 6.3 Análisis de la demanda de transporte público

A continuación, se presentan las cifras de demanda de viajeros de los diferentes servicios de transporte que operan en el municipio de Alcorcón. El transporte público, según la Encuesta Domiciliaria de Madrid de 2018, supuso un 22% del total de desplazamientos. En la Ilustración 64 queda reflejada la distribución de los viajes según el modo de transporte usado:



**Ilustración 64. Reparto modal del transporte público en Alcorcón**

### 6.3.1 Demanda transporte público en autobús urbano

El transporte público urbano en Alcorcón está compuesto por dos líneas principales que estructuran los desplazamientos internos del municipio y que, según los registros del CRTM analizados en el PMUS de 2015, presentaban tendencias diferenciadas: mientras la línea 1 había experimentado un descenso progresivo en la demanda entre 2001 y 2013, la línea 2 mostraba una evolución claramente positiva, con un incremento sostenido en el número de viajeros.

En la actualidad, los datos disponibles procedentes de la **Encuesta Domiciliaria de Movilidad (2018)** permiten actualizar parcialmente el análisis, ofreciendo una visión global del peso de este modo dentro de la movilidad del municipio. Según la encuesta, el **autobús urbano** representa aproximadamente un **2% de los viajes diarios** realizados por la población residente en Alcorcón, lo que equivale a unos **9.200 desplazamientos/día**.

Este porcentaje refleja una participación modesta dentro del conjunto del **transporte público**, que alcanza el **8% de los viajes totales**, pero confirma la presencia estable del autobús como modo complementario a la red de metro y cercanías, tal y como se puede observar en la Ilustración XXX.

Aunque no se dispone de datos desagregados por línea, la evidencia cualitativa apunta a que la demanda urbana se concentra en los ejes principales de conexión entre las **zonas residenciales del sur** (Las Retamas, Parque Lisboa, Prado de Santo Domingo) y los **nodos intermodales** de Alcorcón Central y Puerta del Sur, coincidiendo con los puntos de mayor intermodalidad con el metro y la red interurbana.

La **demanda** presenta una estructura **predominantemente local** y funcional, vinculada a **desplazamientos de tipo cotidiano** (laborales, educativos o de servicios), con menor peso de los viajes de ocio. A pesar del crecimiento de la motorización y de la competencia de modos alternativos, el autobús urbano mantiene un papel relevante en el **acceso de primera y última milla** al transporte regional.

### 6.3.2 Demanda transporte público en autobús interurbano

Las **líneas interurbanas** constituyen el núcleo **principal del sistema de transporte colectivo por carretera** en Alcorcón, tanto por **cobertura territorial como por volumen de viajeros**. De acuerdo con los datos históricos del CRTM analizados en el **PMUS de 2015**, las líneas con destino Madrid capital (511, 512, 513, 514, 516, 518) registraban las cifras más elevadas de usuarios, superando el millón de viajeros anuales, mientras que las líneas con destino a otros municipios del entorno (450, 510, 520, 560) no alcanzaban ese umbral. Las líneas nocturnas (N501, N502, N504 y N905) presentaban una demanda significativamente inferior, sin superar los 9.000 usuarios mensuales.



Los datos de la **Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2025** confirman la importancia del autobús interurbano dentro de la movilidad del municipio: este modo **representa un 7%** de los viajes diarios realizados por los residentes, lo que equivale a unos **36.500 desplazamientos al día**. Se trata del **modo más utilizado del transporte público**, representando un **32%**, estando detrás el metro, y cumple un papel estructural en la **conexión con Madrid** y con los **municipios colindantes**.

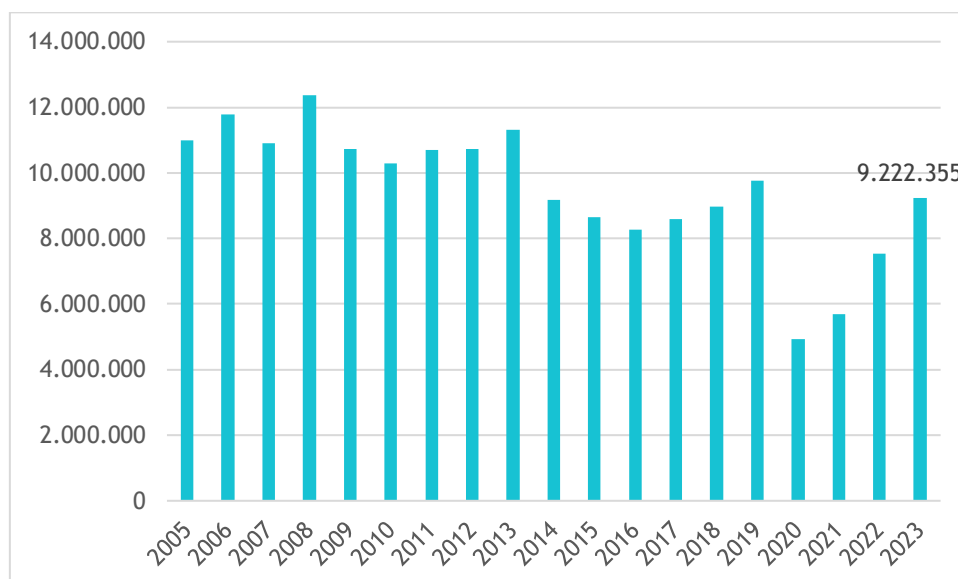
La mayor parte de la **demanda** se **concentra** en los **corredores de acceso a la capital**, especialmente a través de la A-5 y la M-501, con **origen o destino** en los **principales nodos intermodales** (Puerta del Sur, San José de Valderas y Alcorcón Central). La estructura de la **demanda** se asocia a **viajes recurrentes de carácter laboral y educativo**, con alta ocupación en horas punta y menor utilización en horarios intermedios o fines de semana.

A pesar de la ausencia de datos recientes de aforo por línea, la información disponible y la observación directa indican una **demanda consolidada** y estable en las principales rutas **hacia Madrid**, y una **tendencia más débil** en las **líneas radiales** hacia municipios del entorno, donde la **competencia del vehículo privado** y la falta de frecuencias elevadas limitan su competitividad.

### 6.3.3 Demanda transporte público en cercanías

A través del Instituto Estadístico de Madrid se ha podido acceder a los datos de viajeros subidos y bajados en la ciudad de Alcorcón. Pese a tener un dato estadístico por estaciones este solo llega hasta 2013, y solo da un dato para Alcorcón a pesar de tener 3 estaciones. Por ello se ha decidido analizar los datos para la ciudad de Alcorcón.

Las estaciones de cercanías de Alcorcón movieron en torno a 9,2 millones de pasajeros en 2023. Esta cantidad de viajeros se ha visto reducida desde 2008, donde se llegó a superar los 12 millones de viajeros, probablemente debido a la mejora del resto de medios de transportes públicos como el metro. Además, esta cifra sigue sin llegar a los niveles de desplazamiento previos a la pandemia.

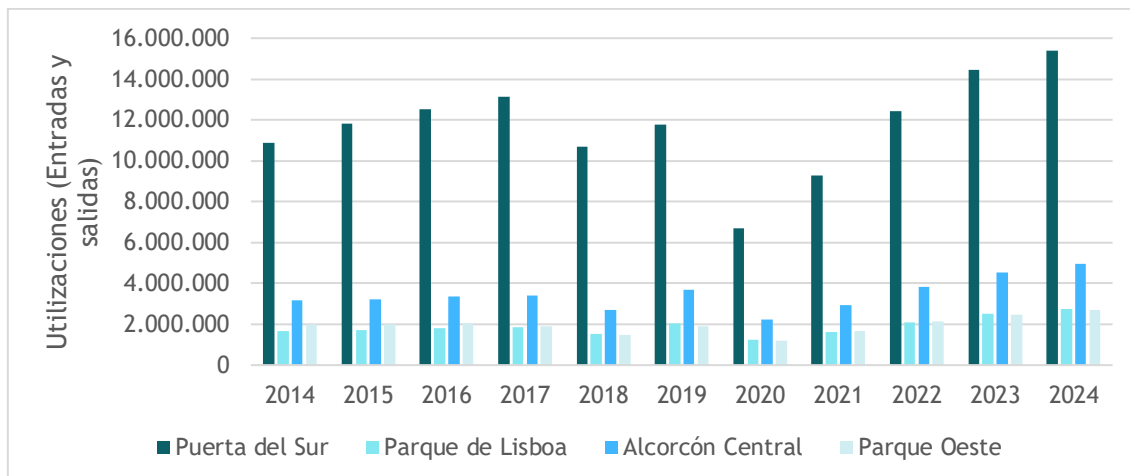


**Ilustración 65.** Evolución de la demanda de viajeros de cercanías en la ciudad de Alcorcón. Fuente: Instituto Estadístico de Madrid



### 6.3.4 Demanda transporte público en metro

Atendiendo a la evolución del número de utilizations totales (entradas más salidas) en las paradas de metro en Alcorcón, desde el año 2014 al año 2024. Encontramos una dinámica ascendente año a año, pasando de los 17,7 millones en 2014 a los 20,2 millones en 2017. En 2018 y 2019 se produjo una fluctuación en el uso del metro, hasta los 16,4 y 19,4 millones respectivamente. En 2020 se produce una fuerte interrupción en el servicio del metro provocada por la pandemia del Covid-19 y el cierre de la economía, lo que redujo las utilizations alcanzando valores de 11,4 millones. Tras esta se produce una rápida recuperación año a año, y a partir de 2023 se superan las cifras de 2017 y en 2024 se alcanzan los 25,8 millones de utilizations.



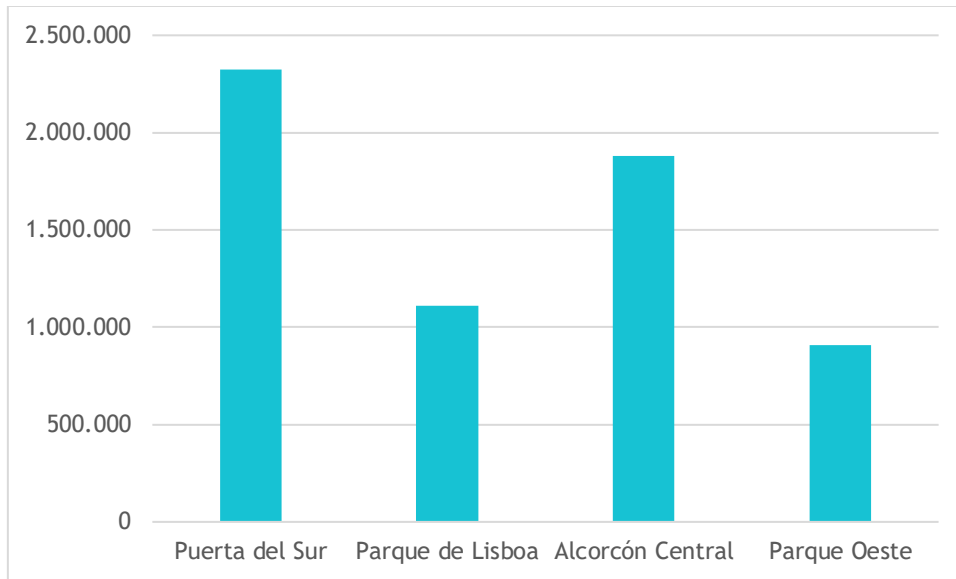
**Ilustración 66. Evolución de la demanda por estación. 2014-2024. Fuente: CTRM.**

Atendiendo al número de pasajeros mensuales en el año 2025 (Enero – Agosto), la estación con mayor número de usuarios es Puerta del Sur, con algo más de 2,3 millones de entradas en dicho periodo, o 290.605 entradas mensuales de media. Su diferencia respecto al resto de paradas de del municipio puede justificarse debido a que en ella se unen las líneas de metro que pasan por el municipio, además de ser la más próxima a los P.I. Urtinsa y P.I. San José de Valderas.

Por detrás de esta se sitúa la estación Alcorcón Central con algo más de 1,8 millones de entradas, la cual tiene una mayor condición de centralidad y donde se sitúan numerosos equipamientos de escala municipal como es el Hospital Universitario, además de proporcionar cobertura al Casco Antiguo. Por último, pero no menos importante, es la única estación de metro de da acceso al Cercanías, lo que esta estación tiene un factor de intermodalidad.

En tercer lugar, se encuentra Parque de Lisboa, con algo más de 1,1 millones de entradas. Esta es estación tiene una centralidad parecida a la estación de Alcorcón central en cuanto a la población, pero esta más alejada de ciertos equipamientos importantes como el Hospital y la estación de cercanías, lo cual genera un menor número de pasajeros.

Por último, Parque Oeste es la parada con menos viajeros, 0,9 millones de entradas. La escasa demanda está influenciada por su ubicación dentro de una zona prácticamente comercial, lo que reduce en gran media los movimientos laborales. Por otro lado, es la estación más cercana a la Universidad Rey Juan Carlos – Campus de Alcorcón, lo que genera una gran influencia de estudiantes.



**Ilustración 67.** Demanda por estación. 2025 (Enero - Agosto). Fuente: CTRM.



## 7. MOVILIDAD EN VEHÍCULO PRIVADO

### 7.1 Análisis de la oferta de la red viaria

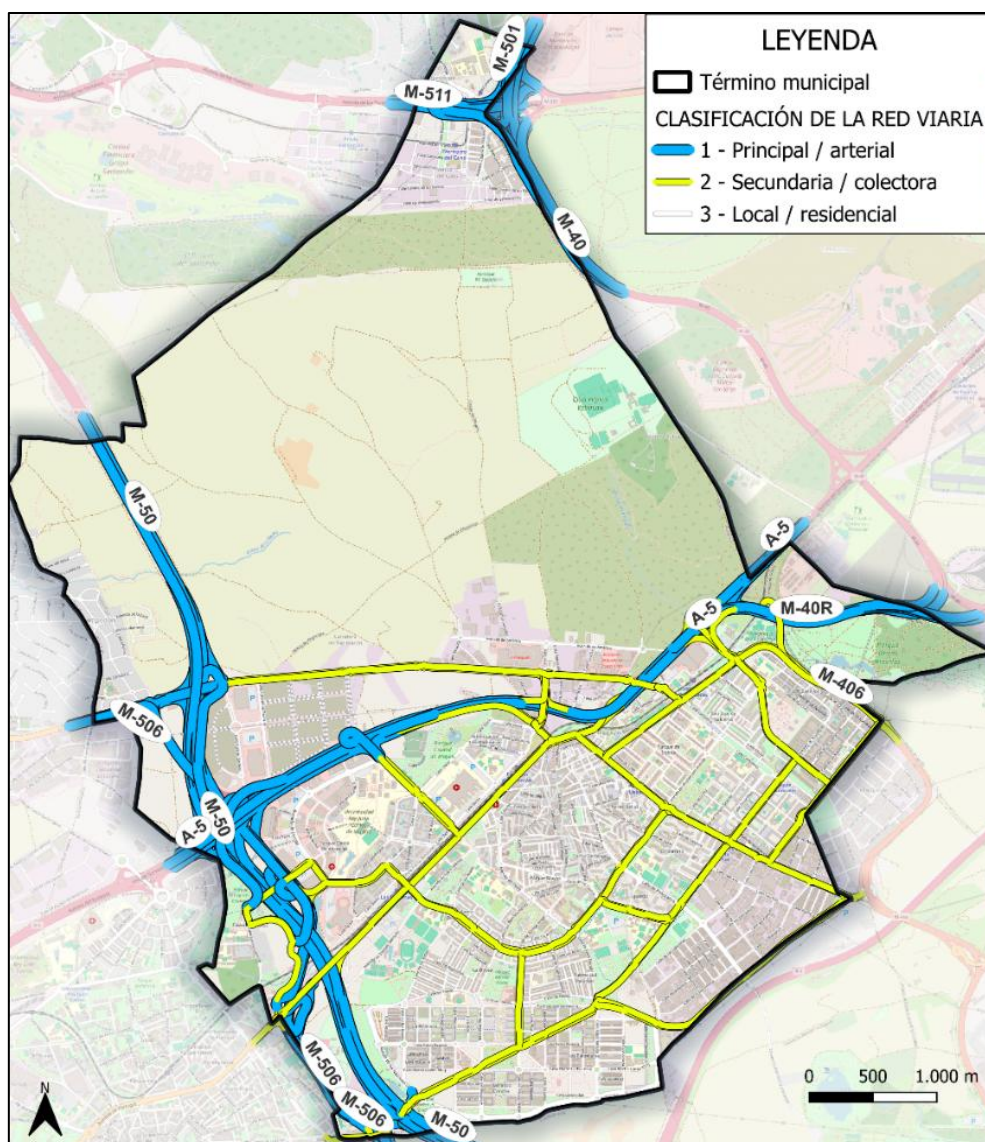
#### 7.1.1 Red primaria y vías principales

Alcorcón es un municipio densamente estructurado en su casco urbano que presenta elevados niveles de tráfico. Los resultados obtenidos con las encuestas indican que los residentes realizan más de 500.000 viajes diarios, a los cuales se suman las entradas de foráneos al municipio. Considerando el reparto modal observado, eso supone más de 130.000 desplazamientos en coche diarios; el PMUS de 2015 menciona que *“el tráfico en el interior de la ciudad alcanza valores muy elevados en algunas vías, llegando a más de 25.000 vehículos diarios en los grandes ejes”*.

La ciudad cuenta con una red viaria cuya configuración radial-perimetral conecta tanto a infraestructuras de ámbito metropolitano como a una malla urbana interna de carácter local y comarcal. Desde el punto de vista funcional y jerárquico, la red se compone de:

- **Infraestructuras viarias de alta capacidad**, que atraviesan o delimitan el término municipal:
  - La autovía A-5 (Autovía del Suroeste), eje radial clave que conecta Alcorcón con el centro de Madrid y con Extremadura, y soporta volúmenes de tráfico muy elevados (AADT > 100.000 vehículos/día en tramos próximos).
  - La circunvalación M-50, vía de gran capacidad que bordea el municipio por el oeste, actuando como elemento de contención y distribución del tráfico de largo recorrido.
  - La autopista de peaje R-5, paralela a la A-5, con menor intensidad de uso, orientada al tráfico de paso.
- **Red secundaria**, conformada por:
  - La carretera M-406, que estructura la conexión comarcal norte-sur con Leganés y Fuenlabrada.
  - La carretera M-413, con función de enlace intermunicipal de carácter local.
- **Vías urbanas estructurantes** (destacan las avenidas de Lisboa, Alcalde José Aranda, Leganés, Libertad, etc.), que canalizan el tráfico interno y las conexiones con polígonos industriales y zonas residenciales.

El municipio presenta una motorización moderada por debajo de la media regional, aunque sus vías presentan un uso intensivo del vehículo privado. El tráfico de tránsito interurbano, especialmente vinculado a las autovías A-5 y M-50, genera externalidades significativas sobre la calidad del entorno urbano.



*Ilustración 68. Clasificación de la red viaria de Alcorcón.*

### 7.1.2 Red básica urbana

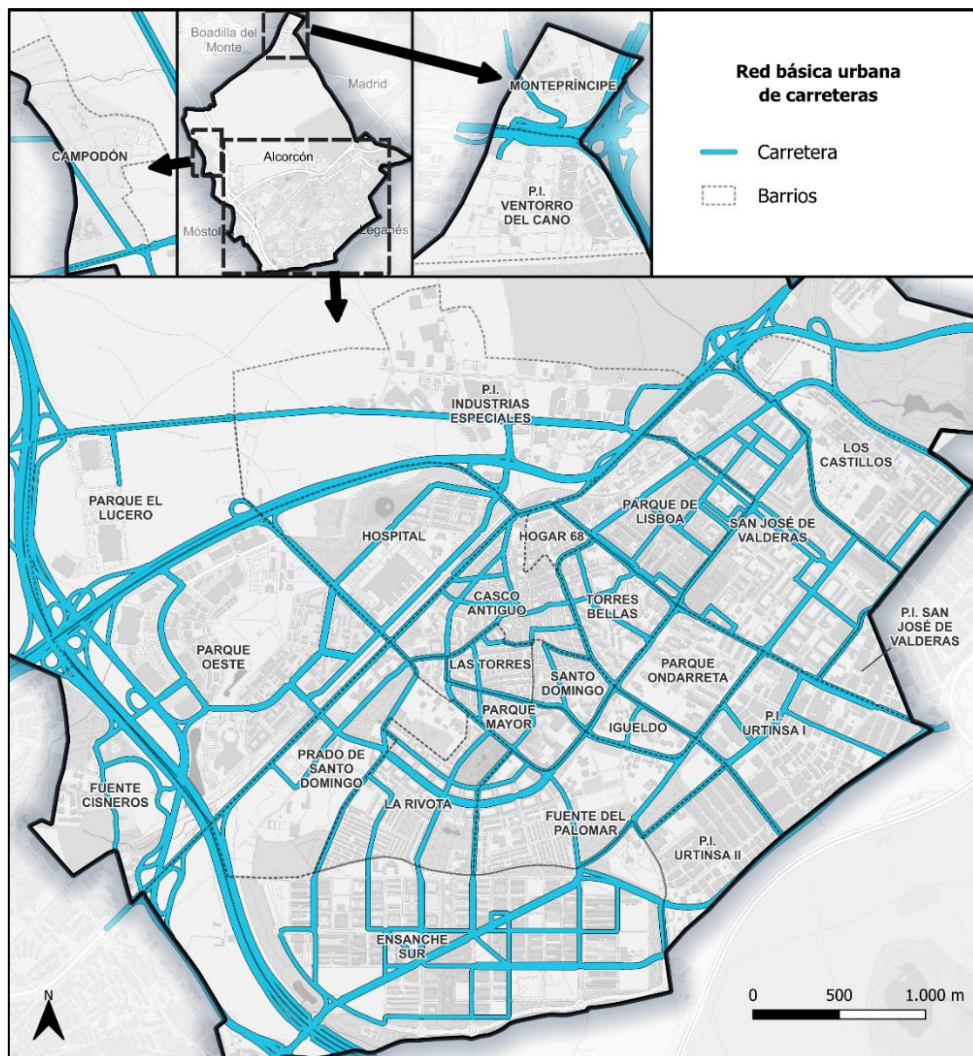
La red básica urbana de Alcorcón constituye la estructura intermedia del sistema viario municipal, actuando como nexo funcional entre la red primaria de carácter metropolitano (A-5, M-40, M-50, M-406 y otras vías de alta capacidad) y la red local de servicio directo a los barrios.

Se trata de un conjunto de ejes y vías colectoras que, sin alcanzar la jerarquía de la red principal, cumplen un papel esencial en la canalización del tráfico urbano interno, facilitando la distribución de flujos de acceso a los distintos distritos, barrios y áreas de centralidad del municipio. Entre sus funciones más relevantes destacan:

- **Conexión estructural interna**, garantizando la continuidad de los desplazamientos entre los distintos sectores urbanos de Alcorcón.
- **Interfaz con la red primaria**, mediante la articulación de los accesos y salidas desde las autopistas y carreteras metropolitanas.



- **Distribución de tráficos de media intensidad**, absorbiendo desplazamientos que no requieren el uso de la red principal, pero que superan la capacidad de la red local.
- **Soporte a la movilidad multimodal**, al integrar con mayor frecuencia paradas de autobús urbano e interurbano, aceras de mayores dimensiones y, en algunos tramos, infraestructuras ciclistas o peatonales de carácter estructural.



**Ilustración 69.** Red básica urbana de carreteras de Alcorcón.

### CAPACIDAD VIARIA

La capacidad viaria se define como el máximo volumen de tráfico que puede circular por un tramo de vía, en una determinada dirección y bajo condiciones específicas de operación, durante un periodo de tiempo dado. Se expresa habitualmente en vehículos por hora y por carril (veh/h/carril).

De acuerdo con el *Highway Capacity Manual* (Transportation Research Board, 2010; última edición revisada 6ª ed., 2022), la capacidad base de un carril en autopistas y carreteras multicarril se sitúa en torno a 2.000 vehículos/hora/carril, pudiendo alcanzar hasta 2.200–2.400 veh/h/carril en condiciones ideales de flujo libre y sección geométrica óptima. En entornos urbanos y vías colectoras, este valor suele ser menor debido a la presencia de intersecciones, accesos, regulación semafórica y mezcla de tráficos.

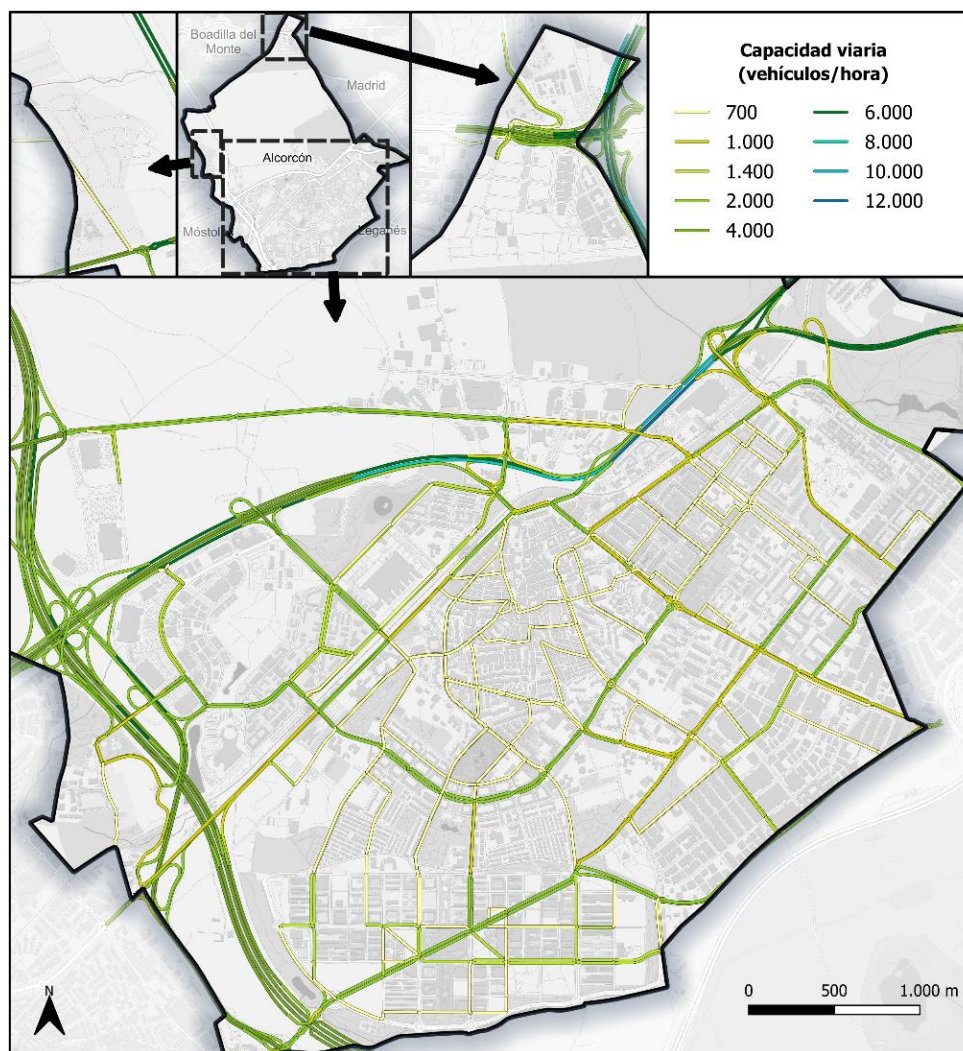


Para la estimación de la capacidad de los distintos tipos de vía, se han asignado valores tipo por carril de acuerdo con las referencias técnicas del *Highway Capacity Manual*. Estos valores se complementan con adaptaciones utilizadas en estudios de tráfico de la Comunidad de Madrid<sup>1</sup>, que definen capacidades específicas por jerarquía viaria y número de carriles. La tabla siguiente resume las capacidades tipo empleadas en este estudio:

*Tabla 9. Capacidad viaria por carril según la jerarquía viaria.*

Tipo de vía	Capacidad base por carril (veh/h)
Red local	700
Red estructurante	900 – 1.100
Autopistas y autovías urbanas	2.000

La siguiente ilustración muestra la capacidad viaria total de la red viaria de Alcorcón, considerando la capacidad viaria por carril en función de la jerarquía viaria y el número de carriles de cada vía.



*Ilustración 70. Capacidad viaria de la red básica urbana de carreteras de Alcorcón*

<sup>1</sup> Comunidad de Madrid. (2022). Estudio de tráfico PE UE-12a MC. Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras.



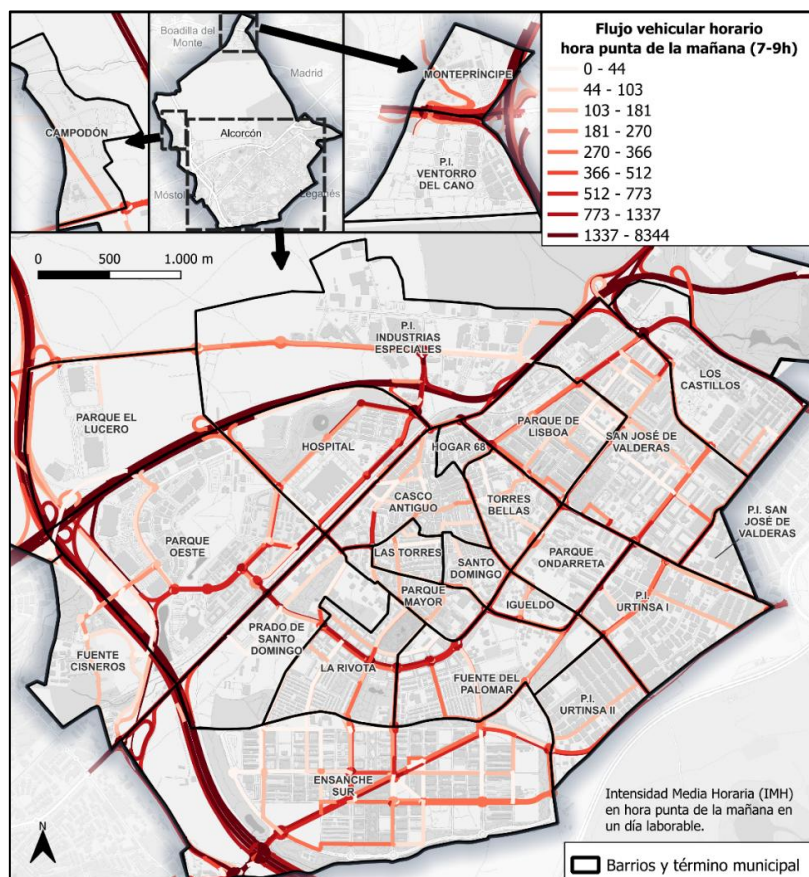
## 7.2 Análisis de la demanda del tráfico

Para analizar la demanda de tráfico en el municipio, el Ayuntamiento de Alcorcón dispone de datos provenientes de una extensa red de cámaras de tráfico que realizan el conteo quinceminutal de vehículos. Se han empleado datos de 58 cámaras, entre el 16 de septiembre y el 15 de diciembre de 2024.

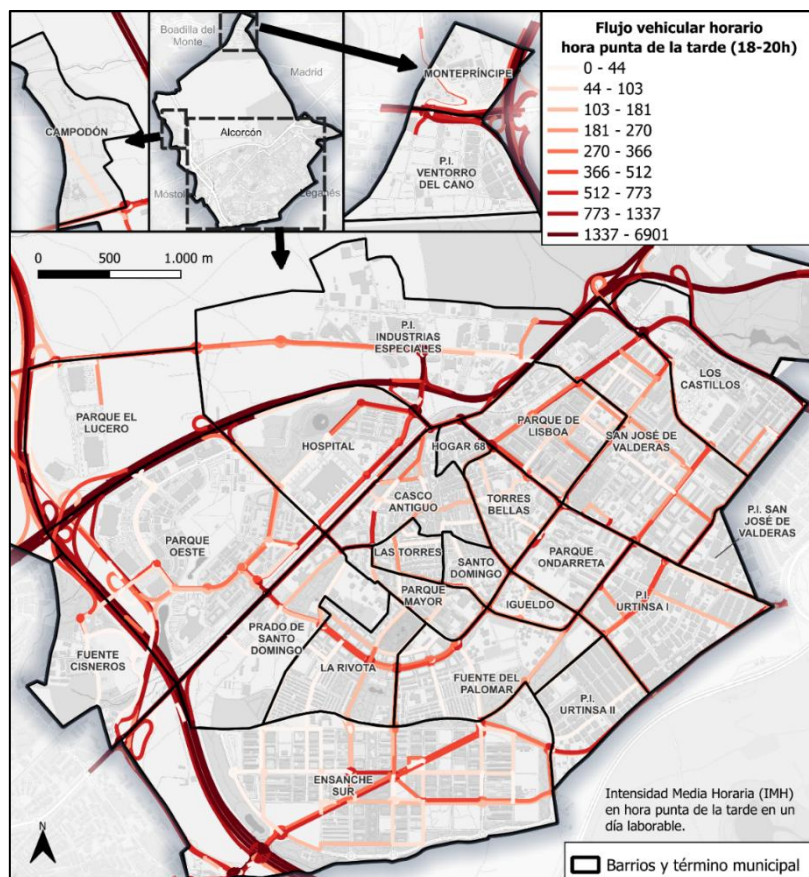
Con estos datos, se ha elaborado un modelo macro de transporte por carretera del municipio con el software Aimsun Next Expert. Este modelo implementa un enfoque de cuatro etapas: generación, distribución, reparto modal y asignación, incorporando capacidades de simulación estática y dinámica. La red de modelización se construye sobre una zonificación determinada y se representa mediante centroides, arcos, nodos y conectores, integrando redes viarias, ferroviarias y de transporte público, además de incorporar datos GTFS y de aforos. El modelo se calibra utilizando fuentes de datos oficiales, como matrices origen/destino obtenidas mediante encuestas domiciliarias que permiten distinguir el tipo de viaje según el lugar de residencia, motivo (estudio/trabajo) y frecuencia. De esta manera, se mide la intensidad viaria y se compara con la capacidad expuesta previamente, para evaluar el nivel de congestión a través del nivel de servicio.

### 7.2.1 Intensidad de tráfico

El escenario representado en los siguientes planos muestra la movilidad generada en un día laborable en hora punta de mañana (promedio entre las 7h y 9h) y en hora punta de tarde (promedio entre las 18h y 20h). Concretamente, se muestra la intensidad media horaria (IMH) de las vías modelizadas, es decir, la red básica.



**Ilustración 71.** Intensidad media horaria (IMH) del flujo vehicular en hora punta de la mañana en un día laborable en Alcorcón.



**Ilustración 72.** Intensidad media horaria (IMH) del flujo vehicular en hora punta de la tarde en un día laborable en Alcorcón

De manera global, se puede observar que las intensidades medias horarias en la hora punta de la mañana y en la hora punta de la tarde son bastante parecidas. En prácticamente todo tipo de vías, la intensidad se encuentra en un rango similar, menguando ligeramente el tráfico en la tarde. Además, las relaciones relativas entre vías también se mantienen similares, siendo notable la jerarquía viaria en ambos casos.

Como cabe esperar, los mayores flujos se dan en las vías de mayor capacidad, las principales o arteriales. Sin embargo, algunas vías secundarias o colectoras también acumulan un gran flujo. Por último, quedan rezagadas las vías locales o residenciales.

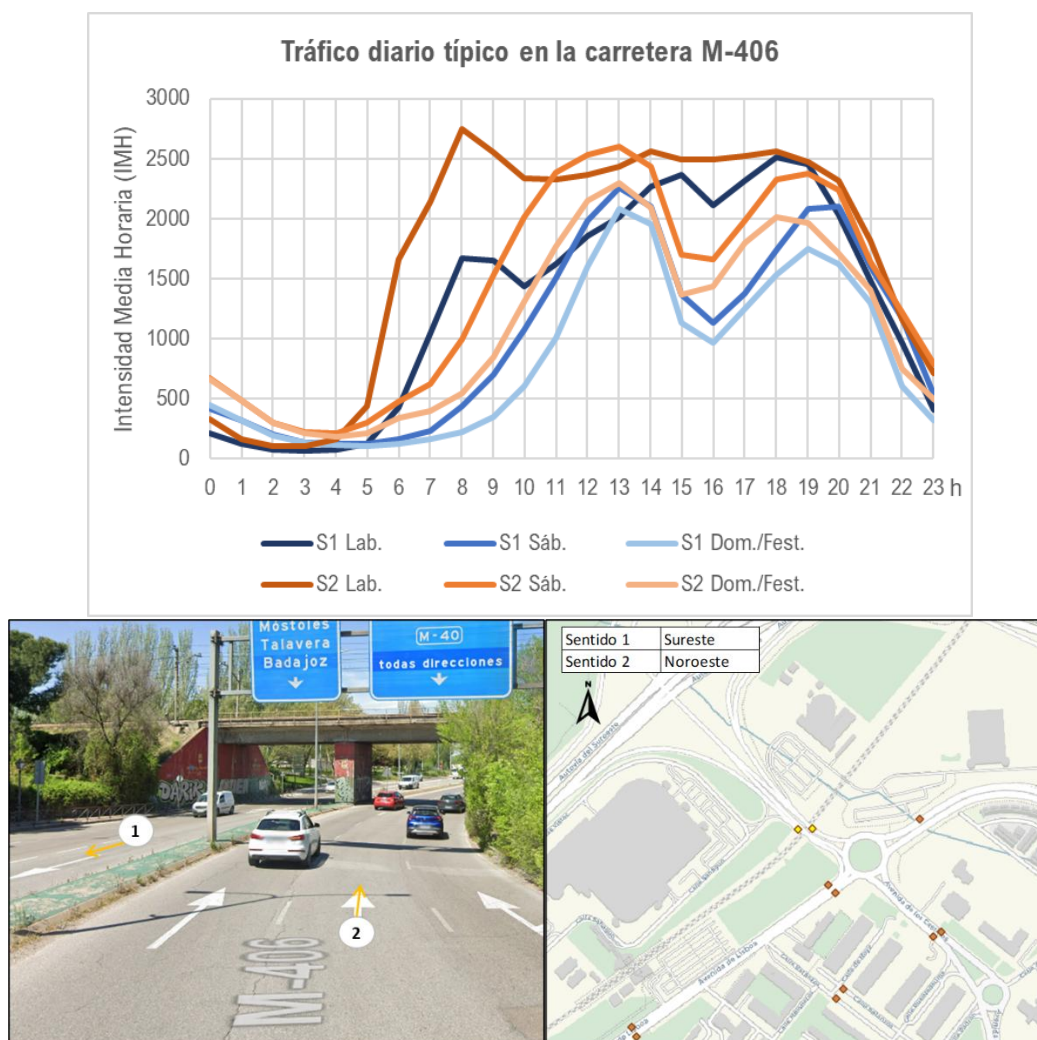
A continuación, se evalúa la intensidad viaria registrada en los principales ejes viarios, considerando las características de la vía, la intensidad media horaria (IMH) registrada en momentos de máxima afluencia, la intensidad media diaria (IMD) y el porcentaje de vehículos pesados (a partir de la caracterización del tráfico realizada mediante trabajo de campo con cámaras de lectura de matrículas; véase *subapartado 7.2.3. Caracterización del parque circulante*).



### M-406

El tramo de la M-406 entre la glorieta del Monumento al Alfarero y la A-5 constituye un eje viario estructurante con tres carriles por sentido, lo que le otorga una capacidad teórica elevada (en torno a 6.000 veh/h por sentido). Las intensidades registradas en un día laborable muestran una IMH de 2.700 veh/h en hora punta de mañana en el sentido más cargado, frente a 1.600 veh/h en el opuesto, mientras que por la tarde las intensidades se equilibran en torno a 2.500 veh/h en ambos sentidos. La IMD alcanza aproximadamente 40.000 veh/día en un sentido y 31.000 veh/día en el otro, reflejando su papel como corredor metropolitano.

El porcentaje de pesados (5,9%) es ligeramente superior a la media global (5,3%), lo que penaliza en parte la capacidad efectiva. Aunque los valores de intensidad se mantienen por debajo del umbral de saturación, la fuerte asimetría en la franja matinal confirma un marcado carácter de tráfico pendular, con riesgo de episodios de congestión en accesos e intersecciones. En síntesis, se trata de un eje con intensidades elevadas, pero aún dentro de márgenes operativos aceptables, si bien sensible a la acumulación de demanda en horas punta.



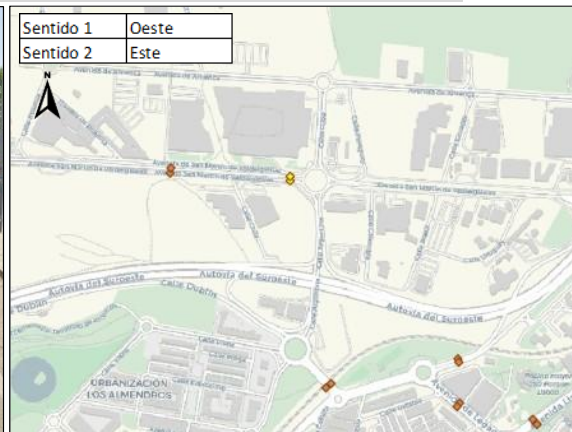
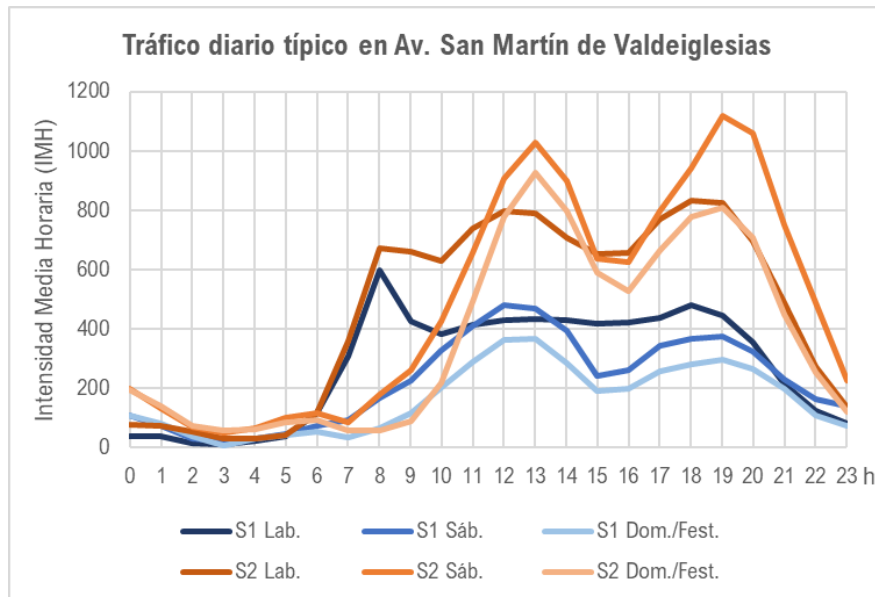
**Ilustración 73. Tráfico diario típico en la carretera M-406**



### AV. SAN MARTÍN DE VALDEIGLESIAS

La Avenida San Martín de Valdeiglesias se configura como un eje estructurante de carácter urbano, con dos carriles por sentido y una localización estratégica en el entorno del Polígono Industrial de Industrias Especiales, donde coexisten usos industriales y comerciales de gran atracción de tráfico. Las intensidades registradas en hora punta de mañana en días laborables oscilan entre 600 y 700 veh/h por sentido, mientras que en la tarde se sitúan en torno a 500 veh/h en un sentido y 840 veh/h en el otro. En cuanto a la intensidad media diaria, los valores alcanzan aproximadamente 6.600 veh/día en un sentido y 11.100 veh/día en el contrario, lo que denota una clara asimetría en los flujos.

Aunque las intensidades máximas se mantienen muy por debajo de la capacidad teórica de la sección (~3.600 veh/h por sentido), la localización en un área de elevada actividad comercial e industrial implica una mayor presencia relativa de vehículos pesados, previsiblemente por encima de la media municipal (5,3%). Este factor reduce parcialmente la capacidad operativa y puede generar episodios de congestión localizada en accesos a establecimientos y giros en intersecciones. En síntesis, se trata de un eje con niveles de intensidad moderados, sin alcanzar condiciones de saturación generalizadas, pero con vulnerabilidades ligadas al tráfico de mercancías y a la concentración de actividades en el entorno.



**Ilustración 74. Tráfico diario típico en Av. San Martín de Valdeiglesias**