



**P R O G R A M A D E
A P A R C A M I E N T O S
D I S U A S O R I O S**

P A D

M A D R I D

JUNIO 2016



INDICE

1.- INTRODUCCIÓN

- 1.1 Objetivos
- 1.2 Contaminación atmosférica y salud
- 1.3 Fuentes consultadas
- 1.4 Definición de aparcamiento disuasorio
- 1.5 Criterios de diseño de la red de aparcamiento disuasorio
- 1.6 Elección del modelo constructivo
- 1.7 Tipología de los AD
- 1.8 Asociación con nodos de transporte intermodal
- 1.9 Ámbito nacional y regional
- 1.10 Red de AD actuales
- 1.11 Ámbito municipal
- 1.12 Actuaciones comparadas

PARÍS
BURDEOS
HAMBURGO

MÚNICH
STUTTGART
LONDRES

BRISTOL
BILBAO

- 1.13 Conclusiones de los modelos examinados en otras ciudades

2.- COMPETENCIA

3.- MODELO DE DISEÑO, PROMOCIÓN, CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN

- 3.1 Concepción y diseño:
 - 3.1.1. Criterios medioambientales y de accesibilidad
 - 3.1.2. Zonas de reserva y otros usos
- 3.2 Promoción y construcción de aparcamiento disuasorio
- 3.3 Explotación por gestión municipal directa a través de la EMT

4.- NUEVOS AD EN LA CORONA METROPOLITANA

5.- UBICACIONES PROPUESTAS EN LA CIUDAD DE MADRID

- 5.1 INFORMACIÓN INDIVIDUALIZADA
- 5.2 PLANO GENERAL
- 5.3 CUADRO RESUMEN

6.- MODELO DE APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN

7.- RESUMEN Y CIFRAS GLOBALES



8.- OTRAS OPCIONES DE APARCAMIENTOS EXISTENTES

9. - ANEXOS

1. PLANO DE UBICACIONES propuesto por el *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Madrid*. Diciembre 2014.
2. PLANOS de Aparcamientos en la Comunidad de Madrid ligados al Transporte Público. CRTM. Enero 2016
3. DATOS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS P+R DE CERCANÍAS. *Estudio de Nuevos Estacionamientos de Disuasión: Análisis de Ubicación, Dimensionamiento y Forma de Explotación*. Fase 1. Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid/CRTM.
4. PLANO DE EMPLAZAMIENTOS SELECCIONADOS. *Estudio de Nuevos Estacionamientos de Disuasión: Análisis de Ubicación, Dimensionamiento y Forma de Explotación*. Fase 3. Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid/CRTM.

APÉNDICE. OTROS EMPLAZAMIENTOS ANALIZADOS



1. INTRODUCCIÓN

1.1. Objetivos

Este documento tiene por objeto presentar una propuesta para la promoción de aparcamientos disuasorios (AD) en el ámbito territorial de la ciudad de Madrid, con los siguientes objetivos generales:

- Mejorar la movilidad urbana, especialmente en las horas punta de mayor intensidad de tráfico.
- Disminuir los niveles de contaminación atmosférica en la ciudad de Madrid, mejorando la calidad del aire y la salud de los madrileños, en el marco del plan de calidad del aire de la ciudad de Madrid.
- Mejorar del medio ambiente urbano, disminuyendo el número de vehículos privados que acceden diariamente a la ciudad de Madrid.
- Mejorar la sostenibilidad del transporte en la ciudad, aumentando el número de usuarios de transporte público en detrimento del privado.

1.2. Contaminación atmosférica y salud

Según las estimaciones de la *Organización Mundial de la Salud (OMS)*¹, la contaminación del aire exterior e interior provoca unos siete millones de defunciones prematuras a escala mundial, representando actualmente uno de los mayores riesgos sanitarios globales, comparable a los riesgos relacionados con el tabaco, y superado únicamente por los riesgos sanitarios relacionados con la hipertensión y la nutrición.

La contaminación del aire exterior es carcinógena para el ser humano, y las partículas del aire contaminado están estrechamente relacionadas con la creciente incidencia del cáncer, especialmente el cáncer de pulmón². También se ha observado una relación entre la contaminación del aire exterior y el aumento del cáncer de vías urinarias.

La mayoría de las fuentes de contaminación del aire exterior están más allá del control de las personas y requieren medidas por parte de las ciudades, así como de las instancias normativas nacionales e internacionales en sectores tales como transporte.

¹ Nota descriptiva nº 313, de marzo de 2014

² Evaluación de 2013 realizada por el Centro Internacional de Investigaciones sobre el Cáncer de la OMS



Para la OMS la contaminación del aire está directamente relacionada con las emisiones provocadas por la circulación de vehículos, y concretamente con la existencia en el ambiente de una serie de sustancias nocivas para la salud, entre las que destacan las siguientes:

- Ozono (O_3).- El ozono a nivel de suelo es uno de los principales componentes de la niebla tóxica. Se forma por la reacción con la luz solar (fotoquímica) de contaminantes como los óxidos de nitrógeno (NO_x) procedentes de las emisiones de vehículos o la industria y los compuestos orgánicos volátiles (COV) emitidos por los vehículos, los disolventes y la industria. Puede causar problemas respiratorios, provocar asma, reducir la función pulmonar y originar enfermedades pulmonares.
- Dióxido de nitrógeno (NO_2).- Las principales fuentes de emisiones antropogénicas de NO_2 son los procesos de combustión (calefacción, generación de electricidad y motores de vehículos y barcos). Estudios epidemiológicos han revelado que los síntomas de bronquitis en niños asmáticos aumentan en relación con la exposición prolongada y la disminución del desarrollo de la función pulmonar también se asocia con las concentraciones de NO_2 registradas.

En noviembre de 2015 la asociación *Ecologistas en Acción* informa³ de que los niveles actuales de contaminación atmosférica causan 16.000 muertes prematuras en España, estando el origen de este problema en las emisiones originadas por el tráfico, las industrias y las calefacciones. Para *Ecologistas en Acción* el tráfico de automóviles es el principal responsable de la contaminación, que se agudiza de forma alarmante en las grandes ciudades. También alertó sobre los elevados niveles de ozono troposférico provocados por la ola de calor que de forma casi continuada venía sufriendo la mayor parte del país desde el inicio del verano, el intenso tráfico motorizado que soportan las principales ciudades y autopistas y el incremento del consumo de electricidad procedente de centrales térmicas por el mayor uso de aire acondicionado.

Durante ese periodo los Gobiernos de Andalucía, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Cataluña y Madrid habían difundido comunicados rutinarios en los que avisaban de la superación en sus territorios del umbral de información de ozono troposférico, establecido por la normativa en 180 microgramos de ozono por metro cúbico de aire, medidos en una hora.

La evaluación de la calidad del aire correspondiente al año 2015 marca un cambio de tendencia respecto a los años anteriores. Se ha producido un aumento en la concentración de todos los contaminantes primarios y, en el caso del ozono troposférico, se ha mantenido en unos niveles similares a años anteriores.

El dióxido de nitrógeno ha experimentado un aumento en el número de estaciones con superación del valor límite anual: de seis estaciones en 2014 ha pasado a trece en el 2015. El valor límite horario se ha superado en ocho estaciones de la red frente a cinco del pasado año.

³ www.ecologistasenaccion.es 10 nov. 2015



Durante los últimos meses se han registrado varios episodios de contaminación con altos niveles de dióxido de nitrógeno que han dado lugar en algún caso a la activación del Protocolo de medidas a adoptar durante episodios de alta contaminación por dióxido de nitrógeno, recomendando especialmente la utilización del transporte público y aplicando diversas restricciones tales como la disminución de la velocidad máxima en la M-30 a 70 km/h y la prohibición de estacionamiento en las plazas azules de la Zona de Estacionamiento Regulado en el interior de dicha vía.

Igualmente, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid aprobó el 21 de enero de 2016 un nuevo protocolo que sustituye al citado, con un carácter fundamentalmente preventivo: se reducen los umbrales y se tomarán medidas antes de que se alcance el límite máximo horario permitido de NO₂. También adelanta la información: desde el aviso de activación del episodio hasta la adopción de las primeras medidas, la ciudadanía de Madrid contará con un día para coordinar y preparar su alternativa de movilidad.

Finalmente, el Pleno del Ayuntamiento de Madrid aprobó el 25 de mayo de 2016 la modificación de la Ordenanza de Movilidad para la Ciudad de Madrid que incluye las medidas específicas de restricciones de tráfico y estacionamiento que se adoptarán durante episodios de alta contaminación, así como la forma en que se informará a la ciudadanía de estas medidas.

1.3. Fuentes consultadas

Los documentos consultados para la realización de este documento son los siguientes:

- *Estudio de Nuevos Estacionamientos de Disuasión: Análisis de Ubicación, Dimensionamiento y Forma de Explotación. Diciembre 2006.*
- *Estudio de Demanda para un aparcamiento en el Área Intermodal de Canillejas (Madrid). Mayo 2008.*
- *Estudio Económico-Financiero de los AD de Canillejas, La Peineta y Colonia Jardín (Madrid). Mayo 2008.*
- *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Madrid. Diciembre 2014. Se acompaña como Anexo 1 el plano de ubicaciones propuesto.*

Además de estos documentos, han sido revisados los planos de las redes de transporte público y de aparcamientos ligados al transporte público editados por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.



1.4. Definición de aparcamiento disuasorio

Los AD son bolsas de estacionamiento situadas a la entrada de las ciudades, junto a las principales vías de acceso por carretera, cuyo uso comporta un bajo coste para el usuario y que están conectados al centro urbano a través de diferentes modos de transporte público.

Un coche estacionado en un aparcamiento disuasorio no sólo es un coche menos aparcado en la ciudad, sino también dos trayectos menos hacia el centro urbano.

En un principio se creía que ofertar más espacio para el estacionamiento en destino implicaría mejores condiciones de tráfico, pero a la postre se ha demostrado que es contraproducente por el efecto llamada que tal oferta provoca. La creencia de que gran parte de las congestiones son producidas por la búsqueda de estacionamiento y que aumentando la oferta de plazas se lograrían eliminar estas situaciones ha desaparecido de las políticas de movilidad.

Hoy parece más lógico convencer a los particulares que se desplazan recurrentemente a su lugar de trabajo de que dejen su vehículo en el origen del viaje, esto es, en su domicilio o en un lugar apto situado en la entrada de la gran ciudad y elijan modos de transporte colectivo, favoreciendo la sostenibilidad y mejorando sus propios tiempos de desplazamiento.

En definitiva, de lo que se trata es de evitar que el automóvil entre en los centros urbanos –en nuestro caso en la almendra central de Madrid-, siendo mecanismos ideales para ello los siguientes:

1. Moderar la creación de espacios de estacionamiento en los edificios de oficinas y de otras actividades económicas, especialmente en el centro de las ciudades.
2. Disuadir la oferta de estacionamiento gratuito en el lugar de trabajo, siempre que éste se encuentre en el centro de la ciudad.
3. Limitar la capacidad de estacionamiento en el centro urbano.
4. Regular el estacionamiento en la vía pública (en la ciudad de Madrid a través del Servicio de Estacionamiento Regulado, S.E.R.).
5. Garantizar el cumplimiento de la normativa de circulación, con un procedimiento sancionador de infracciones eficiente.
6. Establecer una red de AD bien pensada, ubicada y conectada a los diferentes modos de transporte público colectivo.



1.5. Criterios de diseño de la red de AD

Existen tres elementos consustanciales en la concepción de una infraestructura de aparcamiento disuasorio eficiente. Estos tres requisitos se han de exigir tanto al transporte público de transferencia, como al aparcamiento conectado:

- A) Respecto del TIEMPO. El tiempo total que se emplea desde que se estaciona el coche privado hasta que se llega al punto de destino en el transporte público -teniendo en cuenta el grado de congestión circulatoria existente- ha de ser menor o igual al que se emplearía en ese mismo desplazamiento con coche privado. Para ello es fundamental que el tiempo de transferencia o intercambio no supere los 3 ó 4 min. y el tiempo de espera del transporte público no exceda los 5 min., lo que significa que la frecuencia mínima del servicio de transporte público en horas punta ha de ser del orden de 6 servicios/hora (uno cada 10 minutos).
- B) Respecto del PRECIO. La logística en general y el transporte público en especial es una de las materias más sensibles al precio, y por ende, el coste del servicio ha de ser más económico si lo comparamos con el desplazamiento en el coche particular. Por ello existen modelos de aparcamiento gratuitos en algunas ciudades y en otros modelos que soportan un precio muy asequible. Debe tenerse en cuenta que ésta es una cuestión de rentabilidad medioambiental más que económica. El establecimiento del servicio SER y el encarecimiento de los aparcamientos públicos en la almendra central de las ciudades hace necesario y factible hoy en día pensar en el establecimiento de unas tarifas más económicas en los AD, relacionadas en su caso con la posesión y uso de títulos de transporte público colectivo, que permiten disminuir la presión del vehículo en las ciudades.
- C) Respecto de la COMODIDAD. La comodidad del transporte colectivo se da por descontada: la capacidad, el tránsito y la frecuencia del transporte debe determinarse al milímetro. La dotación de servicios se ha multiplicado: megafonía, música, tv, calefacción, aire acondicionado etc. Pero la comodidad del aparcamiento debe también establecerse en relación con la buena ubicación respecto de la plataforma de intercambio y de la circulación en general, así como tanto a la buena accesibilidad de vehículos, como al tránsito de peatones y al dimensionamiento del aparcamiento.

La combinación de estos tres elementos en los AD neutralizará paulatinamente las ventajas del desplazamiento en coche privado y se generará un desplazamiento progresivo de la demanda hacia el transporte público, invirtiendo en el medio y largo plazo los porcentajes de uso de transporte privado/público antes comentados.

1.6. Elección del modelo constructivo

El aparcamiento disuasorio tipo -por regla general y por economía de costes de ejecución- debe construirse a ras de suelo, sin estructura, y con posibilidad de ampliación en un futuro. Para su dimensionamiento se establece un ratio de 20 m²/plaza aproximadamente. Con carácter excepcional, y teniendo en cuenta que un aparcamiento de esta naturaleza debe adaptarse de forma racional y eficiente a la demanda real existente, se pueden construir aparcamientos en estructura, siempre que esta sea liviana y sin superar preferiblemente las 3 alturas.

En este tipo de aparcamiento es fundamental su diseño para el ahorro de costes. La eliminación de cerramientos exteriores supone que sean innecesarias ventilaciones forzadas y con ello un importante ahorro energético. Las instalaciones son igualmente escasas respecto a un aparcamiento bajo rasante y con ello se modera el coste de mantenimiento. Además, la cubierta se emplea como una planta más del aparcamiento. No obstante en estos casos, al ser necesarios desplazamientos verticales de vehículos, el ratio sube a los 25 m²/plaza aproximadamente.

Las entradas y salidas deben estar sobredimensionadas de tal forma que permitan fáciles y rápidos accesos rodados sin originar colapsos circulatorios, pues hay que tener en cuenta que los usuarios acceden de forma concentrada en un 70% entre las 06:00h y las 10:00h de la mañana. Su estancia media se prolonga unas 8 horas y $\frac{1}{2}$ y la salida se produce por las tardes, entre las 15:00h y las 18:00h.

El diseño y construcción de un aparcamiento disuasorio se debe hacer pensando en el transporte colectivo con el que está conectado, y el tiempo de intercambio o transferencia del coche privado al transporte público no puede ser superior a los 3 ó 4 minutos, lo que significa que el recorrido interno entre la zona de aparcamiento al andén de transporte público será lo más próximo y directo posible, sin obstáculos, semáforos, ni cruce de carreteras con circulación.

Por otra parte, actualmente existen modelos de construcción modular que permitirían un ahorro de inversión notable en los aparcamientos en altura, así como una rápida construcción, acortando los plazos de construcción y puesta a disposición de la ciudadanía.

1.7. Tipología de los AD

En función de los criterios de discriminación, podemos distinguir:

- Por el modo de transporte asociado: conectados con el ferrocarril, bus, metro, cercanías, etc.
- Por el horario de funcionamiento: de días laborables de L a V, de festivos o fines de semana.

Sin embargo las tipologías más interesantes resultan las que diferencian estos aparcamientos por el tamaño de las instalaciones y por la actividad principal de la ciudad de destino en la que se ubiquen, aspectos que se detallan más adelante.



- Por el tamaño o el número de plazas que pueden albergar distinguiremos:
 - Capacidad inferior a 200 plazas: son aparcamientos que cubren una escasa demanda y sirven para configurar una red de AD muy tupida dentro de un mismo ámbito. Deben construirse en superficie.
 - Capacidad entre 200 y 500 plazas: éste es el tamaño óptimo por coste y facilidad de emplazamiento. Son conectables con todo tipo de transporte colectivo, tren, bus, tranvía, etc. Deben construirse en superficie siempre que sea posible, para garantizar su rentabilidad y menor inversión.
 - Capacidad entre 500 y 1.000 plazas: deseables para conexiones de alta capacidad como estaciones de ferrocarril o nodos metropolitanos. Con ellos se maximiza la rentabilidad siempre que conecten con otros usos comerciales, logísticos, u otras actividades económicas de otra índole.
 - Capacidad superior a 1.000 plazas: éstos funcionan siempre que conecten con varios sistemas de transporte de alta capacidad, estaciones de ferrocarril, metro y bus, de corta y media distancia. Los costes de mantenimiento suelen ser más altos, por lo que deben estar perfectamente justificados.
- Por el tipo de actividad principal de la ciudad destino a la que se va a dar servicio con el aparcamiento disuasorio:
 - AD en el ámbito de los desplazamientos motivados por razones de trabajo.
 - AD en el ámbito de los desplazamientos motivados por cuestiones relacionadas con el sector servicios (comercio, gestiones administrativas, ocio, médico, centros educativos, etc.).
 - AD en el ámbito de los desplazamientos motivados por turismo (visitas al centro histórico, museos, ferias, etc.).

En la ciudad de Madrid y su gran área metropolitana, las principales necesidades de AD se centran en el ámbito de los desplazamientos por razones de trabajo. Puntualmente existen saturaciones en el ámbito del sector servicios, principalmente de ocio en determinadas épocas o momentos del año, y más escasamente administrativas o educativas. Además, la necesidad de AD se asocia ineludiblemente con su conexión a los sistemas de transporte de bus, metro o tren de cercanías. Por último, su tamaño ideal habría de estar entre las 150 y las 500 plazas como máximo, que en principio deberían ser ejecutadas por completo en superficie por razones de economía y rentabilidad en su explotación, siempre que lo permitiera su localización.

Su localización ideal, teniendo en cuenta la limitación que supone ajustarse al término municipal de Madrid, habría de estar:



- Fuera de la almendra central, en las inmediaciones o bordes de la M-30 y/o en la corona circular formada entre la M-30 y la M-40.
- Exterior a la M-40, siempre que fuera viable.
- Junto a las principales vías de acceso, que se identifican con las carreteras nacionales que conforman los grandes corredores en forma radial (de pago o gratuitas), o junto a las circunvalaciones estratégicas que las conectan.

En cualquier caso, el escaso suelo disponible dentro del municipio de Madrid hará necesario un estudio muy ajustado y exhaustivo, siendo fundamental la colaboración con los municipios colindantes, y con las demás entidades y consorcios relevantes.

1.8. Asociación con nodos de transporte intermodal

Uno de los rasgos básicos determinantes de la idoneidad de un aparcamiento disuasorio lo constituye su accesibilidad al núcleo central, expresada en la capacidad que tenga su ubicación para realizar una conexión modal con diferentes medios de transporte público como Metro, Cercanías, Bus interurbano y/o urbano. El número de medios de transporte público a los que pueda accederse desde el aparcamiento determinará su demanda así como el nivel de polivalencia que pueda alcanzar para cubrir diferentes necesidades de desplazamiento.

1.9. Ámbito nacional y regional

Pese a ser una cuestión absolutamente evidente, se debe recordar la necesidad de contar con las diferentes administraciones y entidades competentes en materia de transporte público, y por tanto afrontar la operación desde el establecimiento de una adecuada oferta de AD con un claro sentido de cooperación.

Esta cooperación debería estar presente en todas las fases del proceso, desde la disposición inicial de los suelos posibles hasta la construcción, la resolución de los accesos en caso de ser necesarios, el adecuado servicio de transporte público, etc.

En este sentido, hay que tener en cuenta que el actual modelo de gestión de los transportes públicos madrileños abarca competencias de las siguientes administraciones:

- Estado: Adif, Cercanías/Renfe, además de las carreteras nacionales de carácter radial y M-40.
- Comunidad Autónoma: Metro, Líneas de autobuses interurbanas y otras carreteras de carácter metropolitano.

- Ayuntamiento de Madrid: Autobuses urbanos (Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A.) y resto de carreteras y viales.

Para este propósito es preciso aprovechar de forma conveniente la capacidad que desde el punto de vista técnico, normativo y de planificación asiste al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, configurándolo como la herramienta fundamental que articule el necesario diálogo multilateral.

1.10. Red de AD actuales:

Según la información facilitada por parte del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (www.crtm.es), en enero de 2016, la Comunidad de Madrid dispone de 67 aparcamientos ligados al transporte público con un total de 27.836 plazas, cuya localización figura en los planos de Comunidad de Madrid y Ciudad de Madrid que se adjuntan como Anexo 2 a este documento.

La relación de aparcamientos y su capacidad, desglosada en función de los ejes radiales a los que sirve, es la siguiente:

EJE	EMPLAZAMIENTO	PLAZAS	TARIFA	MUNICIPIO	ZONA TARIFARIA
A-1	Valdelasfuentes-Alcobendas	431	Libre	Alcobendas	B1
	Las Tablas-Telefónica	485	Libre	Madrid	A
	Fuencarral	103	Libre	Madrid	A
	Plaza de Castilla	400	Pago	Madrid	A

TOTAL A-1 1.419

A-2	Meco	89	Libre	Meco	C1
	Alcalá de Henares	570	Libre	Alcalá de Henares	B3
	La Garena	360	Libre	Alcalá de Henares	B3
	Torrejón de Ardoz-Hospital 1	300	Libre	Torrejón de Ardoz	B2
	Torrejón de Ardoz-Hospital 2	90	Libre	Torrejón de Ardoz	B2
	Torrejón de Ardoz-Pl.España	234	Libre	Torrejón de Ardoz	B2
	San Fernando de Henares	217	Libre	Coslada	B1
	Coslada	370	Libre	Coslada	B1
	Campo de las Naciones		Libre	Madrid	A
	Avenida de América	665	Pago	Madrid	A

TOTAL A-2 2.895



EJE	EMPLAZAMIENTO	PLAZAS	TARIFA	MUNICIPIO	ZONA TARIFARIA
A-3	Arganda	200	Libre	Arganda del Rey	B3
	La Poveda	220	Libre	Arganda del Rey	B3
	Rivas Vaciamadrid	342	Libre	Rivas-Vaciamadrid	B2
	Rivas Futura	522	Libre	Rivas-Vaciamadrid	B2
	Vicálvaro	165	Libre	Madrid	A
	Santa Eugenia	40	Libre	Madrid	A
	Vallecas-Sierra de Guadalupe	43	Libre	Madrid	A
	Puente de Vallecas	30	Libre	Madrid	A
	El Pozo	123	Libre	Madrid	A
	Pavones	108	Libre	Madrid	A

TOTAL A-3 1.793

A-4	Aranjuez	1.000	Libre	Aranjuez	C1
	Ciempozuelos	161	Libre	Ciempozuelos	B3
	Valdemoro	375	libre	Valdemoro	B3
	Pinto	150	Libre	Pinto	B2
	Getafe-Industrial	30	Libre	Getafe	B1
	Getafe-Sector 3	980	Libre	Getafe	B1
	Las Margaritas	750	Libre	Getafe	B1
	Puente Alcocer	46	Libre	Madrid	A
	Villaverde Bajo	250	Libre	Madrid	A
	Orcasitas	221	Libre	Madrid	A
	12 de Octubre	1.200	Libre	Madrid	A

TOTAL A-4 5.163

A-42	Parque Polvoranca	338	Libre	Leganés	B1
	Humanes	200	Libre	Humanes	B3
	Fuenlabrada	150	Libre	Fuenlabrada	B2
	La Serna-Fuenlabrada	560	Libre	Fuenlabrada	B2
	Zarzaquemada-Leganés	1.240	Libre	Leganés	B1
	Leganés	39	Libre	Leganés	B1
	Villaverde Alto	40	Libre	Madrid	A

TOTAL A-42 2.567

EJE	EMPLAZAMIENTO	PLAZAS	TARIFA	MUNICIPIO	ZONA TARIFARIA
A-6	Cercedilla	222	Libre	Cercedilla	C2
	Los Molinos-Guadarrama	31	Libre	Los Molinos	C2
	Collado Mediano	70	Libre	Collado Mediano	C1
	Las Zorreras-Navalquejigo	100	Libre	El Escorial	C1
	Alpedrete	95	Libre	Alpedrete	C1
	El Escorial	280	Libre	El Escorial	C1
	Villalba	1.200	Pago	Collado Villalba	B3
	Galapagar-La Navata	47	Libre	Galapagar	B3
	Pinar de Las Rozas	1.370	Pago	Las Rozas	B2
	Las Matas	328	Pago	Las Rozas	B2
	Las Rozas	430	Pago	Las Rozas	B2
	Boadilla del Monte	385	Libre	Boadilla del Monte	B2
	Majadahonda	1.200	Pago	Majadahonda	B2
	El Barrial	1.000	Pago	Madrid	B1
	Aravaca	360	Libre	Madrid	A
Moncloa-Ciudad Univ.	1.498	Pago	Madrid	A	

TOTAL A-6 8.616

M-607	Colmenar Viejo	1.850	Pago	Colmenar Viejo	B3
	Tres Cantos	550	Libre	Tres Cantos	B2
	El Goloso	38	Libre	Madrid	B1

TOTAL M-607 2.438**TOTAL PLAZAS 27.836**

De los datos que presenta el CRTM se observa que nueve de ellos superan las 1.000 plazas, siendo la media de 415 plazas por aparcamiento.

Respecto del régimen tarifario, diez aparcamientos son de pago, concentrándose siete de ellos en el eje A6 (incluyendo el de Ciudad Universitaria), uno en el eje A1 (Plaza de Castilla), uno en el eje M607 (Colmenar Viejo) y uno en el eje A2 (Avenida de América); y el resto son gratuitos.

En total en la Comunidad de Madrid se alcanzan 27.836 plazas, de las cuales un 36% son de pago.

En el término municipal de Madrid se ubican 7.517 plazas, si bien en la relación publicada por el CRTM no todos los aparcamientos situados en la ciudad de Madrid se pueden considerar puramente disuasorios, por lo que realmente, en la actualidad, el total de plazas de aparcamiento disuasorio en Madrid asciende a 4.767, siendo la mayoría (52%) de pago.



1.11. **Ámbito municipal**

Actualmente no existe ningún aparcamiento de disuasión gestionado por el Ayuntamiento de Madrid.

1.12. **Actuaciones comparadas**

1.12.1. **PARÍS:**

A pesar de sus estrechos límites administrativos, tiene una población de 2,4 millones de habitantes (2011), el área metropolitana se expande hasta constituir la segunda mayor área metropolitana de Europa, con una población de 12,3 millones de habitantes (2011).

En los años 60 se realizó un ambicioso plan de AD, y se construyeron grandes estacionamientos (de más de 1.000 vehículos de capacidad) en las cercanías del centro urbano. El tamaño de éstos y sobre todo su ubicación, muy interior, hizo que tuviesen poco éxito como disuasorios, valiendo exclusivamente como aparcamientos tradicionales.

A partir de 1970-80, se modifican los criterios y se comienzan a ejecutar aparcamientos más reducidos (aproximadamente de 200 plazas) pero también más alejados del centro. Sin embargo, no sería hasta la década de los 90 cuando estos sistemas alcanzan su madurez en la capital francesa, desarrollándose conjuntamente con una ampliación de las redes de transporte (ferrocarril y metro).

En la actualidad, cerca del 80% de las estaciones de ferrocarril presentan AD con una oferta de 107.000 plazas. De ellas 51.000 son gratuitas (la mayoría en superficie) y el resto son de pago (mayoritariamente aparcamientos con estructura).

Se ha comprobado que en la actualidad la ciudad soporta más de 42 millones de desplazamientos diarios, con el siguiente reparto modal:

- Vehículo privado 46%
- A pie 34%
- Transporte público 18%
- Vehículo de 2 ruedas 2%

1.12.2. **BURDEOS**

Su área metropolitana tiene una población de 239. 157 habitantes en la ciudad y 719. 489 en su área metropolitana, con un incremento de alrededor de 200.000 habitantes en nueve años (1999-2008).



Es una ciudad que lleva trabajando sobre esta cuestión en los últimos años, con una iniciativa importante a la hora de construir una serie de AD en la periferia de la ciudad conectados con el transporte público. Lo característico y diferencial de la capital bordelesa es que el uso del aparcamiento cuesta 3€ diarios, y a cambio se facilitan billetes de transporte público de ida y vuelta para todos los viajeros que van en el vehículo privado.

Este sistema es satisfactorio y ventajoso para los usuarios, pues les supone un ahorro importante al cabo del mes, ya que por 60€/mes que cuesta el aparcamiento disuasorio todos los viajeros que van en el mismo coche disponen de billete de transporte público, suprimiendo la plaza de aparcamiento que alquilaban en el centro de la ciudad próxima a su oficina y distribuyendo y reduciendo los gastos de mantenimiento del vehículo (combustible, aceite, revisiones...)

Además, el Ayuntamiento facilita y ofrece bicicletas gratuitas a todo aquel que llega a la estación de destino y las necesite para llegar a su trabajo.

1.12.3. HAMBURGO

A finales de agosto de 2007 la ciudad tenía 1.8 MM de habitantes (4.7 MM en el área metropolitana de Hamburgo, que incluye partes de los estados vecinos de Baja Sajonia y Schleswig-Holstein), lo que la convierte en la segunda ciudad más poblada en Alemania después de Berlín y la séptima de la Unión Europea.

Desde el principio de la década de 1960, la entidad gestora del sistema de transportes es la HVV, que desarrolla su actividad integrada en todos los medios ofertados en la región.

El reparto intermodal es el siguiente:

- Vehículo privado 46%
- Transporte público 22%
- A pie 22%
- Vehículo 2 ruedas 10%

La red ferroviaria cuenta con 180 estaciones, de las cuales 120 presentan servicios de aparcamiento disuasorio. En total, se alcanzan las 13.500 plazas disponibles en el sistema, la mayoría en superficie y sin coste adicional. En algunos puntos se presentan controles de acceso para permitir exclusivamente el uso de estos estacionamientos a los usuarios del transporte público.

1.12.4. MÚNICH

El organismo que gestiona, planifica y regula los transportes de la región de Múnich es la MVV. El reparto modal es el siguiente:



- Vehículo privado 32%
- Transporte público 30%
- A pie 22%
- Vehículo 2 ruedas 16%

A partir de los 70 se incorporan los planes P&R como una medida necesaria para la eficacia del sistema. Se ha incrementado sustancialmente la oferta de AD. En la actualidad la red de ferrocarril presenta 110 estaciones con Park and Ride, lo que viene a representar más de 6.000 plazas en la ciudad de Múnich y más de 15.000 en sus alrededores.

La gran mayoría de los aparcamientos son gratuitos para incentivar el intercambio modal hacia los servicios públicos.

Alemania es el país que más claramente apostó por esta vía desde el principio, lo que se refleja en ser el país de Europa que mayor cantidad de casos presenta y donde resultan más eficientes.

1.12.5. STUTTGART

Sexta ciudad por tamaño de Alemania, el organismo que regula y gestiona desde 1978 los sistemas de transporte en la Región de Stuttgart es el VVS, el reparto modal en la zona es el siguiente:

- Vehículo privado 65%
- Transporte público 35%

En la actualidad, en la red de transporte público existen 94 AD, asociados mayoritariamente a la red de cercanías, pero también a la de metro ligero y a los trenes locales. En total se ofrecen 15.000 plazas para vehículos; la mitad de estas plazas son en régimen de pago.

1.12.6. LONDRES

La Autoridad del Gran Londres estima que su población en 2015 es de 8,63 millones de habitantes, una cifra que la convierte en el municipio más populoso de la Unión Europea y que supone el 12,5% del total de habitantes del Reino Unido. Con su área metropolitana llega a una población estimada de entre 12 y 14 millones, la mayor de Europa.

El área del “gran Londres”, con más de 33 municipios, presenta dificultades para ser gestionada de manera homogénea por un solo operador, ya que cada municipio tiene competencias en el sector del transporte.

En los últimos años se llevan realizando importantes esfuerzos por parte de los organismos públicos, en especial con la creación del TfL (Transport for London), con el que se pretende crear ese gestor global del sistema de transportes del gran Londres.



Además, desde hace ya algunos años se ha impuesto el peaje de entrada en la zona centro de la ciudad, por lo que el vehículo ha perdido gran cantidad de usuarios en esa zona.

De las 275 estaciones de ferrocarril con las que cuenta el área global, 64 tienen entre sus servicios AD (Park and Ride). El resto son concesiones a empresas privadas, entre las que destacan Central Parking System, TFM Park y Meteor.

1.12.7. BRISTOL

El modelo escogido en Bristol (R.U.), concibe al aparcamiento disuasorio como un servicio gratuito conectado con el autobús, lo que significa que tanto el suelo donde se ubica como su construcción, implantación y explotación, cargan sobre los presupuestos de la Corporación Municipal.

Establece un amplio abanico de billetes y bonos, cuyas ventajas y contenidos se relacionan a continuación. El *aparcamiento* no conlleva coste adicional siempre que se conecte con el bus como modo de transporte colectivo.

El aparcamiento es gratuito en todas las localidades con *Park & Ride*, pero hay que aparcar y coger uno de los servicios de autobús en esa ubicación, y es gratuito para todas las personas que viajan en el vehículo, pero los gastos de viaje de autobús se cobran por cada persona.

No se permite el uso del estacionamiento si no se usa el autobús. La estancia máxima es un día, y no puede dejarse estacionado un vehículo toda la noche. En tal caso el vehículo quedará bloqueado y deberá abonar la tarifa de estacionamiento ordinario.

Existen abonos anuales de transporte. Su precio es de £ 500/año y dan acceso ilimitado a todos los servicios de Bristol de P & R. Hay billetes diarios y semanales que son aceptados por todos los operadores de autobuses, y que incluyen los servicios de Park & Ride. Operan dentro de un área definida y hay cuatro opciones: "AvonRider", "BristolRider", "WestonRider", "BathRider". Son válidos para viajar en el día de su expedición y hasta 2.59am de la mañana siguiente. La mayoría de los servicios también ofrecen grandes ofertas en viajes fuera de hora punta para grupos de 2-7 personas que viajan juntas, adultos y/o niños. Se pueden comprar múltiples billetes en todos los servicios, lo que ofrece un ahorro significativo, comprando en bonos de 10 o 20 viajes de ida y 5 o 10 viajes de regreso.

Se establecen tarifas diferentes en función de si es hora punta o no. La hora punta se establece antes de las 10:00, de lunes a viernes. El resto del horario entre semana y todo el día del sábado están fuera de la hora punta.

Hay un servicio denominado "smart cards" disponible para los servicios de Bristol Park & Ride, que permite comprar billetes en línea con antelación y almacenarlas en la tarjeta.

Además se establecen otros modelos de gestión que ayudan a contar con un servicio de transporte más eficaz y eficiente, tales como la participación ciudadana en la configuración de las nuevas



infraestructuras del transporte. Así, se definen nuevas opciones para el servicio y nuevos emplazamientos, estableciéndose un periodo de consulta pública donde se pretende conocer prioridades y preferencias de los usuarios. Se anima a los usuarios a compartir sus puntos de vista al visitar la página de consulta en línea donde se pueden ver sus planes para los diferentes sitios y comparar sus beneficios y desventajas. Por esta vía se establecen igualmente servicios para usuarios de fin de semana, eventos, y festivos.

Se prioriza la implantación de carriles Bus que permiten

- Rutas directas a destinos clave.
- Mayor rapidez que los servicios de autobús existentes.
- Eliminar la necesidad de cambiar de autobús en el centro de la ciudad de Bristol para muchos pasajeros.
- Mejora de enlaces locales para ciclistas y peatones.

El sistema ofrece igualmente servicio de comunicación de tiempos de viaje a través de paneles informativos en tiempo real.

1.12.8. BILBAO

Los aparcamientos se encuentran localizados en las estaciones de Leioa, Etxebarri y Ansio (BEC) - este último es el tercer estacionamiento que se liga al metro de Bilbao-. Para beneficiarse de la tarifa bonificada se debe utilizar algún medio de transporte público y retirar el vehículo antes del cierre de la estación. En caso de que el horario de metro fuera continuo (servicio de transporte durante toda la noche), la estancia total no deberá superar las 24 horas. Si no se cumple alguno de estos requisitos se le aplicará la tarifa general.

Actualmente, existen tres AD pertenecientes al Consorcio de Transportes, situados a lo largo de la línea de metro, a los que se ha añadido un cuarto de pequeñas dimensiones y se encuentran en vías otros 2 más. Estos puntos de estacionamiento están dispuestos estratégicamente para poder aparcar el vehículo en la estación y acceder cómodamente a los diferentes núcleos urbanos mediante el transporte público. Los viajeros que combinen el uso del aparcamiento con el transporte público podrán acceder a una tarifa bonificada como reconocimiento a su colaboración con el desarrollo sostenible.

- Leioa: Con 254 plazas, aparcaron en 2014 cerca de 85.000 vehículos, con un aumento progresivo desde el año 2003 en que se puso en marcha, con una ocupación inicial al año de 52.563 vehículos. El 98% de los usuarios han utilizado este aparcamiento en combinación con el transporte público y por tanto con la tarifa bonificada.
- Etxebarri: Cuenta con 167 plazas, que se ocupan en su totalidad. Fue puesto en funcionamiento en el año 2005, con una ocupación de 84.476 vehículos/año. En 2008 la ocupación fue de 96.136 vehículos y en la actualidad ronda los 98.000 vehículos/año. De entre



ellos el 98% han abonado la tarifa bonificada por su utilización conjunta con el metro como transporte público. Tiene siempre colgado el cartel de completo.

- Anso: se convierte en el último aparcamiento disuasorio que conecta con el metro de Bilbao. Provisto de 900 plazas, se puso en servicio en el año 2.008 en el que su ocupación fue de 41.888 vehículos. No se dispone de los datos de ocupación actualizados al día de hoy aunque su ocupación aparente es relativamente baja.

Entre los 3 AD se estima que hoy en día se ha conseguido retirar de las carreteras más de 250.000 usuarios anuales y un nuevo incremento durante el pasado ejercicio avala su acierto, aliviando el tráfico de algunos puntos conflictivos, especialmente a las entradas de la ciudad.

Según se expresa por la propia Administración municipal, la ocupación va creciendo año tras año, aunque en cualquier caso, el ajustado precio que tiene el servicio no permite que se lleguen a cubrir completamente los gastos de mantenimiento que tienen los aparcamientos. «*Lo importante es el servicio público que se ofrece. Y eso está por encima del rendimiento económico*», explica el presidente del CTB. A pesar de que la prestación del servicio es deficitaria, no existe ninguna previsión para subir los precios a corto plazo.

1.13. Conclusiones de los modelos examinados en otras ciudades:

En los países de nuestro entorno y en concreto en las ciudades analizadas, existe, en mayor o menor medida, una red de AD cuyas características comunes son las siguientes:

- A) El uso del vehículo privado resulta siempre mayoritario frente al transporte público como reparto modal, siendo menor la diferencia en las ciudades donde más desarrollo han tenido los AD.
- B) Se construyen en superficie, sin estructura subterránea, y la capacidad, mayoritariamente, no es muy grande, oscilando entre las 150 y 500 plazas, tendiendo a las pequeñas dimensiones con posibilidad de ampliación. Solo en los casos en los que se combinan los AD (en los que son obligatorias ambas condiciones) con los aparcamientos rotacionales (en donde no se obliga al usuario conectar con el transporte público o no se limita su estancia a un máximo de 24h), la capacidad puede llegar a superar las 1.000 plazas. Es fundamental un diseño del aparcamiento que permita un sustancial ahorro en la ejecución, primándose los aparcamientos en superficie, y en su caso, ejecutando aparcamientos en estructura sin cerramientos, con las instalaciones ajustadas y optimizadas para un mínimo coste de suministro y mantenimiento.
- C) Los AD son mayoritariamente gratuitos, a salvo del coste de los billetes del transporte con el que se conectan. No obstante, las condiciones de cada disuasorio son propias de las condiciones socioeconómicas de la zona en que se implanta, de acuerdo con sus



características particulares. Si se llega a utilizar como estándar de rotación, su coste ha de ser 1/10 a 1/20 veces el coste del aparcamiento en el centro de la ciudad.

- D) Para garantizar la rotación disuasoria, se limita la estancia a 24h máximo y en su defecto se cobra como un rotacional estándar conforme a sus tarifas propias.
- E) Se conectan con transportes colectivos públicos, ferrocarril, metro, bus o cercanías, haciéndose obligatorio para obtener la tarifa bonificada validar el tique con el billete de ida y vuelta en el transporte público con el que estuviera conectado.
- F) La distancia máxima desde la plaza de aparcamiento al punto de acceso del transporte colectivo no puede ser superior a 300 metros, de manera que el tiempo de transbordo total (acceso a pie más el tiempo de espera del transporte público) sea el menor posible y suficientemente atractivo para el usuario.
- G) Existe normalmente una entidad que regula y gestiona los distintos sistemas de transporte de la ciudad y los aparcamientos conectados con ella.
- H) Su ubicación se encuentra fuera del alcance de las colas de congestión que se generan en horas punta, evitando que sus usuarios queden atrapados por los atascos típicos. También suelen ubicarse en espacios próximos a las principales rutas radiales de acceso, buscando una mayor demanda potencial, siendo también recomendables en las zonas próximas a las vías de circunvalación u orbitales, de manera que el aparcamiento allí situado pueda servir a más de un corredor.
- I) Todos los AD disponen de una información en tiempo real para los conductores situados en las vías donde se capta la demanda, a través de paneles informativos (disponibilidad de plazas, tiempo de espera estimado al próximo servicio de transporte público, tiempo estimado del trayecto al destino desde el aparcamiento, etc...). El apoyo en las nuevas tecnologías y la información y publicidad a los usuarios es esencial para el éxito de la política de "Park&Ride". Se necesitan medios de pago, cómodos y eficientes, señalización de rutas peatonales y otras informaciones sobre los medios transportes de transferencia (bus, tren, metro, bicicletas, etc).
- J) Todos los AD disponen de una accesibilidad desde las vías principales del entorno debidamente sobredimensionadas, para poder absorber la demanda inducida prevista en horas punta.
- K) El valor fundamental de los AD debe observarse desde el de la rentabilidad social. Sus ratios de rentabilidad se deben referir a litros de combustible ahorrado/año, toneladas de CO2 u óxidos de nitrógeno no emitidas.
- L) En cualquier caso, dos medidas a tener en cuenta para garantizar el éxito de un aparcamiento disuasorio son:



- La oferta de estacionamiento en destino y el coste que ello supone.
- Cuanto más difícil resulte disponer de una plaza de aparcamiento en destino y más elevado sea su coste respecto al uso del aparcamiento disuasorio, mayor será la predisposición de los potenciales usuarios al intercambio modal.



2. COMPETENCIA

La Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad es competente para la promoción de aparcamientos municipales.

En concreto, el art. 11.1.1.4 del Acuerdo de 29 de octubre de 2015 de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid de organización y competencias del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, establece lo siguiente:

Art. 11. Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación

1. Competencias específicas:

1.4. Aparcamientos:

- a) Regular, promover, gestionar administrativamente e inspeccionar los aparcamientos de titularidad municipal ya sean de uso residencial, rotacional o mixto o disuasorio.*
- b) Planificar y promover aparcamientos municipales de nueva creación, residenciales, rotacionales, mixtos y disuasorios. El informe preceptivo previo a la promoción de aquellos aparcamientos cuya planificación, promoción y gestión sea competencia de otras Áreas de Gobierno por su singular naturaleza o función.*
- c) Informar preceptivamente las actuaciones urbanísticas, estudios y proyectos que puedan afectar a los aparcamientos municipales existentes o de nueva implantación en el espacio público.*
- d) Proponer al órgano competente el establecimiento, modificación y actualización del régimen tarifario aplicables a los aparcamientos de rotación y a la parte rotacional de los aparcamientos mixtos y a los AD.*



3. MODELO DE DISEÑO, PROMOCIÓN, CONSTRUCCIÓN Y EXPLOTACIÓN

3.1. Concepción y diseño:

3.1.1. Criterios medioambientales y de accesibilidad

A) Ideas básicas y marco de actuación

Con carácter general se ha considerado imprescindible incorporar al PAD criterios y objetivos medioambientales y de accesibilidad, para la concepción, diseño y construcción de los aparcamientos, a integrar con los urbanísticos y arquitectónicos con carácter transversal, para atender un doble objetivo:

- Minimizar los impactos ambientales asociados a cada intervención.
- Maximizar los efectos positivos que pueden generarse en términos de calidad, confort y naturalización del espacio público.
- Fomentar la accesibilidad universal.

Las intervenciones se plantean así como auténticas oportunidades para mejorar significativamente la calidad del espacio y ambiente urbanos próximos, además de resolver material y funcionalmente los AD, como piezas fundamentales en la planificación de la movilidad en nuestra ciudad.

Los AD deben concebirse y diseñarse como espacios públicos para las personas, y no exclusivamente para los coches; como elementos potencialmente transformadores y con efectos positivos en el escenario urbano circundante; se proponen como modelo contrapuesto al de las extensas superficies de almacenamiento de vehículos usuales del imaginario colectivo (extensiones valladas y asfaltadas, con postes de iluminación, y accesos con puestos de control).

Otra idea fundamental estructuraría los criterios y soluciones a utilizar en el desarrollo de los proyectos: Estarán concebidos como auténticas "islas verdes" (en línea con el concepto de "green-parking" existente en otros países) que mejoren y cualifiquen, tanto urbanística como medioambientalmente, el ámbito en que se ubican. Con ello los AD contribuirán al balance positivo de reducción de emisiones como sumideros de CO₂, además de contribuir a purificar el aire.

Estas ideas básicas se enmarcan dentro de las siguientes determinaciones y/o estrategias municipales en materia de energía, cambio climático y calidad del aire, y en sus evoluciones próximas:

- Plan de uso sostenible de la energía y prevención del cambio climático de la ciudad de Madrid Horizonte 2020. Aprobado por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su sesión de 8 de mayo de 2014.
- Plan Madrid + Natural, del Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad. Enero 2016.

B) Impactos medioambientales y efectos negativos más significativos

Rebasa el ámbito de este documento una exposición detallada de los distintos impactos en el medio urbano, su problemática y sus soluciones. Sin embargo cabe caracterizar los rasgos y criterios fundamentales, que siempre sujetos al análisis de las condiciones y particularidades específicas de cada ámbito de actuación, deben considerarse en el desarrollo de cada proyecto así como de las obras y uso posteriores.

El cuadro siguiente identifica las áreas de impactos y efectos negativos más significativos a considerar en las actuaciones:

ÁREAS DE IMPACTO	EFFECTOS
• Suelo:	Alteración e inertización del subsuelo.
• Ciclo del agua:	Escorrentía, impermeabilización superficial. Consumo de agua para riego.
• Saneamiento:	Contaminación de aguas pluviales y de baldeo por arrastre de aceites, gasolinas y fluidos derramados.
• Aire Recalentamiento:	efecto Isla de Calor.
• Energía:	Consumos propios ligados a iluminación y edificación gasociada.
• Emisiones GEI:	Contaminación por energía consumida propia y circulación de vehículos.
• Uso de materiales:	Recursos naturales. Consumo de energía y transporte.
• Residuos sólidos:	Movimiento de tierras. Materiales de construcción.
• Residuos líquidos:	Lodos y grasas procedentes de arquetas separadoras durante la fase de explotación.
• Acústico:	Ruido de vehículos.
• Paisaje urbano:	Impacto visual. Ausencia de condiciones de confort y de calidad urbanas.



C) Criterios de diseño para aparcamientos en superficie

Los criterios y pautas de diseño que se enumeran seguidamente tienen un carácter genérico, atendiendo a factores comunes en cuanto a condiciones de implantación y entorno de los AD previstos, referidos fundamentalmente a los de superficie por resultar mayoritarios en el PAD, y deberán adecuarse en su alcance y soluciones a las particularidades y circunstancias de cada instalación, considerando globalmente su Ciclo de Vida.

Desde la perspectiva de la transversalidad e integración ya referidas, es posible ofrecer respuesta simultánea a la práctica totalidad de los impactos previstos con la incorporación de soluciones y elementos de diseño que minimicen, e incluso revertan en favorables, los efectos negativos asociados inicialmente. Ello revertirá también en la optimización de los medios y recursos a disponer al responderse de modo integrado a todos los condicionantes.

Se resumen a continuación los criterios y soluciones básicos a incorporar:

- Con carácter general, se considerarán y aplicarán en los proyectos procedimientos y estándares de construcción sostenible y calidad ambiental para determinar en cada caso las soluciones más efectivas económica y ambientalmente.
- Análisis y adecuación a las condiciones topográficas del ámbito. Minimizar movimientos de tierras y su transporte a vertedero.
- Análisis y adecuación a las características geológicas e hidrológicas del subsuelo.
- Integración en el paisaje urbano utilizando criterios paisajísticos y de naturalización urbana: Superficies muy arboladas y con abundante vegetación (límites, recorridos, suelos filtrantes), adaptadas a la malla geométrica del aparcamiento. Con ello se contribuye a absorber CO₂, reducir recalentamiento y mejorar confort y del área.
- Criterios hidrológicos: Tratamiento generalizado de la superficie de ocupación con soluciones filtrantes (SUDS–Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible) que permitan optimizar el ciclo del agua con estrategias de filtración, captación, retención, transporte y reutilización del agua de lluvia. Dichas soluciones permitirán aprovechar íntegramente el agua de lluvia en cada emplazamiento, para el riego de la abundante jardinería y facilitar su mantenimiento, así como su posible reutilización (cisternas en aseos).
- Utilización de especies vegetales diversas y adecuadas a las condiciones climáticas y del subsuelo; preferentemente caducifolias y de mayor absorción de CO₂. Reducción de necesidades hídricas y costes de mantenimiento.
- Minimizar el uso de hormigones y asfaltos, utilizándose sólo donde resulten imprescindibles, integrados en la red viaria permeable del aparcamiento.



- Incorporación de materiales descontaminantes (fotocatalíticos) que contribuyan a incrementar la depuración del aire y absorción de GEI de la vegetación (NOx, SOx, componentes orgánicos volátiles) y utilización de pavimentos fonoabsorbentes.
- Criterios análogos cabe aplicar en el caso de los suelos filtrantes al incorporar tratamientos en gravas y/o arenas que potencien los procesos de filtración y depuración parcial del agua de lluvia, para eliminar contaminantes y favorecer su reutilización.
- Uso de materiales de construcción y soluciones arquitectónicas con criterios amplios de sostenibilidad considerando el ciclo de vida de la actuación: materiales naturales, reciclados y/o reciclables; no utilización de materiales con componentes tóxicos o no saludables, etiquetados “verdes”, otros.
- Reducción de consumo energético y emisiones asociadas: Se analizará en cada caso la incorporación de energías renovables (fotovoltaica) en elementos constructivos (edificación, pérgolas, cerramientos) contribuyendo a equilibrar toda o buena parte de la energía consumida en las propias instalaciones. Estas actuaciones se ejecutarán de acuerdo con la aplicación de las medidas derivadas del Plan de uso sostenible de la energía y prevención del cambio climático de la ciudad de Madrid Horizonte 2020, con el objetivo de reducir la dependencia energética de las instalaciones municipales.
- Utilización de instalaciones eléctricas y de iluminación de mínimo consumo, con sistemas de control y telegestión incorporados, para monitorización y seguimiento de las instalaciones.
- La minimización de la afección a la población, tanto durante la fase de obras como de explotación, la cual puede ser especialmente relevante en lo que concierne a las emisiones de ruido.

D) Criterios de diseño para aparcamientos con edificación

En los casos donde la instalación sea necesario resolverla con edificación, bajo o sobre rasante, se aplicarán aquellos de los criterios anteriores que resulten trasladables.

De cualquier modo los proyectos, obras y gestión posterior atenderán los ya referidos procedimientos de edificación sostenible y calidad ambiental en su desarrollo.

En el caso de las medidas de naturalización referidas al tratamiento permeable de suelos y uso generalizado de vegetación, al no admitir los mismos tratamientos, en las actuaciones de edificación:

- se atenderán procesos de captación y posible reutilización de pluviales
- integración de tratamientos vegetales en fachadas, cubiertas y/o espacios libres de parcela, junto a soluciones de cubiertas reflectivas, para la reducción del efecto isla de calor.



E) Consideraciones finales

En definitiva, y en base a lo expuesto con anterioridad, se propone un modelo de aparcamiento en superficie concebido como parque urbano, vegetal y arbolado, superpuesto e integrado en la geometría del aparcamiento; y a su vez enmarcado e interrelacionado, aportando efectos positivos, con el entorno urbano próximo.

Con carácter previo al inicio de redacción de los proyectos se desarrollarán los trabajos necesarios e imprescindibles de análisis y diagnóstico, para elaborar los documentos de directrices y/o pliego de condiciones técnicas que garanticen, por una parte, predimensionar y cuantificar los indicadores y objetivos más eficientes a incorporar, a partir del análisis de los emplazamientos y programas previstos; y por otra la implantación efectiva de estas medidas (su aplicación, gestión y seguimiento posteriores).

Los beneficios asociados a esta visión bioclimática y sostenible de los AD resultan evidentes en su mayor parte en cuanto a las condiciones de confort y calidad del espacio público, así como a la minimización de impactos asociados: reducción de la temperatura superficial, gestión de recursos hídricos, reducción de consumo energético y emisiones asociadas, calidad del aire, absorción de CO₂, y otros.

Cabe concluir que con los objetivos y criterios expuestos se contribuye a materializar y reforzar, con actuaciones ejemplarizantes y replicables, las estrategias de regeneración urbana y medioambiental iniciadas por el Ayuntamiento de Madrid.

3.1.2. Zonas de reserva y otros usos

- Bicicleta: Teniendo en cuenta la ubicación física de los AD que se proyectan, muchos de ellos tendrán vocación también de dotación local, convirtiéndose en un equipamiento de barrio que podría evitar el uso del coche absolutamente si se usa la bicicleta como medio de acceso al aparcamiento. Además, los estudios de aforo de los aparcamientos fuera del término municipal de Madrid indican que la mayoría de los usuarios de los mismos realizan un trayecto inferior a 10 minutos para llegar a su destino de AD. Por ello, debe preverse una importante dotación de espacio para el aparcamiento de bicicleta privada.
- Reserva de espacio para posible implantación de servicio público de arrendamiento de bicicleta: De igual manera se establecerán espacios reservados para una posible implantación del servicio público para bicicleta compartida, con igual fin que el anterior apartado.
- Autocaravanas: la ciudad de Madrid adolece de espacios estanciales para el aparcamiento de Autocaravanas. Es por ello que en los aparcamientos en superficie que por su



dimensión y condiciones sea posible, se estudiará la reserva de plazas para autocaravanas con limitación horaria.

- Taxis: como un complemento en los centros de intercambio modal de transporte, y en función de las dimensiones y características de cada emplazamiento se implantará zona de reserva de taxi, como servicio público de apoyo a los medios de transporte colectivo.
- Puntos de recarga eléctrica: al objeto de fomentar e impulsar las energías limpias en la ciudad y de acuerdo con el objetivo fundamental de mejorar la calidad del aire, se instalarán puntos de recarga eléctrica para vehículos particulares, gestionados por gestor de carga propio o externos y acondicionados a cada ubicación o tipo de aparcamiento.
- Usos logísticos ligados a la distribución local de mercancías (último kilómetro) y otros relacionados.
- Usos que contribuyan al desarrollo del proyecto europeo ECCENTRIC, enmarcado en la iniciativa CIVITAS, financiado por la Comisión Europea y liderado por el Ayuntamiento de Madrid, y en el que participan también las ciudades de Estocolmo (Suecia), Munich (Alemania), Turku (Finlandia) y Ruse (Bulgaria).
- Usos asociados comerciales: Los aparcamientos disuasorios contemplarán usos comerciales auxiliares a definir en el plan especial necesario para su implantación. Estos usos podrán abordar las necesidades de los distintos vehículos, motorizados o no, que utilicen los usuarios del aparcamiento. Entre ellos: Actividades auxiliares del automóvil y de otros vehículos para reparación rápida, mantenimiento integral de vehículos; autolavado y lavado a presión, u otros complementarios del uso principal.

3.2 Promoción y construcción de AD

Sobre la base de los condicionantes anteriormente indicados, la gratuidad del aparcamiento disuasorio –si bien ligado a la obtención del título correspondiente de transporte- o en su caso, el establecimiento de un precio de escasa cuantía, tiene como consecuencia la necesidad de acometer la inversión de promoción y construcción del aparcamiento a través de un proyecto de inversión por la administración actuante.

Esta promoción y construcción se abordará en función de la situación, titularidad patrimonial y calificación urbanística de cada aparcamiento disuasorio propuesto a través de programas de inversión del Ayuntamiento de Madrid.



3.3 Explotación por gestión municipal directa a través de EMT

Una vez acometida la promoción y construcción del aparcamiento disuasorio por la administración correspondiente, la elaboración e implantación de los sistemas precisos para la información a conductores en tiempo real y reserva de plaza previstas en el apartado 6.13 de este documento, así como la explotación en su conjunto se gestionará de forma directa por el Ayuntamiento de Madrid, a través de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A., que ya dispone de una Dirección de Movilidad y Aparcamientos que gestiona 15 aparcamientos en modalidad de rotación, mixtos y de residentes, y cuenta con la experiencia, recursos humanos y materiales adecuados para tal fin. El presupuesto para el establecimiento de estas medidas se considera incluido en los costes unitarios previstos.

Esta opción conllevará definir un nuevo régimen tarifario incluyendo los AD, que podrá acompañarse de medidas para promocionar estos aparcamientos al objeto de que el sistema tuviera la eficacia esperada, como podrá ser reducir o eliminar cualquier pago en los AD y, en compensación, elevar las tarifas del aparcamiento en superficie en el marco del Servicio de Estacionamiento Regulado, siempre en el marco de otras consideraciones aplicables a la determinación de tales tarifas como las relativas al impacto medioambiental de cada tipología de vehículo y sus usos.

Por otra parte, desarrollar la gestión de AD en el ámbito municipal podría facilitar la adaptación o modificación de las políticas de movilidad que el Ayuntamiento quiera implantar en el futuro.

Por último, con independencia de modelo de gestión, la fase de explotación deberá incluir controles ambientales para comprobar la adecuación de las medidas correctoras implantadas o la necesidad, en su caso, de incorporar nuevas soluciones.



4. NUEVOS APARCAMIENTOS DISUASORIOS EN LA CORONA METROPOLITANA

Del análisis de los datos reflejados en este informe y de los documentos que han podido ser consultados para realizarlo (ver apartado 1.3) se puede deducir la complejidad del problema y, en consecuencia, su solución, o al menos el especial cuidado que habrá que tomar en las medidas a adoptar para que los resultados puedan ser significativos.

Así, revisando los datos de funcionamiento de los aparcamientos disuasorios situados en las estaciones de Cercanías Renfe, que sería preciso actualizar (ver Anexo 3 de este documento, extraído del *Estudio de Nuevos Estacionamientos de Disuasión: Análisis de Ubicación, Dimensionamiento y Forma de Explotación. Tomo 1. Diciembre 2006*), se detecta que, generalmente, hay aforos por encima de su capacidad en los aparcamientos más alejados del término municipal de Madrid (situados en otros municipios) que en los situados dentro del término, lo que permite pensar que los conductores buscan estacionamiento para el intercambio vehículo privado/transporte público antes de los puntos donde se producen los colapsos de tráfico y no una vez superados estos.

De hecho, los aparcamientos que, situados dentro del municipio de Madrid, tienen buenos índices de ocupación, parecen corresponder a un perfil de conductor que reside en zonas relativamente próximas al aparcamiento y que se sirven del vehículo privado como una forma de acceder más rápidamente desde su domicilio al transporte público que utilizan para ir a su centro de trabajo (Aravaca, Colonia Jardín, etc.), en vez de corresponder a un conductor que viene del extrarradio y que lo utiliza realmente como herramienta alternativa al vehículo privado.

Este análisis permite contemplar al menos la hipótesis de que la verdadera solución a la congestión de tráfico de la ciudad de Madrid se encuentra *fuera* de la propia ciudad, con lo que la actuación del Ayuntamiento de Madrid –en términos de ofrecer una buena oferta de AD promovidos dentro de su término municipal - tendría unas claras limitaciones de carácter geográfico.

Por ello, resulta necesario para la solución del problema contemplar la construcción o la ampliación de AD que estén situados en la corona metropolitana de Madrid, fuera de su término municipal. Estos aparcamientos deberán situarse en los principales ejes radiales de acceso a la ciudad y especialmente en las proximidades de nodos principales de acceso al transporte público, donde los trenes de Cercanías y los autobuses interurbanos, junto con algunas líneas de Metro de carácter metropolitano, tienen un papel fundamental.

Evidentemente, la localización de estos nuevos aparcamientos precisa de la realización de estudios previos de demanda, perfil del usuario potencial y cálculo de aforos estimado, así como de un análisis actualizado del comportamiento del tráfico y de los grados y lugares de saturación en los diferentes accesos a Madrid.

A falta de ese estudio actualizado, se dispone del realizado a finales de 2006 para el CRTM y el Ayuntamiento de Madrid, antes mencionado, donde establecía en su Propuesta final un conjunto de 16 aparcamientos “*excelentes*” o “*básicos*”, y 34 “*complementarios*” (ver Anexo 4).



Muchos de los considerados como *excelentes* en el documento han sido ya ejecutados (El Casar, Getafe Sector 3, Colmenar Viejo, Villalba, etc...), por lo que debería explorarse la posibilidad de ejecutar los restantes posibles y los considerados igualmente como *complementarios*.

La iniciativa para planificar y proponer la construcción/ampliación de estos aparcamientos sólo puede recaer en las administraciones con competencias sobre toda la región metropolitana (Comunidad de Madrid) y con competencias en transporte y movilidad (Ministerio de Fomento: Cercanías y Radiales). Obviamente será imprescindible la participación de los municipios donde radiquen estas instalaciones al servicio de sus residentes, al objeto de incluirlos en su ordenación urbanística o a los efectos de la obtención de suelo.

Para este cometido, aun resultando actuaciones que se sitúan fuera de su término municipal, la colaboración del Ayuntamiento de Madrid será plena, desde el punto de vista técnico y propositivo como económico, en su caso, y dentro de los términos jurídicamente posibles.

5. UBICACIONES PROPUESTAS EN LA CIUDAD DE MADRID

Ha quedado expuesto en el apartado anterior que la solución a los problemas de congestión, tráfico y movilidad que padece la ciudad de Madrid, con las demostradas consecuencias en salud pública, tiene una clara dimensión metropolitana.

La ubicación de los AD debe inexcusablemente situarse fuera de su término municipal, pero ello no exime, en cualquier caso, de plantear la utilidad e idoneidad de ejecutar AD dentro de Madrid que puedan ser una alternativa en los casos en que la circulación y/o el acceso a la almendra central deba restringirse por motivos medioambientales o de salud pública, donde estos puntos de estacionamiento, ante las medidas de control adoptadas, alcancen una nueva dimensión.

Por tanto, se trataría de aparcamientos situados en la corona M30 - M40 (o más allá pero siempre dentro del municipio de Madrid) cuyo potencial usuario es un residente de Madrid o zonas periféricas limítrofes, que vive en los barrios del entorno y que trabaja en la almendra central, y al que se le ofrece esta alternativa para dejar su vehículo junto a un punto de transporte público que le lleve de forma rápida y cómoda a su destino, sustituyendo definitivamente su vehículo privado para realizar ese recorrido.

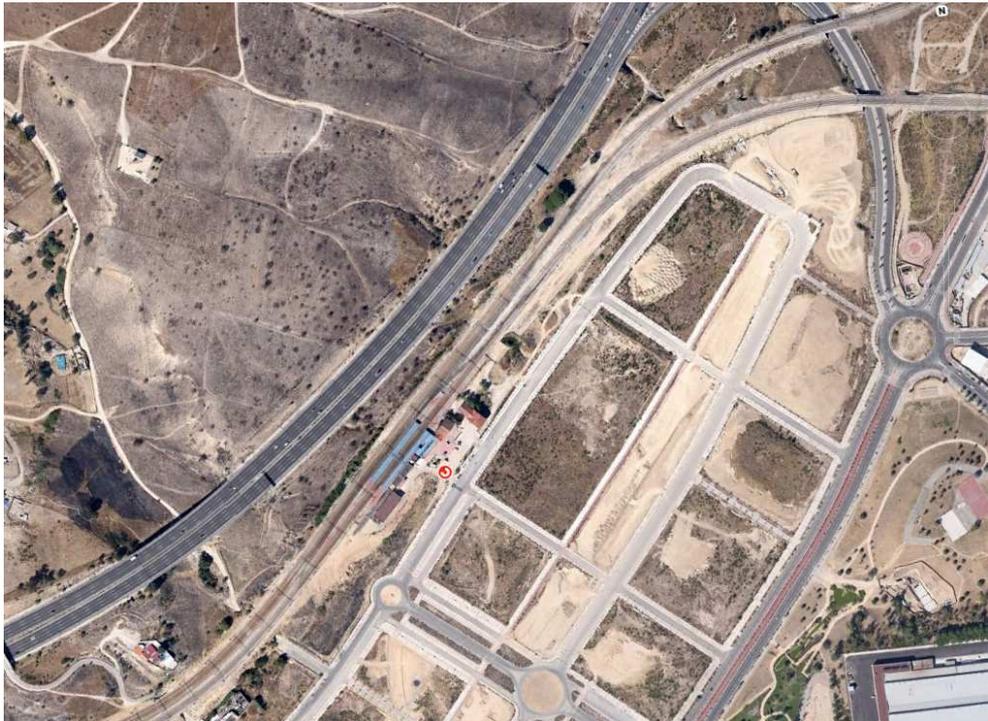
En función de los criterios de selección expuestos y de la documentación disponible se proponen **12** ubicaciones de AD dentro del término municipal de Madrid:

Denominación	Distrito	Conexión			
		Vía	Cercanías	Metro	Bus
1 Pitis	Fuencarral-El Pardo	M-40	Pitis C-10	Pitis L-7	49
2 Paco de Lucía			Mirasierra C-10	Paco de Lucía L-9	134 178
3 Fuente de la Mora			Fuente de la Mora C-7 C-10	Fuente de la Mora ML-1	125 150
4 Valdebebas	Barajas	M-11	Valdebebas C-1	-	171
5 Canillejas	Hortaleza	A-2	-	Canillejas L-5	77 101 105 114 115 140 151 200
6 Estadio Olímpico	San Blas		-	Estadio Olímpico L-7	-
7 Santa Eugenia	Vallecas Villa	A-3	Santa Eugenia C-2 C-7	-	58 63 145
8 San Cristobal	Villaverde	A-4	-	San Cristobal L-3	79
9 Villaverde Alto		A-42	Villaverde Alto C-5	Villaverde Alto L-3	22 79 141
10 Villaverde Bajo cruce		A-4	-	Villaverde Bajo Cruce L-3	18 22 59 79 85 116 123 130
11 Aviación Española	Latina	A-5	Las Aguilas	Aviacion Española L-10	39
12 Colonia Jardín		M-502 M-511	-	Colonia Jardín L-10 ML 3/10	65

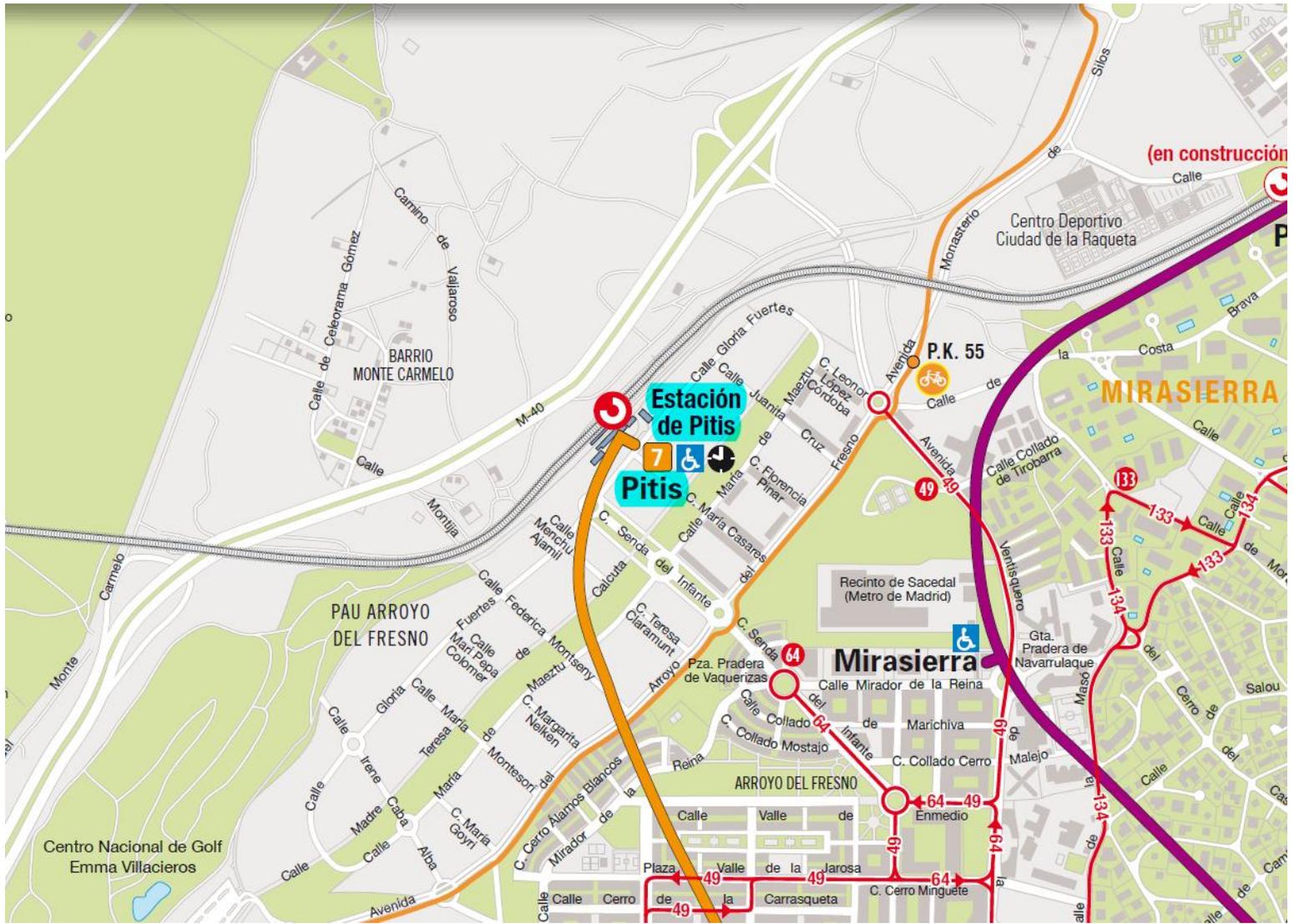
Se presenta en el apartado siguiente la información individualizada de cada uno de estos enclaves.



- a. INFORMACIÓN INDIVIDUALIZADA:
 - a) FICHA INFORMATIVA COMPLETA
 - b) MAPA DE TRANSPORTES COLECTIVOS ASOCIADOS
 - c) PLANO DE SITUACIÓN
 - d) INFORMACIÓN URBANÍSTICA

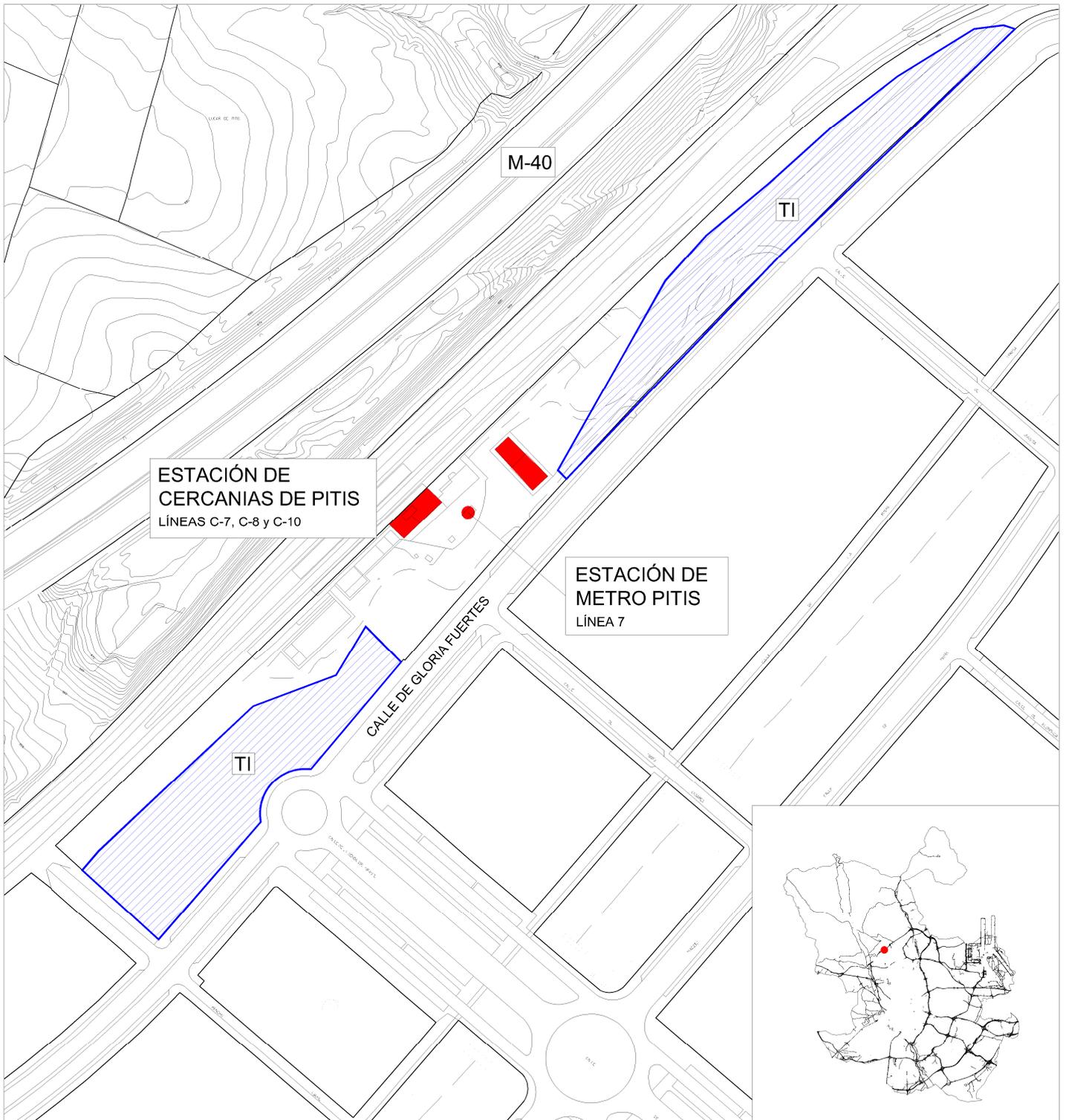
APARCAMIENTO DISUASORIO PITIS	
DIRECCIÓN:	C/ Gloria Fuertes. Barrio: Mirasierra. Distrito: Fuencarral-El Pardo.
VIALES DE CONEXIÓN:	M-40. Salida 54. Ventisquero de la Condesa. Conexión completa.
CONEXIÓN INTERMODAL:	<p>Cercanías: C-3 El Escorial-Aranjuez C-7 Fuente de la Mora-Alcalá de Henares C-8 El Escorial/Cercedilla-Guadalajara</p> <p>Metro: Línea 7 Pitis-Hospital del Henares</p> <p>Bus EMT: Línea 49 Plaza Castilla-Pitis Línea 64 Glorieta de Cuatro Caminos-Arroyo Fresno (previsión)</p>
INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:	<p>PGOUM 97: UZI 00.06 Arroyo del Fresno. Calificación.- Dotacional Transporte: INTERCAMBIADOR</p> <p>PARCELAS MUNICIPALES DISPONIBLES (PMS):</p> <ul style="list-style-type: none"> - TI-1 Nº Inventario 29.607; Reg. Prop. 35; FR 99.708; Superficie 8.251,00 m² - TI-2 Nº Inventario 29.608; Reg. Prop. 35; FR 99.709; Superficie 8.433,00 m²
PLANO DE SITUACIÓN:	
ANTECEDENTES:	<p>Existen tres documentos, de diferentes fechas, donde se propone la construcción de este aparcamiento disuasorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Estudio de nuevos Estacionamientos de Disuasión</i>. Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid-Consortio Regional de Transportes. - <i>Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes sobre Aparcamientos de Disuasión</i>. 2011. Sin firmar - <i>Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid</i>. Diciembre 2014.

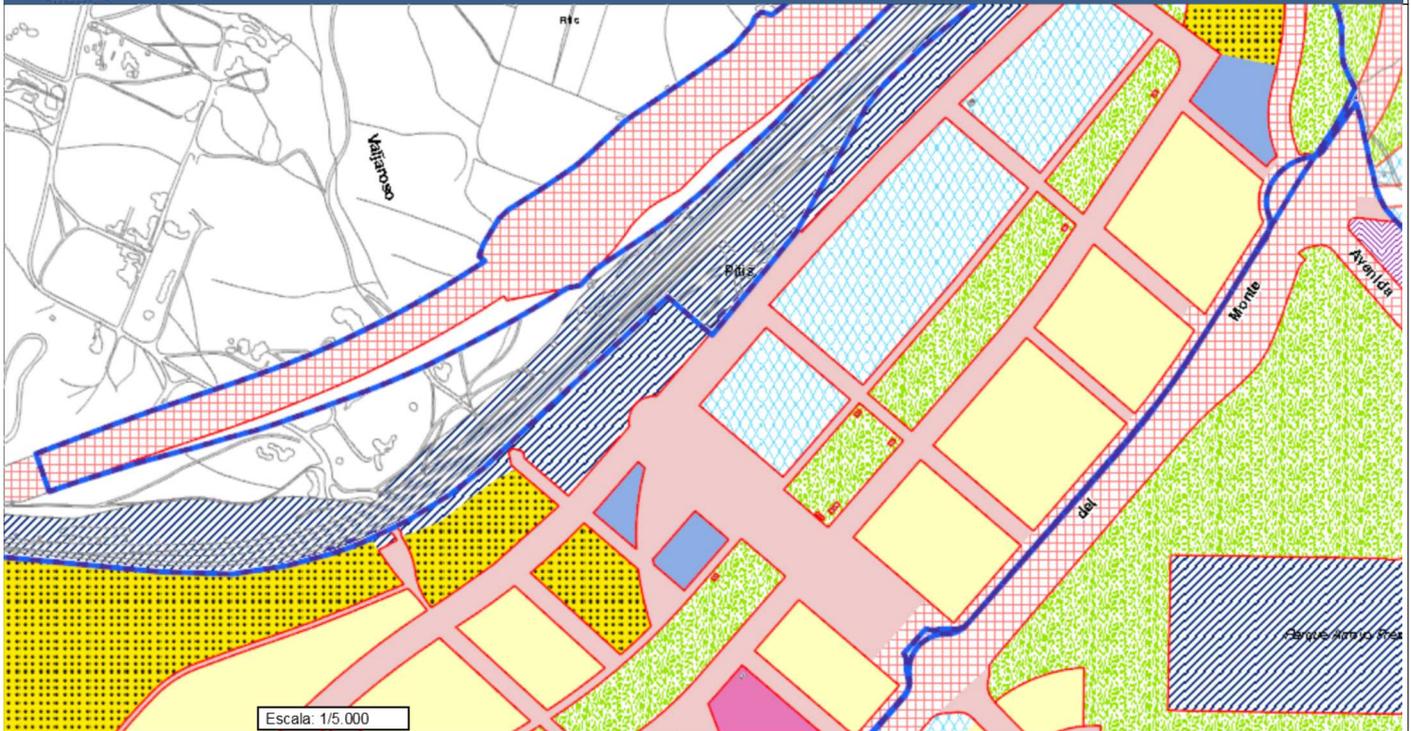
OBSERVACIONES:	<p>A pesar de aparecer como propuesta en los documentos municipales antes enunciados, actualmente no parece detectarse una gran afluencia de vehículos en este punto intermodal: Apenas 60 vehículos estacionan diariamente en un espacio sin asfaltar (perteneciente a Adif) que existe frente a los accesos a la estación. No obstante se estima que esta situación cambiará cuando entren en carga las viviendas del ámbito Arroyo del Fresno. Según el Informe unificado de estado de desarrollo y remanente de edificabilidad de los ámbitos de ordenación vigentes del PGOUM-97 de fecha 1 de enero de 2016, quedan por solicitar licencia un total de 1.212 viviendas en el ámbito de Arroyo del Fresno.</p> <p>La localización de la estación de Metro y Cercanías, junto al arco noroeste de la M-40 (con entrada y salida en los dos sentidos desde Ventisquero de la Condesa), se encuentra entremedias pero relativamente lejos de 2 ejes radiales de penetración con altos niveles de saturación (A-6 y M-607). Por ello el aparcamiento puede limitarse al ámbito urbano próximo (barrios de Arroyo del Fresno, Mirasierra y Lacoma), o bien a un escenario de restricción de tráfico que provoque la necesidad de dejar el vehículo privado y utilizar el transporte público. También puede utilizarse como aparcamiento alternativo al hospital Ramón y Cajal (a una estación de tren de distancia, o a dos cuando se abra la nueva estación de Cercanías de Mirasierra junto a la estación de Metro Paco de Lucía), aliviando la congestión existente alrededor del hospital. Para ello debería realizarse una adecuada campaña de información y alguna medida incentivadora.</p> <p>La propuesta de actuación debería por tanto plantearse por fases, tanto de ocupación como de construcción: Una primera fase habilitando un aparcamiento en superficie y posteriormente, si aumentase la demanda, una posible ampliación en superficie o en estructura. Se considera imprescindible aproximar las cabeceras de las líneas 49 y 64 de EMT al apeadero.</p>
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	<p>FASE 1.- Aparcamiento en superficie con capacidad para 400 vehículos, bicicletas y cabeceras de las líneas 49 y 64 de la EMT junto al apeadero. Dado que el suelo situado frente al apeadero es de Adif y los suelos municipales se encuentran a ambos lados de este espacio, la actuación debería estar coordinada entre ambas instituciones para que el aparcamiento se sitúe lo más cerca posible a la entrada a la estación, esté pavimentado y sea cómodo para que los usuarios accedan de forma rápida y segura al transporte público. Superficie estimada propuesta:</p> <p>400 plazas x 20 m² por plaza.- 8.000 m² Cabeceras EMT, Bicicletas y otros.- 500 m²</p> <p>FASE 2.- En el caso de que la demanda de vehículos superase la capacidad del aparcamiento proyectado en la Fase 1 se realizaría una ampliación del aparcamiento, que podría ser en superficie al haber disponibilidad de suelo suficiente y para ahorrar costes. Se proponen otras 400 plazas de aparcamiento:</p> <p>400 plazas x 20 m² por plaza = 8.000 m²</p> <p>En aplicación del artículo 7.15.27 de las NNUU del PGOUM-97, previo al inicio de las obras será necesaria la aprobación de un plan especial.</p>
PRESUPUESTO ESTIMADO:	<p>FASE 1.- 400 plazas x 3.500 €/plaza = 1.400.000 € Cabeceras EMT (10%) = 140.000 €</p> <p>FASE 2.- 400 plazas x 3.500 €/plaza = 1.400.000 €</p>



PITIS

E 1: 3000





Proyección: Universal Transversal Mercator Origen de Latitudes: 0 Meridiano Central: Geenuich (0,0)
 Parámetros: Desplazamiento X: 500.000 Unidad Lineal: Metros (Im) Datum: European Datum 1950
 Desplazamiento Y: 0 Sistemas de Coordenadas Geográficas: Elipsoide: International 1924 (Hayford)
 Meridiano Central: -3 Nombre: GCS European 1950 Semieje mayor: 6378388
 Factor Corrector: 0,999600 Unidad Angular: Grados (0,017453292519943299) Semieje menor: 6356911,9461279465

06/11/2015 Este documento ha sido generado con una finalidad meramente informativa, careciendo de cualquier validez jurídica Página 1

Leyenda			
Planeamiento Urbanístico			
Alineaciones - - - - - Alineación oficial - - - - - Alineación en volumetría específica Ámbitos de ordenación - - - - - Límite del ámbito Suelo urbano Norma Grado Nivel Ordenación Distrito N° de orden 7.2.a APR.21.05 Suelo urbanizable Ordenación Cuatrienio N° de orden Ordenación N° de orden UZP.2.03 UNP.4.03 Suelo no urbanizable Ordenación Nivel de protección NUP.2	Ámbitos de Ordenación AOE.00.01 Ordenación especial Suelo urbano 7.2.a Norma zonal Norma zonal 1.5 API.14.07 Planeamiento incorporado APE.05.14 Planeamiento específico APR.21.05 Planeamiento remitido Suelo urbanizable UZI.0.09 Incorporado UZP.1.02 Programado UNP.4.03 No programado Suelo no urbanizable NUC Común NUP.2 Protegido	Dotaciones Zonas verdes B Básica S Singular Deportivo B.D. Básico S.D. Singular D.H. Privado Equipamiento EB Básico ES Singular EP Privado Servicio público S.P. Básico S.S. Singular	Administración pública Servicios infraestructurales Servicios de transporte Transporte ferroviario Transporte aéreo Intercambiadores Logística del transporte Vía pública principal Vía pública secundaria Reserva viaria y ferroviaria Trazado indicativo (APR)
Ejes Terciarios			
Parcelas con frente a calles pertenecientes a los Ejes Terciarios regulados por el Capítulo 8.10 de las Normas Urbanísticas del PGOU97			

Planeamiento Desarrollo	
Área con Información Límite del Ambito de Ordenación Alineación	Usos Residencial Industrial Terciario Garaje Aparcamiento Dotacional Servicios Colectivos Administración Pública Deportivo Equipamiento Servicio Público Zonas Verdes Servicios Infraestructurales Servicios de Transporte Vía Pública Principal Secundaria

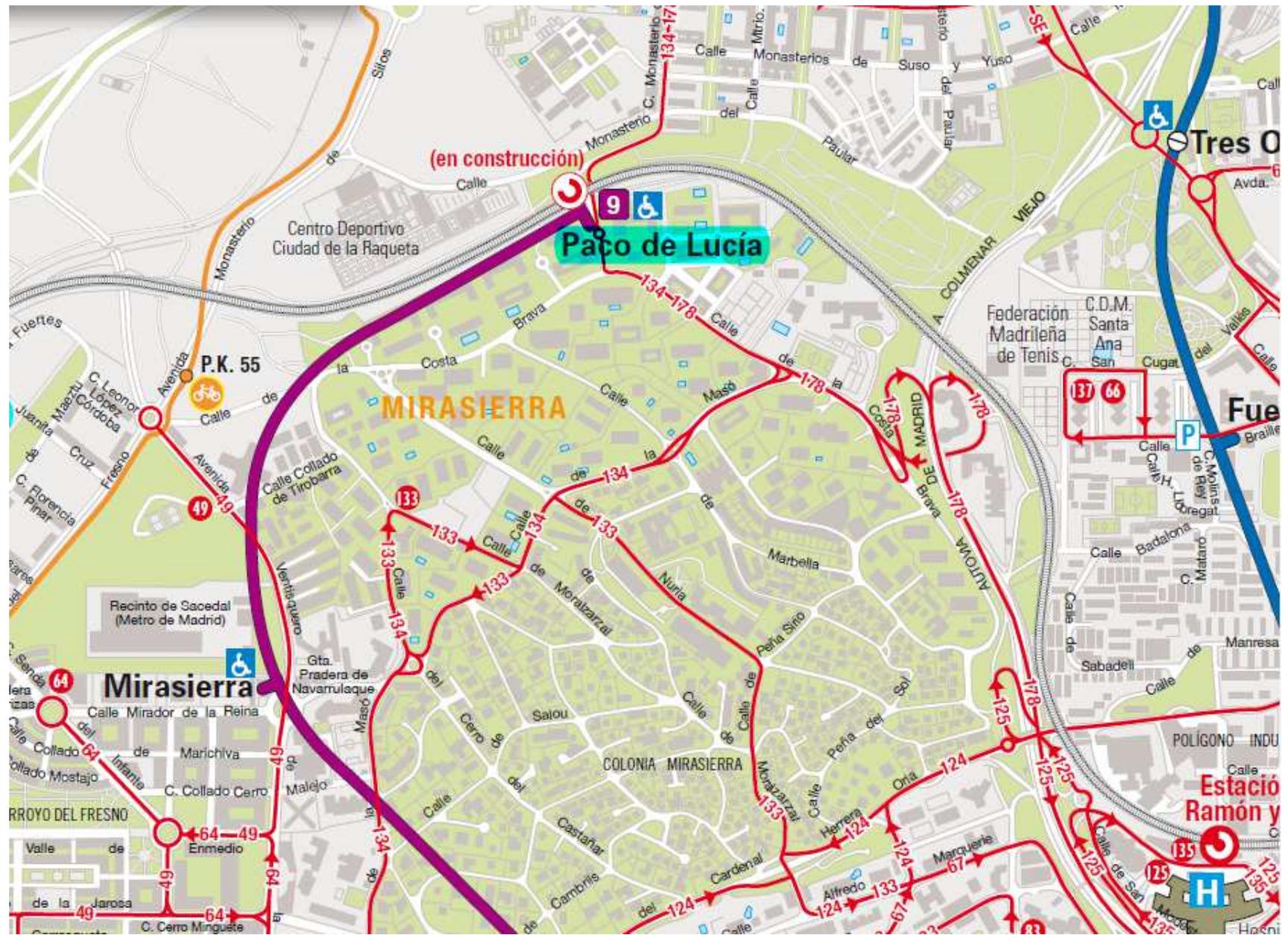


APARCAMIENTO DISUASORIO

PACO DE LUCÍA

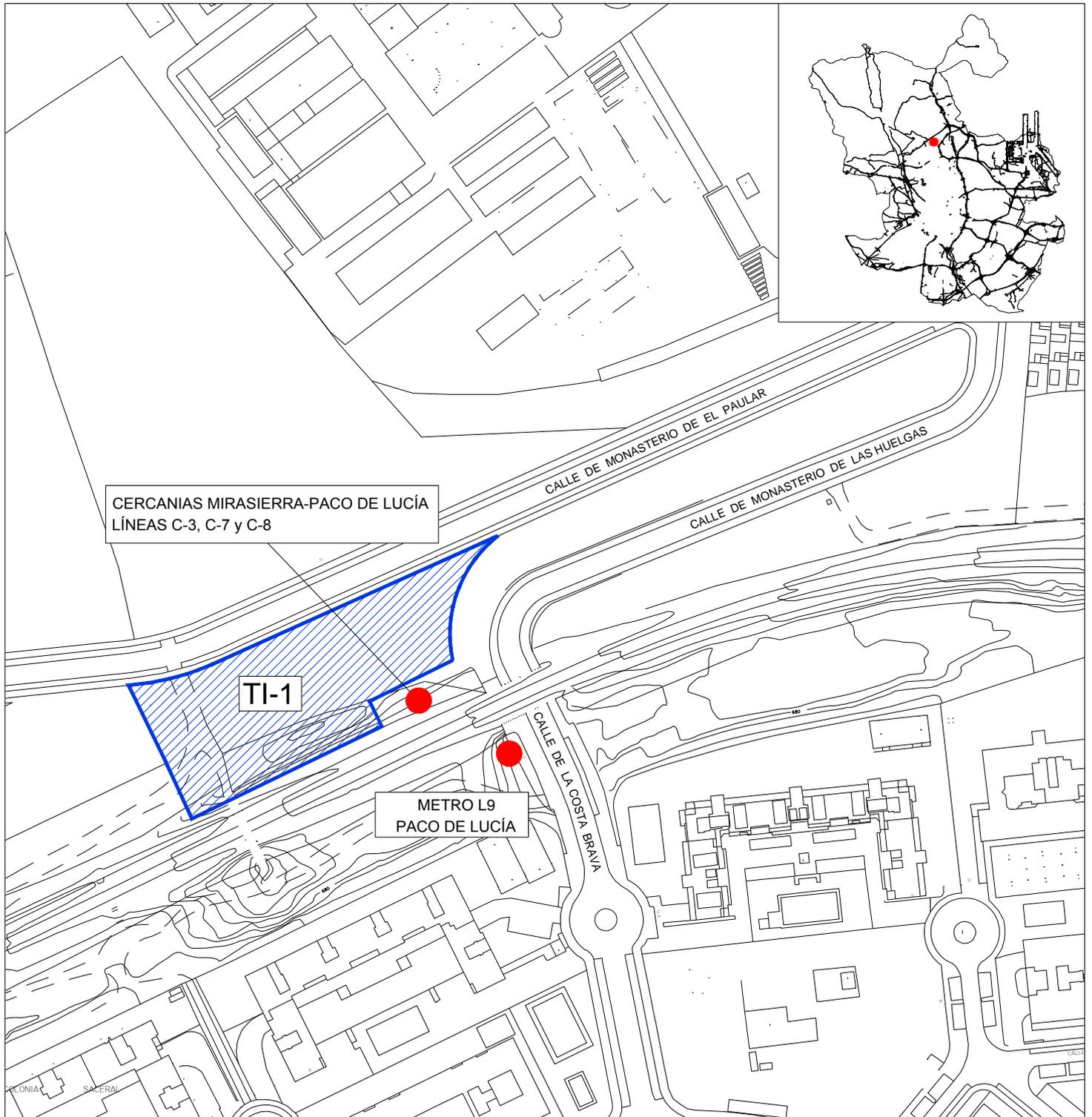
DIRECCIÓN:	C/ Monasterio de El Pular 6. Barrio: Mirasierra. Distrito: Fuencarral-El Pardo.
VIALES DE CONEXIÓN:	M-40. Salida 54. Ventisquero de la Condesa. Conexión completa.
CONEXIÓN INTERMODAL:	<p>Cercanías: Estación de Mirasierra (pendiente de apertura) C-3 El Escorial-Aranjuez C-7 Fuente de la Mora-Alcalá de Henares C-8 El Escorial/Cercedilla-Guadalajara</p> <p>Metro: Estación de Paco de Lucía Línea 9.- Paco de Lucía – Puerta de Arganda.</p> <p>Autobuses EMT: 134.- Montecarmelo-Plaza de Castilla. 178.- Montecarmelo-Plaza de Castilla.</p>
INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:	<p>PGOUM 97: UZI 00.07. Montecarmelo. MPG 08.307. Estación de Cercanías Mirasierra-Montecarmelo (AD 27/09/2007). Calificación Parcela TI1.- Dotacional Transporte: INTERCAMBIADOR</p> <p>Parcelas municipales disponibles (PMS): suelo municipal formado por las fincas Nº Inventario 18.591; Reg. Prop. 35; FR 41.396; y Nº Inventario 18.587; Reg. Prop. 35; FR 41.394.</p>
PLANO DE SITUACIÓN:	
ANTECEDENTES:	Emplazamiento propuesto por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) en el informe elaborado en relación con el documento inicial del presente Plan de Aparcamientos Disuasorios (PAD).

OBSERVACIONES:	<p>Este emplazamiento es un punto intermodal de gran potencial en cuanto que dispone de la estación de Metro de Paco de Lucía, y en breve estará operativa la nueva estación de Cercanías de Mirasierra, con conexión interna entre ambas.</p> <p>El enclave sirve tanto a los nuevos desarrollos del norte, Montecarmelo y Arroyo Fresno, como al barrio de Mirasierra. Igualmente tiene unas características comunes y puede complementar al aparcamiento propuesto en Pitis, en cuanto que compartiría la misma conexión con M40, a través de Ventisquero de la Condesa.</p> <p>El documento de Modificación de Plan General aprobado en 2007 para la implantación de la estación de Cercanías planteó una solución al fuerte desnivel existente entre el barrio de Montecarmelo y el de Mirasierra mediante un cajón de paso de vehículos y peatones bajo las vías del tren. Igualmente reservó la parcela T11 en la parte superior del ámbito, de 5.163 m², calificándola de Intercambiador y proponiendo la construcción de un aparcamiento en superficie de 185 plazas.</p> <p>La propuesta del PAD consiste en desarrollar el planeamiento vigente ejecutando un aparcamiento en superficie de 185 plazas, en una primera fase; y en caso de que la demanda lo requiera realizar una segunda fase, mediante estructura de dos plantas, para alcanzar una capacidad total de 370 plazas.</p>
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	<p>FASE 1.- Se propone la construcción de un aparcamiento en superficie sobre la parcela T11 con capacidad para 185 plazas:</p> <p>FASE 1.- 185 plazas en superficie.</p> <p>FASE 2.- En caso de que la demanda lo requiera, se propone aparcamiento en estructura de 2 plantas:</p> <p>FASE 2.- 370 plazas en estructura de 2 plantas (TOTAL ACUMULADO)</p>
PRESUPUESTO ESTIMADO:	<p>FASE 1.- 185 plazas x 3.500 €/plaza = 647.500 €</p> <p>FASE 2.- 370 plazas x 11.500 €/plaza = 4.255.000 € (TOTAL ACUMULADO)</p>



PACO DE LUCÍA

E 1: 2000



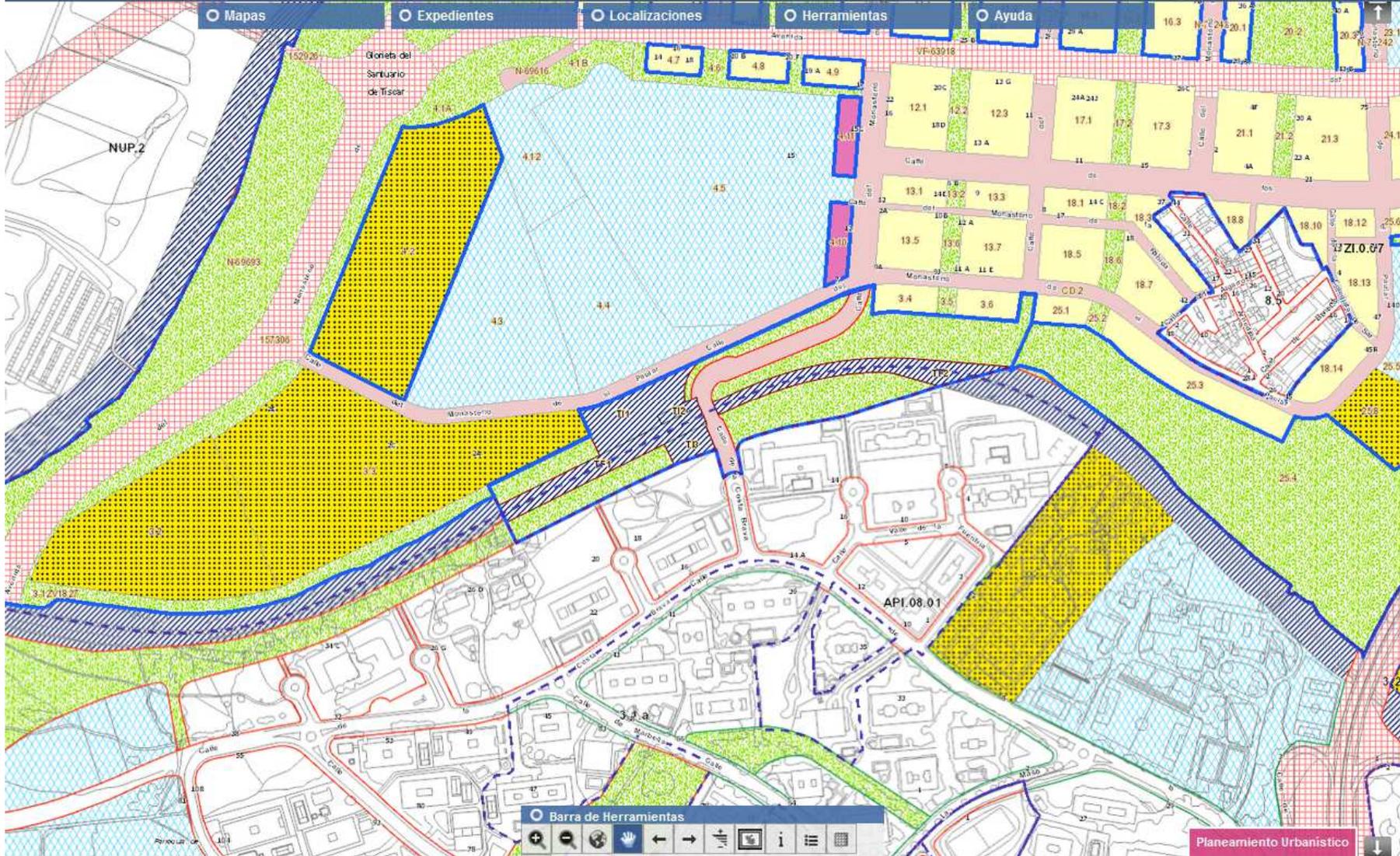
Mapas

Expedientes

Localizaciones

Herramientas

Ayuda

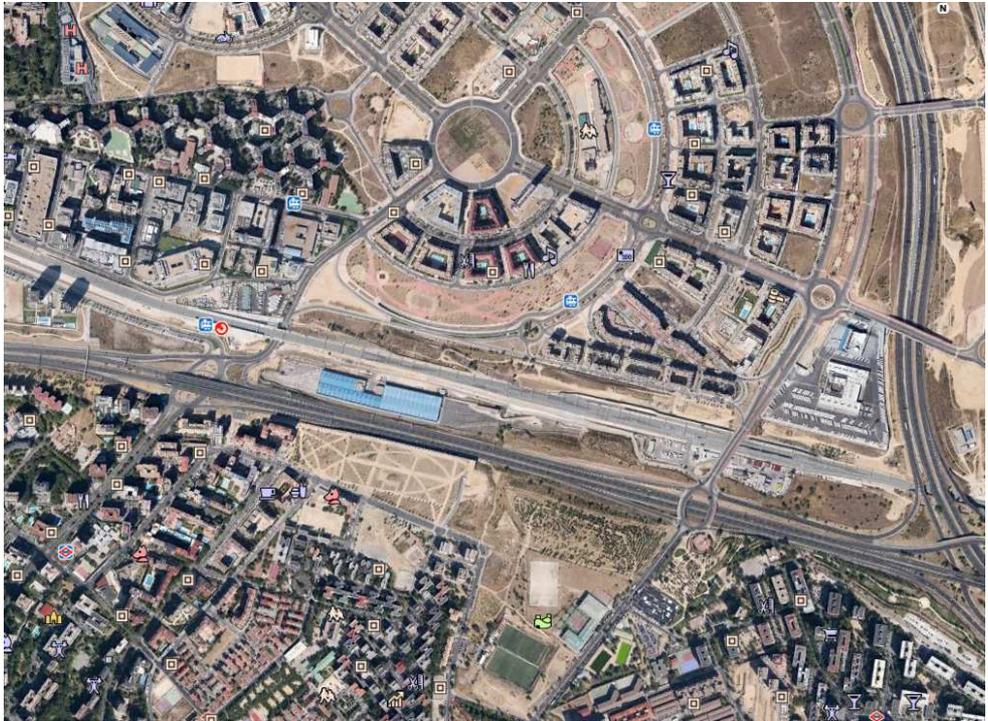


Barra de Herramientas

Planeamiento Urbanístico



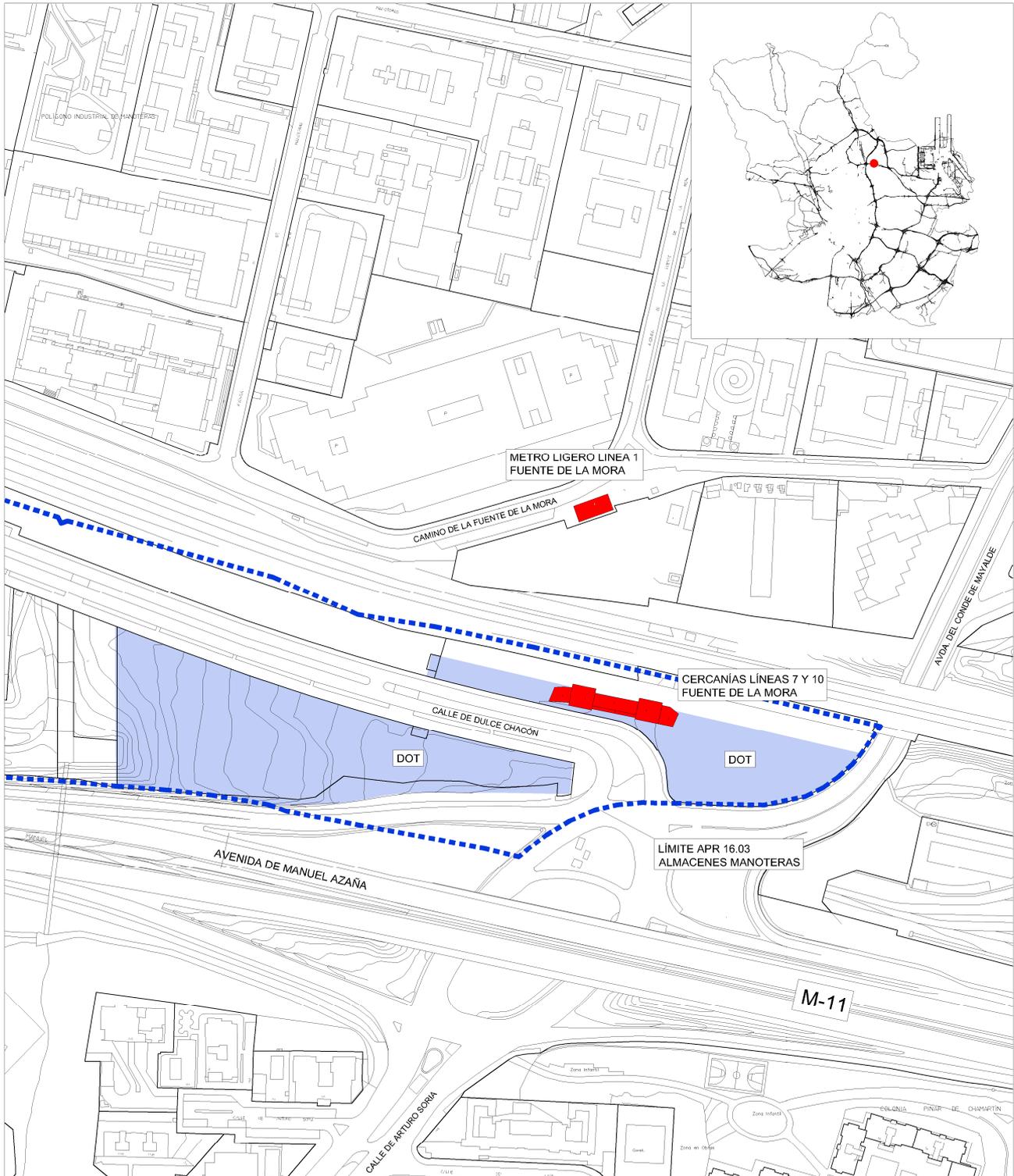
APARCAMIENTO DISUASORIO FUENTE DE LA MORA

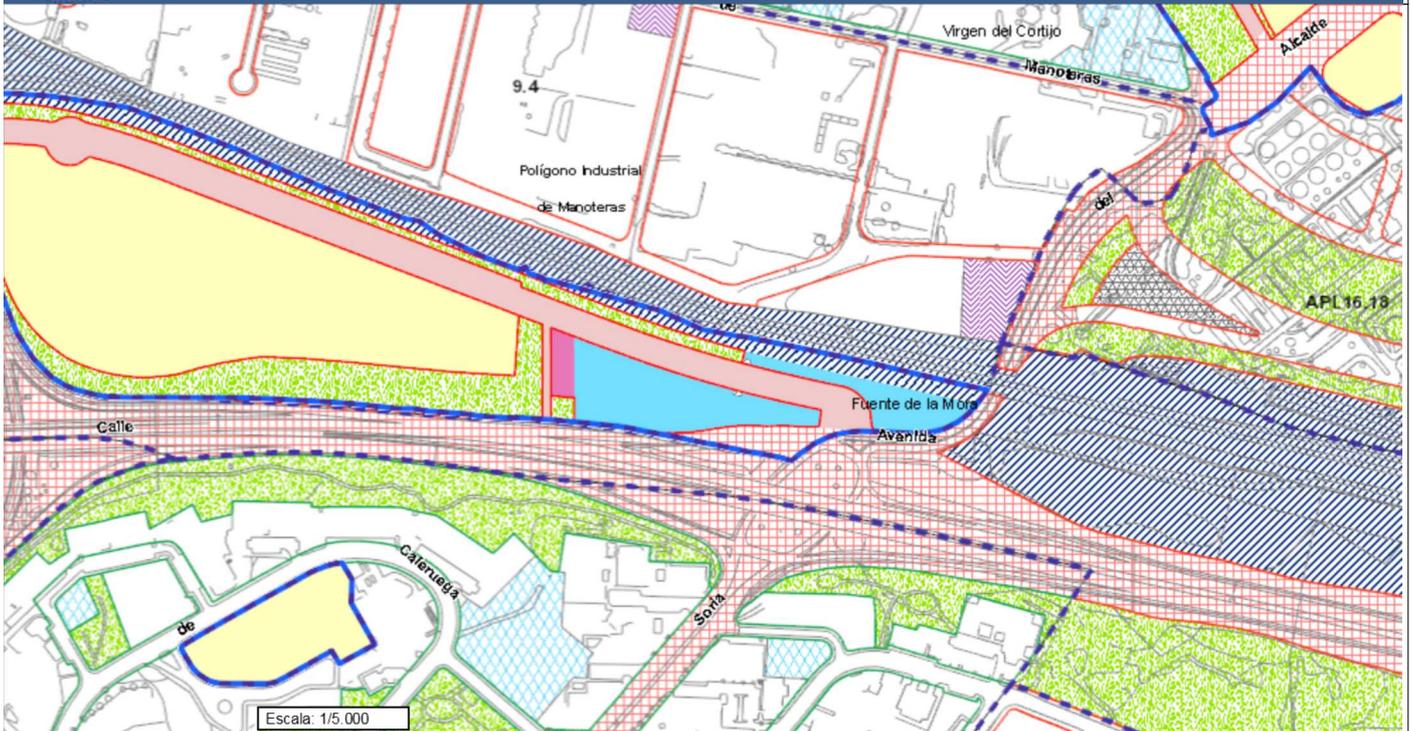
DIRECCIÓN:	Calle De Dulce Chacón 15. Barrio: Valdefuentes. Distrito: Hortaleza
VIALES DE CONEXIÓN:	A-1 M-11 (conexión completa)
CONEXIÓN INTERMODAL:	<p>Cercanías: C-1 Aeropuerto T4-Príncipe Pío C-7 Alcalá de Henares-Fuente de la Mora C-10 Villalba-Fuente de la Mora</p> <p>Metro: No existe</p> <p>Metro ligero: Línea 1 Pinar de Chamartín-Las Tablas</p> <p>Bus EMT: Línea 125 Mar de Cristal-Hospital Ramón y Cajal Línea 150 Puerta del Sol/Sevilla – Colonia Virgen del Cortijo</p>
INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:	<p>PGOUM 97: APR.16.03 Almacenes Manoterás (AD 10.1999) Ejecutado Calificación.- Dotacional Servicios Colectivos. Equipamiento Básico</p> <p>Parcelas municipales disponibles (PMS):</p> <ul style="list-style-type: none"> - DOT1.-Nº Inventario 21.213; Reg. Prop. 35; FR 47.458; S = 11.170,66 m² - DOT2.-Nº Inventario 21.216; Reg. Prop. 35; FR 47.459; S = 4.846,84 m²
PLANO DE SITUACIÓN:	
ANTECEDENTES:	<p>Existen dos documentos, de diferentes fechas, donde se propone la construcción de un aparcamiento disuasorio en la zona, con la denominación <i>Manoterás</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Estudio de nuevos Estacionamientos de Disuasión</i>. Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid-Consortio Regional de Transportes.

	- <i>Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid. Diciembre 2014.</i>
OBSERVACIONES:	<p>El principal acceso rodado a la estación es la M-11, que es el conector de la M-30 y A-1 con el Aeropuerto Madrid Barajas. La estación queda por tanto ligeramente a desmano del eje A-1 por lo que actualmente la intermodalidad parece responder sólo a una demanda cercana, aunque las líneas C-1 y C-10 y la L1 de Metro Ligero dotan a Fuente de la Mora de una conectividad óptima con el centro.</p> <p>La fuerte actividad económica y terciaria por el norte (Polígono de Manoteras) habría de tenerse en cuenta para evitar un uso del aparcamiento a construir por parte de vehículos con destino/origen en este polígono.</p> <p>La superficie aproximada de la parcela municipal DOT2, descontando la ocupación de la propia estación, es de 4.200 m². En caso de ocupar los terrenos colindantes por el norte, calificados como dotacional de Transporte Ferroviario (DTF), el suelo disponible sería de 6.600 m² aprox. Por su parte, la parcela municipal vacante DOT1 al otro lado de C/ Dulce Chacón es mucho más extensa (11.160 m²).</p>
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	<p>Al estar las parcelas de propiedad municipal calificadas como dotacional de equipamiento, la construcción de un aparcamiento disuasorio solo sería posible previa modificación del planeamiento, cambiando su calificación por dotacional para el transporte: intercambiador, o bien mediante la figura de usos provisionales, según establecen las normas urbanísticas del PGOUM 97.</p> <p>FASE 1.- En caso de que dicha modificación se llevase a cabo, se propone una primera fase en el suelo correspondiente a las parcelas DOT2 + DTF = 6.600 m². La capacidad del aparcamiento en este caso sería la siguiente:</p> <p>6.600 m²/ 20 m² plaza = 330 plazas.</p> <p>FASE 2.- En el caso de que la demanda de vehículos superase la capacidad del aparcamiento proyectado en la Fase 1, y siempre y cuando lo permitiese la servidumbre por acueducto subterráneo del Canal YII existente en la parcela, se realizaría una ampliación del aparcamiento, que podría ser mediante construcción en altura de 3 plantas, con la siguiente capacidad:</p> <p>6.600 m² x 3 plantas = 19.800 m² / 25 m² plaza = 792 plazas (TOTAL ACUMULADO)</p> <p>De no permitirse la construcción en altura por la servidumbre existente, la ampliación del aparcamiento se debería producir en la parcela DOT1 situada al otro lado de la C/ Dulce Chacón, previa modificación de su calificación urbanística o como uso provisional.</p>
PRESUPUESTO ESTIMADO:	<p>FASE 1.- 330 plazas x 3.500 €/plaza = 1.155.000 €</p> <p>Adecuación y contención suelos = 600.000 €</p> <p>FASE 2.- 792 plazas x 11.500 €/plaza = 9.108.000 €</p>

FUENTE DE LA MORA

E 1: 3000





Proyección: Universal Transversal Mercator Origen de Latitudes: 0 Meridiano Central: Geenuich (0,0)
 Parámetros: Desplazamiento X: 500.000 Unidad Lineal: Metros (Im) Datum: European Datum 1950
 Desplazamiento Y: 0 Sistemas de Coordenadas Geográficas: Elipsoide: International 1924 (Hayford)
 Meridiano Central: -3 Nombre: GCS European 1950 Semieje mayor: 6378388
 Factor Corrector: 0,999600 Unidad Angular: Grados (0,017453292519943299) Semieje menor: 6356911,9461279465



Leyenda

Planeamiento Urbanístico

Alineaciones Alineación oficial Alineación en volumetría específica Ámbitos de ordenación Límite del ámbito <table border="1"> <tr> <td>Suelo urbano</td> <td>Norma</td> <td>Ordenación</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Grado</td> <td>Districto</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Nivel</td> <td>Nº de orden</td> </tr> <tr> <td></td> <td>7.2.a</td> <td>APR.21.05</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>Suelo urbanizable</td> <td>Ordenación</td> <td>Ordenación</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Cuatrtenio</td> <td>Districto</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Nº de orden</td> <td>Nº de orden</td> </tr> <tr> <td></td> <td>UZP.2.03</td> <td>UNP.4.03</td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>Suelo no urbanizable</td> <td>Ordenación</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Nivel de protección</td> </tr> <tr> <td></td> <td>NUP.2</td> </tr> </table>	Suelo urbano	Norma	Ordenación		Grado	Districto		Nivel	Nº de orden		7.2.a	APR.21.05	Suelo urbanizable	Ordenación	Ordenación		Cuatrtenio	Districto		Nº de orden	Nº de orden		UZP.2.03	UNP.4.03	Suelo no urbanizable	Ordenación		Nivel de protección		NUP.2	Ámbitos de Ordenación AOE.00.01 Ordenación especial Suelo urbano 7.2.a Norma zonal Norma zonal 15 API.14.07 Planeamiento incorporado APE.05.14 Planeamiento específico APR.21.05 Planeamiento remitido Suelo urbanizable UZI.0.09 Incorporado UZP.1.02 Programado UNP.4.03 No programado Suelo no urbanizable NUC Común NUP.2 Protegido	Dotaciones Zonas verdes B Básica S Singular Deportivo B:B Básico S:S Singular D:H Privado Equipamiento EB Básico ES Singular EP Privado Servicio público S:P Básico S:S Singular	Administración pública Servicios infraestructurales Servicios de transporte Transporte ferroviario Transporte aéreo Intercambiadores Logística del transporte Vía pública principal Vía pública secundaria Reserva viaria y ferroviaria Trazado indicativo (APR)
Suelo urbano	Norma	Ordenación																															
	Grado	Districto																															
	Nivel	Nº de orden																															
	7.2.a	APR.21.05																															
Suelo urbanizable	Ordenación	Ordenación																															
	Cuatrtenio	Districto																															
	Nº de orden	Nº de orden																															
	UZP.2.03	UNP.4.03																															
Suelo no urbanizable	Ordenación																																
	Nivel de protección																																
	NUP.2																																

Ejes Terciarios

Parcelas con frente a calles pertenecientes a los Ejes Terciarios regulados por el Capítulo 8.10 de las Normas Urbanísticas del PGOUN97

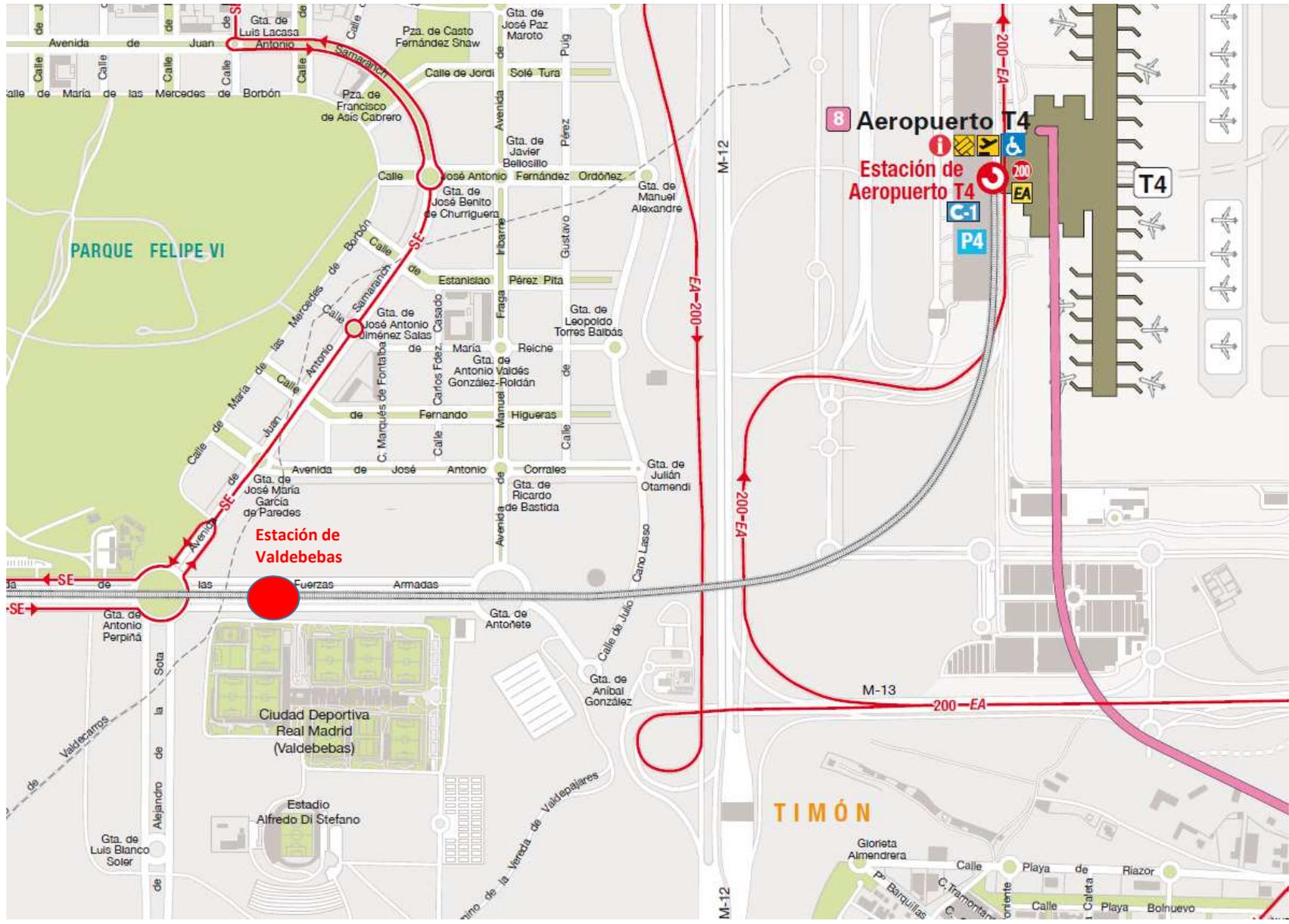
Planeamiento Desarrollo

Área con Información Límite del Ambito de Ordenación Alineación	Usos Residencial Industrial Terciario Garaje Aparcamiento Dotacional Servicios Colectivos Administración Pública Deportivo Equipamiento Servicio Público Zonas Verdes Servicios Infraestructurales Servicios de Transporte Vía Pública Principal Secundaria
---	--

APARCAMIENTO DISUASORIO VALDEBEBAS

DIRECCIÓN:	Avenida de las Fuerzas Armadas / Gta. Antonio Perpiñá. Barrios.- Timón y Valdefuentes Distrito Barajas (parte Hortaleza).
VIALES DE CONEXIÓN:	M-11
CONEXIÓN INTERMODAL:	<p>Cercanías: C1 Aeropuerto T4 – Chamartín – Recoletos – Atocha – Príncipe Pío</p> <p>Metro: No</p> <p>Bus EMT: Línea 171 Mar de Cristal – Valdebebas</p>
INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:	<p>PGOUM 97: APE 16.11-RP Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas PE 16.328 C. Aeroportuaria y Parque de Valdebebas (AD 30.10.2014) Calificación.- Dotacional Servicios Colectivos Administración Pública (Zona junto a la estación de Cercanías reservada como Intercambiador de Transportes, a desarrollar mediante Plan Especial)</p> <p>SUELO OBTENIDO: SÍ. TITULAR: COMUNIDAD DE MADRID</p>
PLANO DE SITUACIÓN:	
ANTECEDENTES:	<p>Existen dos documentos, de diferentes fechas, donde se propone la construcción de este aparcamiento disuasorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Estudio de nuevos Estacionamientos de Disuasión.</i> Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid-Consortio Regional de Transportes. - <i>Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid.</i> Diciembre 2014.
OBSERVACIONES:	Dentro del planeamiento vigente, en la gran pastilla destinada a Servicios Públicos de la Comunidad de Madrid (Ciudad de la Justicia) se reserva una zona junto a la recientemente inaugurada estación de Cercanías, de unos 25.000 m ² , para ser

	<p>destinada a intercambiador de transportes. Se trata de un suelo vacante con acceso actual desde la M-11, conector principal de la M30 y M40 con el aeropuerto.</p> <p>Independientemente al desarrollo futuro que tenga la Ciudad de la Justicia, con la apertura de la estación de Cercanías cobra potencial el espacio reservado por el planeamiento para intercambiador de transportes, puesto que se trataría de las pocas oportunidades de realizar un aparcamiento disuasorio dentro del término municipal de Madrid que dé servicio a los pueblos situados en la A1 (Alcobendas, San Sebastián de los Reyes), y a través a la R2 y M111 a los pueblos de la Vega del Jarama (Daganzo, Ajalvir, Belvis, Algete, Paracuellos, etc.). De hecho, desde la A1 en su enlace con la M12 (peaje) se accedería al aparcamiento en 10 minutos, teniendo la ventaja de tener la R2 como desdoblamiento alternativo a la propia M12.</p> <p>Además, en el entorno local, según el Informe unificado de estado de desarrollo y remanente de edificabilidad de los ámbitos de ordenación vigentes del PGOUM 97 de fecha 1 de julio de 2015, quedan por desarrollar un total de 6.511 viviendas en el barrio de Valdebebas.</p> <p>No obstante el aparcamiento no sería operativo si no se tiene en cuenta la intervención en dos aspectos fundamentales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aumentar las frecuencias de la línea de Cercanías C1, que tiene un gran potencial pues enlaza con Chamartín, Recoletos, Atocha y Príncipe Pío, pero con unos tiempos de espera actuales de 30 minutos. 2. Alcanzar acuerdos con los gestores de las vías de peaje M12 y R2 para que mejore la permeabilidad de estas vías y de la M13 respecto del barrio de Valdebebas, especialmente por el norte y el este, y establecer un régimen de uso atractivo de estos peajes para los potenciales usuarios del aparcamiento disuasorio. 						
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	<p>FASE ÚNICA.- Aparcamiento en superficie con capacidad para 600 vehículos y aparcamiento de bicicletas. La actuación tiene que estar coordinada con la Comunidad de Madrid, propietaria de los suelos, y desarrollarse mediante la aprobación previa de un Plan Especial. Superficie estimada propuesta:</p> <table data-bbox="483 1391 959 1496"> <tr> <td>600 plazas x 20 m²/plaza.-</td> <td>20.000 m²</td> </tr> <tr> <td>Bicicletas y otros servicios.-</td> <td>500 m²</td> </tr> <tr> <td>Total Superficie.-</td> <td>20.500 m²</td> </tr> </table>	600 plazas x 20 m ² /plaza.-	20.000 m ²	Bicicletas y otros servicios.-	500 m ²	Total Superficie.-	20.500 m²
600 plazas x 20 m ² /plaza.-	20.000 m ²						
Bicicletas y otros servicios.-	500 m ²						
Total Superficie.-	20.500 m²						
PRESUPUESTO ESTIMADO:	<p>FASE ÚNICA.- 600 plazas x 3.500 €/plaza = 2.100.000 €</p>						



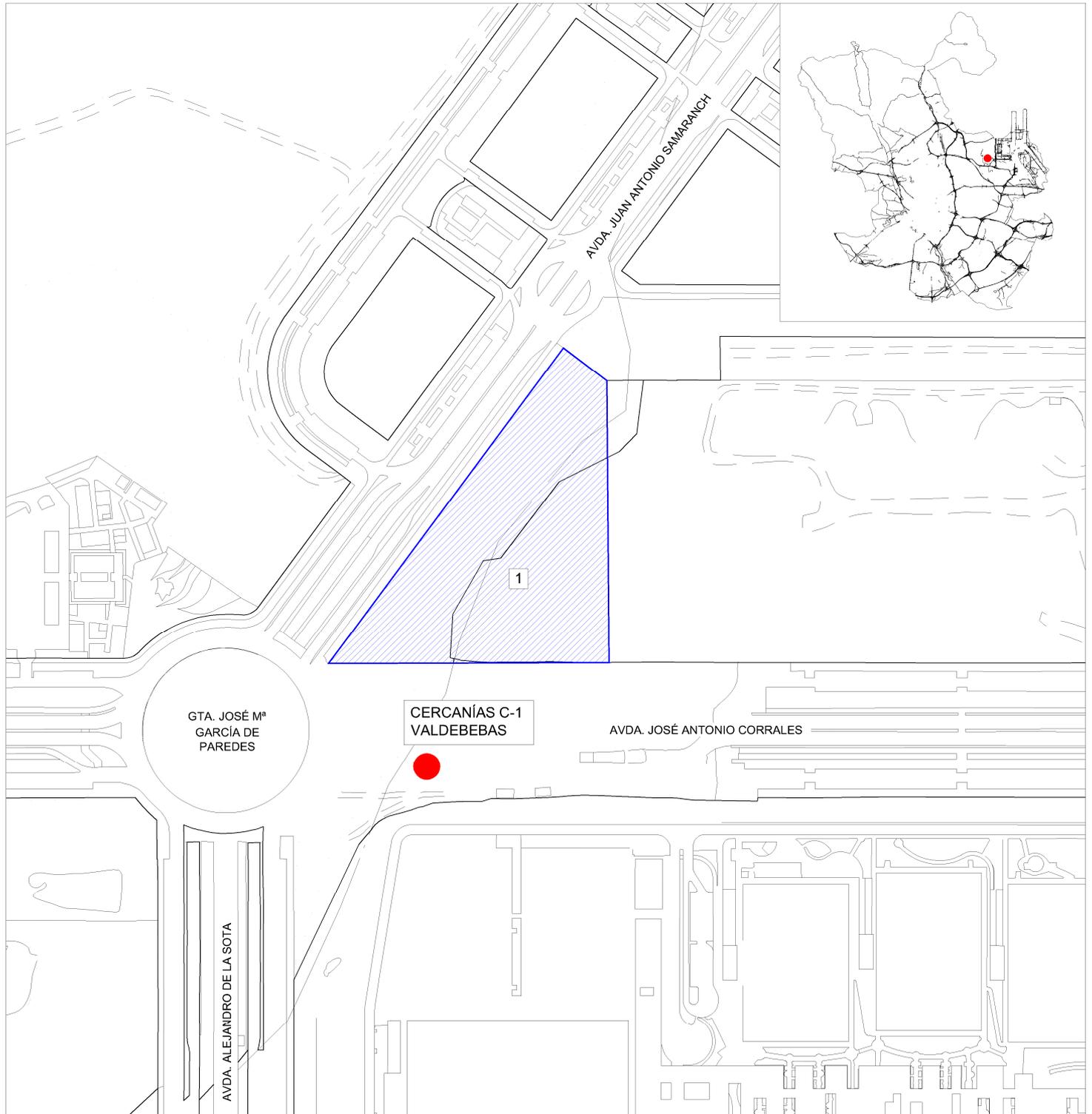


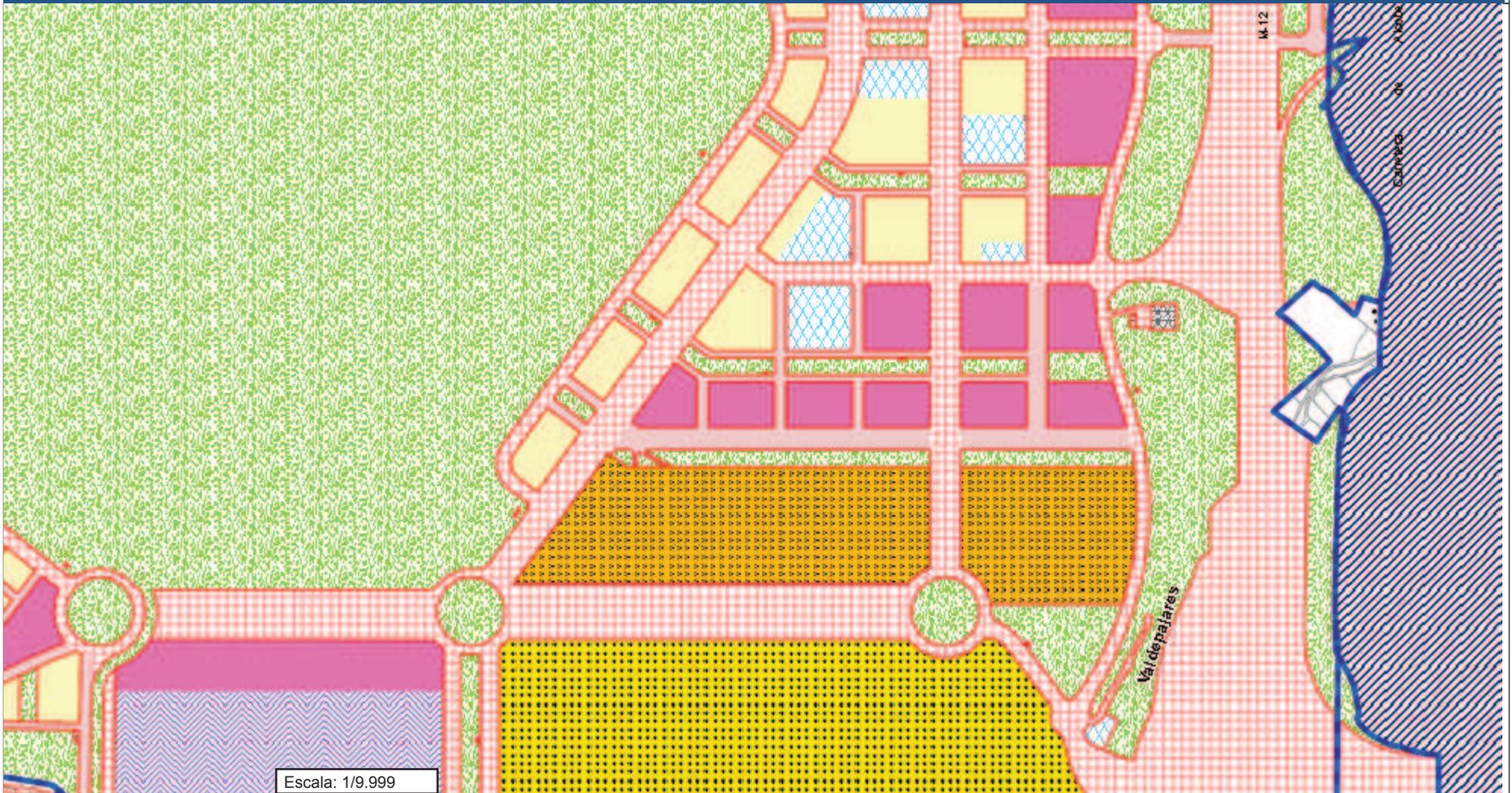
VALDEBEBAS

1 LOCALIZACIÓN APROXIMADA DEL INTERCAMBIADOR PREVISTO

(APE 16.11 CIUDAD AEROPORTUARIA Y PARQUE DE VALDEBEBAS)

E 1: 4000





Escala: 1/9.999

Proyección: Universal Transversal Mercator
Parámetros: Desplazamiento X: 500.000
Desplazamiento Y: 0
Meridiano Central: -3
Factor Corrector: 0,999600

Origen de Latitudes: 0
Unidad Lineal: Metros (1m)
Sistemas de Coordenadas Geográficas:
Nombre: GCS European 1950
Unidad Angular: Grados (0,017453292519943299)

Meridiano Central: Geenwich (0,0)
Datum: European Datum 1950
Elipsoide: International 1924 (Hayford)
Semieje mayor: 6378398
Semieje menor: 6356911,9461279465

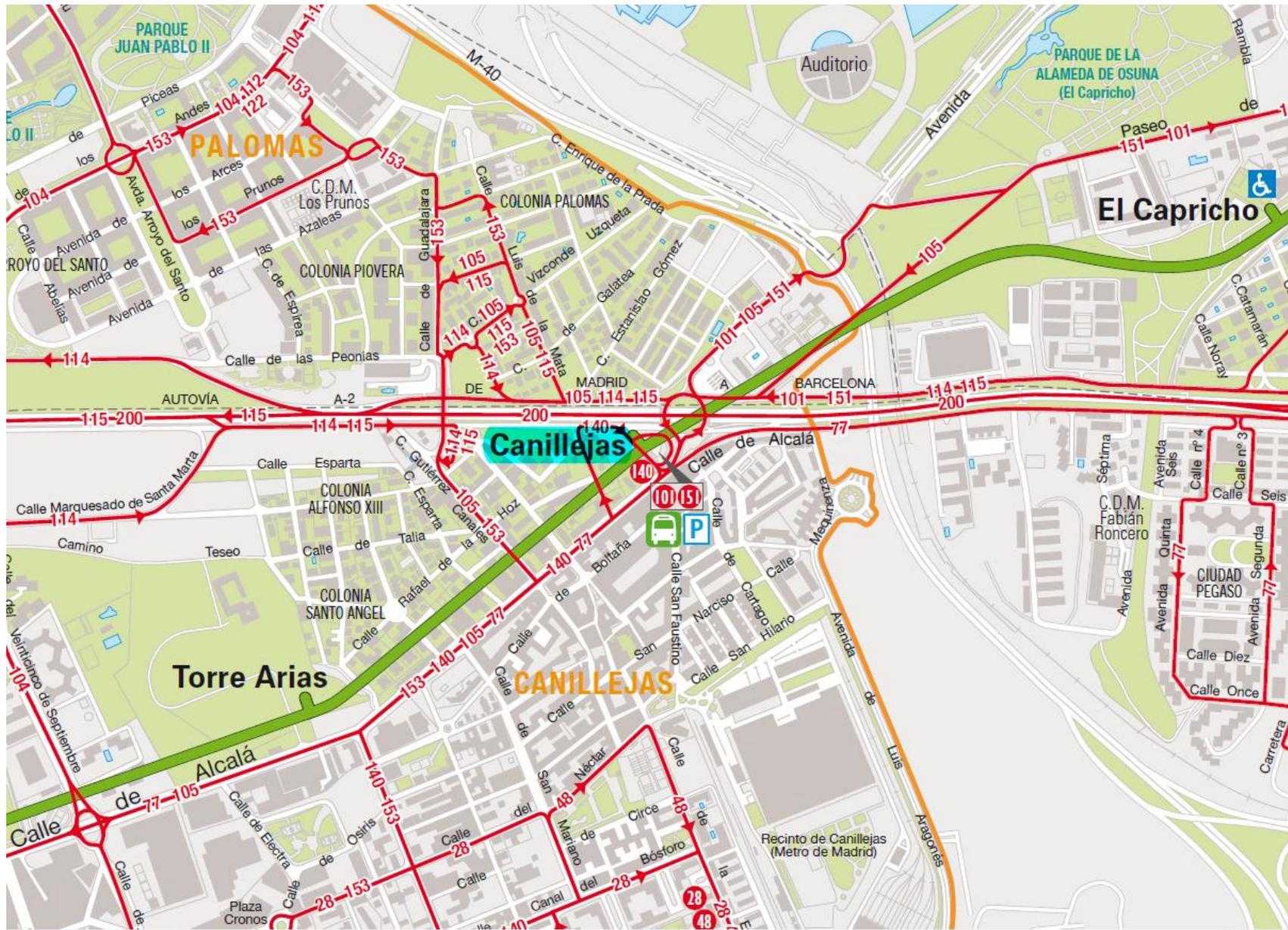




APARCAMIENTO DISUASORIO CANILLEJAS

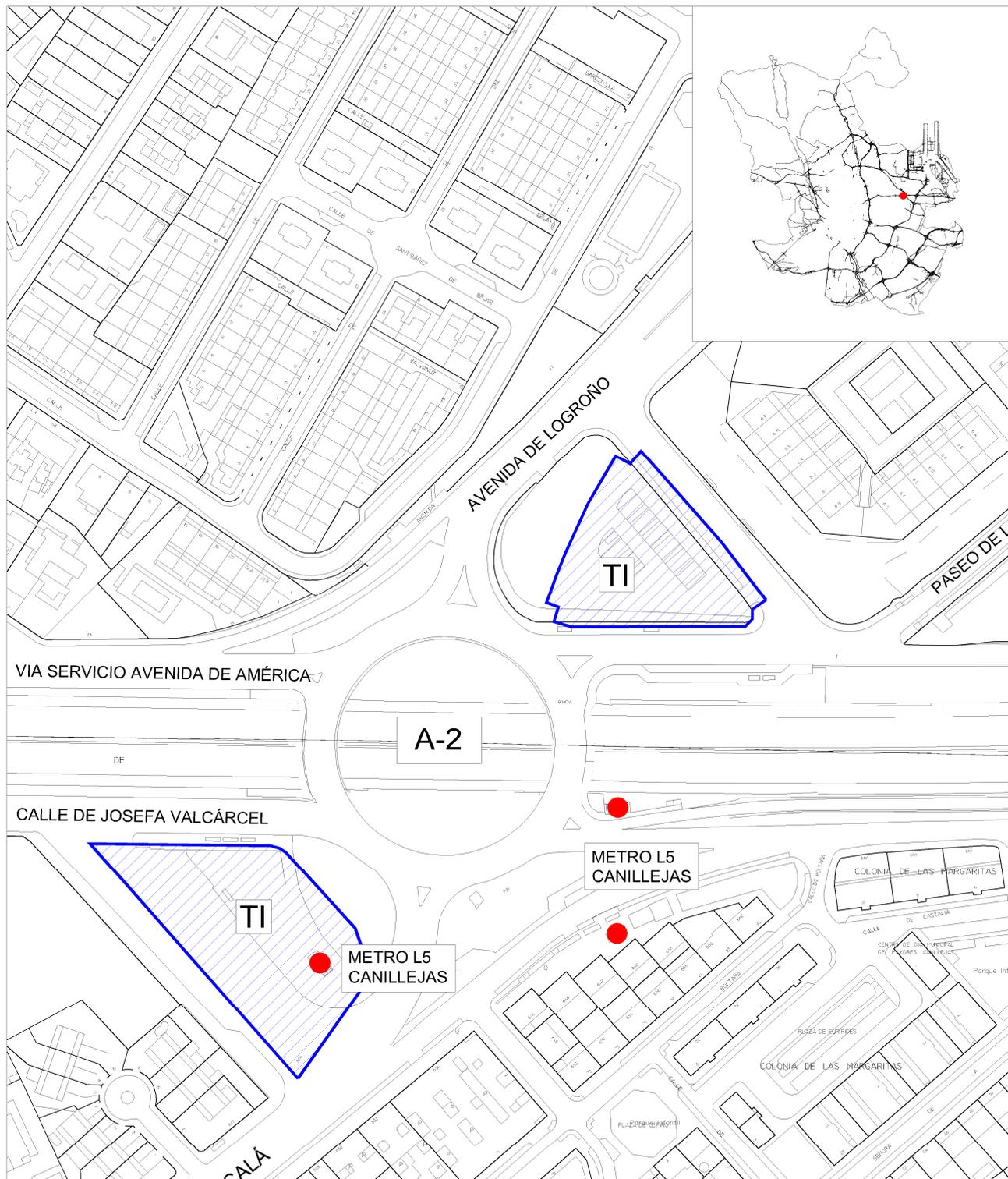
DIRECCIÓN:	Avda. de Logroño con Avenida de América / A-2. Barrio Palomas. Distrito Hortaleza
VIALES DE CONEXIÓN:	A-2
CONEXIÓN INTERMODAL:	<p>Cercanías: No existe</p> <p>Metro: Línea 5 Alameda de Osuna-Casa de Campo</p> <p>Autobuses interurbanos: Dieciséis líneas, cuatro de ellas terminales: 211 (Belvis) 212 (Paracuellos) 827 (Tres Cantos) 828 (UAM-Alcobendas)</p> <p>Autobuses urbanos (EMT): 77 Pl. Ciudad Lineal-Col. Fin de Semana 101 Canillejas-Aeropuerto-Barajas 105 Pl. Ciudad Lineal-Barajas Lineal 114 Avda. América-Bº del Aeropuerto 115 Avda. América-Barajas América 140 Canillejas-Pavones 151 Canillejas-Barajas 200 Avda. América-Aeropuerto</p>
INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:	<p>PGOUM 97: Calificación: Dotacional para el Transporte. INTERCAMBIADOR</p> <p>PARCELA MUNICIPAL DISPONIBLE (PMS): - Parcela TI.- Nº Inventario 12.100; Reg. Prop. 17; FR 37.960. Sup.- 3.150,00 m²</p>
PLANO DE SITUACIÓN:	
ANTECEDENTES:	<p>Existen tres documentos, de diferentes fechas, donde se propone la construcción de este aparcamiento disuasorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Estudio de nuevos Estacionamientos de Disuasión</i>. Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid-Consortio Regional de Transportes.

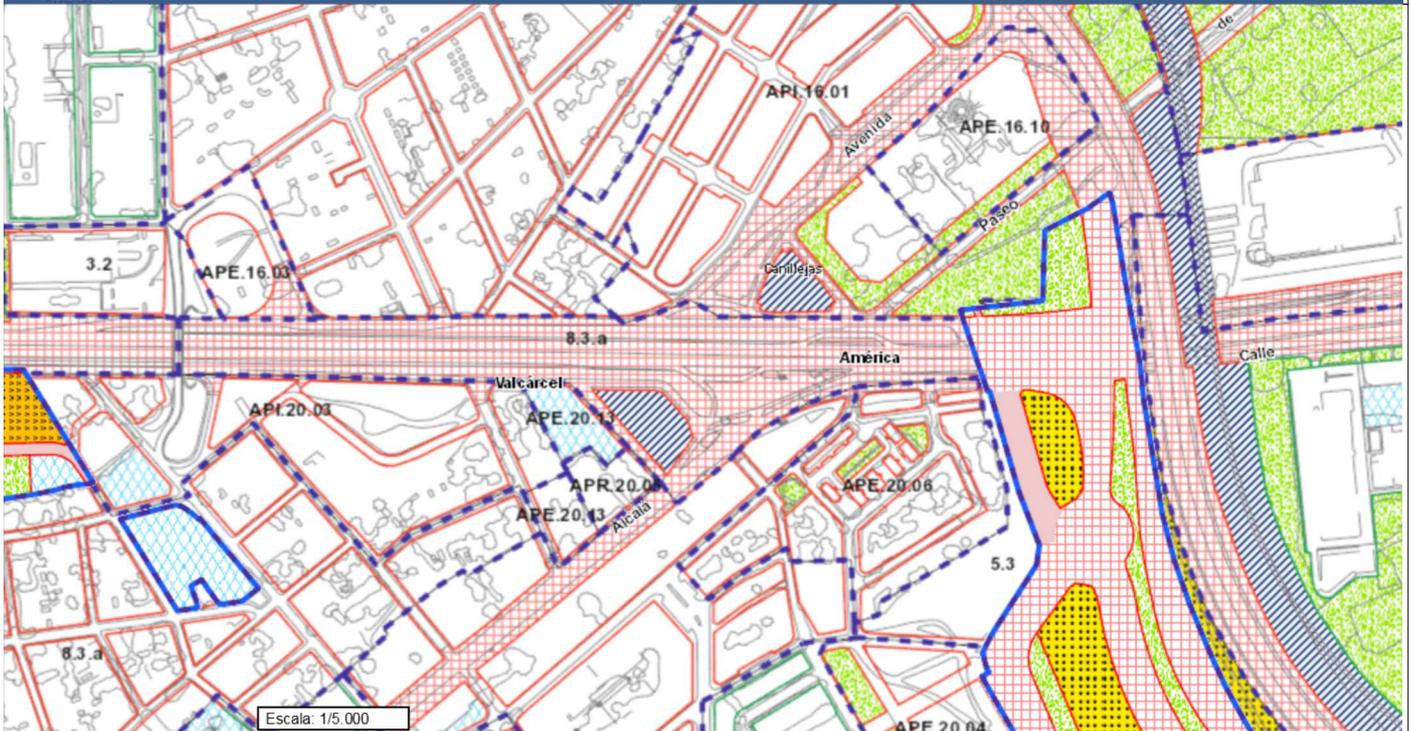
	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes sobre Aparcamientos de Disuasión. 2011. Sin firmar</i> - <i>Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid. Diciembre 2014.</i>
OBSERVACIONES:	<p>El Área intermodal de Canillejas está dividida en dos por la rotonda de conexión de la Avda. de América (A-2) con Avda. de Logroño y la calle de Alcalá.</p> <p>En un lado, al norte de la A-2, se localiza la parcela TI referida, acondicionada en 2010 como aparcamiento en superficie y, al sur, el área intermodal propiamente dicha, donde se sitúa el Metro y un buen número de líneas de autobuses interurbanas (16 líneas) y urbanas (8 líneas).</p> <p>En la parcela norte, objeto de la propuesta hay en la actualidad un aparcamiento en superficie, de acceso libre, con capacidad para 150 vehículos aproximadamente. No obstante hay que señalar que la distancia desde el aparcamiento al núcleo intermodal no es la idónea al tener que cruzar la A-2 por calzadas muy transitadas y reguladas con semáforos.</p> <p>El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) ha propuesto, en el informe realizado a propósito de este Programa de Aparcamientos Disuasorios (PAD), una construcción en altura y bajo rasante que permita una capacidad de 537 plazas.</p> <p>Hay que indicar igualmente que la parcela calificada por el PGOUM 97 como Intercambiador de transportes, de 3.150 m², no coincide exactamente con el espacio que ocupa el aparcamiento actual, de 3.545 m².</p>
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	<p>FASE ÚNICA.- La actuación consistiría en realizar una construcción en altura y bajo rasante ocupando la superficie actualmente existente (ajustada a la superficie determinada en el planeamiento), con una capacidad total de 537 plazas, de acuerdo a los criterios del CRTM, minimizando al máximo posible el impacto visual de la construcción.</p> <p>Nº de plazas sobre rasante.- 297 Nº de plazas bajo rasante.- 240</p> <p>En aplicación del artículo 7.15.27 de las NNUU del PGOUM 97, previo al inicio de las obras será necesaria la redacción de un Plan Especial.</p>
PRESUPUESTO ESTIMADO:	<p>FASE ÚNICA.- Aparcamiento en edificación sobre y bajo rasante:</p> <p>Sobre rasante.- 297 plazas x 11.500 €/plaza = 3.415.500 € Bajo rasante.- 240 plazas x 20.700 €/plaza = 4.968.000 € TOTA PRESUPUESTO.- = 8.383.500 €</p>



CANILLEJAS

E 1: 2000





Proyección: Universal Transversal Mercator Origen de Latitudes: 0 Meridiano Central: Geenuich (0,0)
 Parámetros: Desplazamiento X: 500.000 Unidad Lineal: Metros (Im) Datum: European Datum 1950
 Desplazamiento Y: 0 Sistemas de Coordenadas Geográficas: Elipsoide: International 1924 (Hayford)
 Meridiano Central: -3 Nombre: GCS European 1950 Semieje mayor: 6378388
 Factor Corrector: 0,999600 Unidad Angular: Grados (0,017453292519943299) Semieje menor: 6356911,9461279465



Leyenda

Planeamiento Urbanístico

Alineaciones Alineación oficial Alineación en volumetría específica Ámbitos de ordenación Límite del ámbito <table border="1"> <tr> <td>Suelo urbano</td> <td>Norma Grado Nivel</td> <td>Ordenación Distrito N° de orden</td> </tr> <tr> <td>7.2.a</td> <td>APR.21.05</td> <td></td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>Suelo urbanizable</td> <td>Ordenación Cuatrienio N° de orden</td> <td>Ordenación N° de orden</td> </tr> <tr> <td>UZP.2.03</td> <td>UNP.4.03</td> <td></td> </tr> </table> <table border="1"> <tr> <td>Suelo no urbanizable</td> <td>Ordenación Nivel de protección</td> </tr> <tr> <td>NUP.2</td> <td></td> </tr> </table>	Suelo urbano	Norma Grado Nivel	Ordenación Distrito N° de orden	7.2.a	APR.21.05		Suelo urbanizable	Ordenación Cuatrienio N° de orden	Ordenación N° de orden	UZP.2.03	UNP.4.03		Suelo no urbanizable	Ordenación Nivel de protección	NUP.2		Ámbitos de Ordenación AOE.00.01 Ordenación especial Suelo urbano 7.2.a Norma zonal Norma zonal 15 API.14.07 Planeamiento incorporado APE.05.14 Planeamiento específico APR.21.05 Planeamiento remitido Suelo urbanizable UZI.0.09 Incorporado UZP.1.02 Programado UNP.4.03 No programado Suelo no urbanizable NUC Común NUP.2 Protegido	Dotaciones Zonas verdes B Básica S Singular Deportivo B:D Básico S:D Singular D:H Privado Equipamiento EB Básico ES Singular EP Privado Servicio público S:P Básico S:S Singular	Administración pública Servicios infraestructurales Servicios de transporte Transporte ferroviario Transporte aéreo Intercambiadores Logística del transporte Vía pública principal Vía pública secundaria Reserva viaria y ferroviaria Trazado indicativo (APR)
Suelo urbano	Norma Grado Nivel	Ordenación Distrito N° de orden																	
7.2.a	APR.21.05																		
Suelo urbanizable	Ordenación Cuatrienio N° de orden	Ordenación N° de orden																	
UZP.2.03	UNP.4.03																		
Suelo no urbanizable	Ordenación Nivel de protección																		
NUP.2																			

Ejes Terciarios

Parcelas con frente a calles pertenecientes a los Ejes Terciarios regulados por el Capítulo 8.10 de las Normas Urbanísticas del PGOM97

Planeamiento Desarrollo

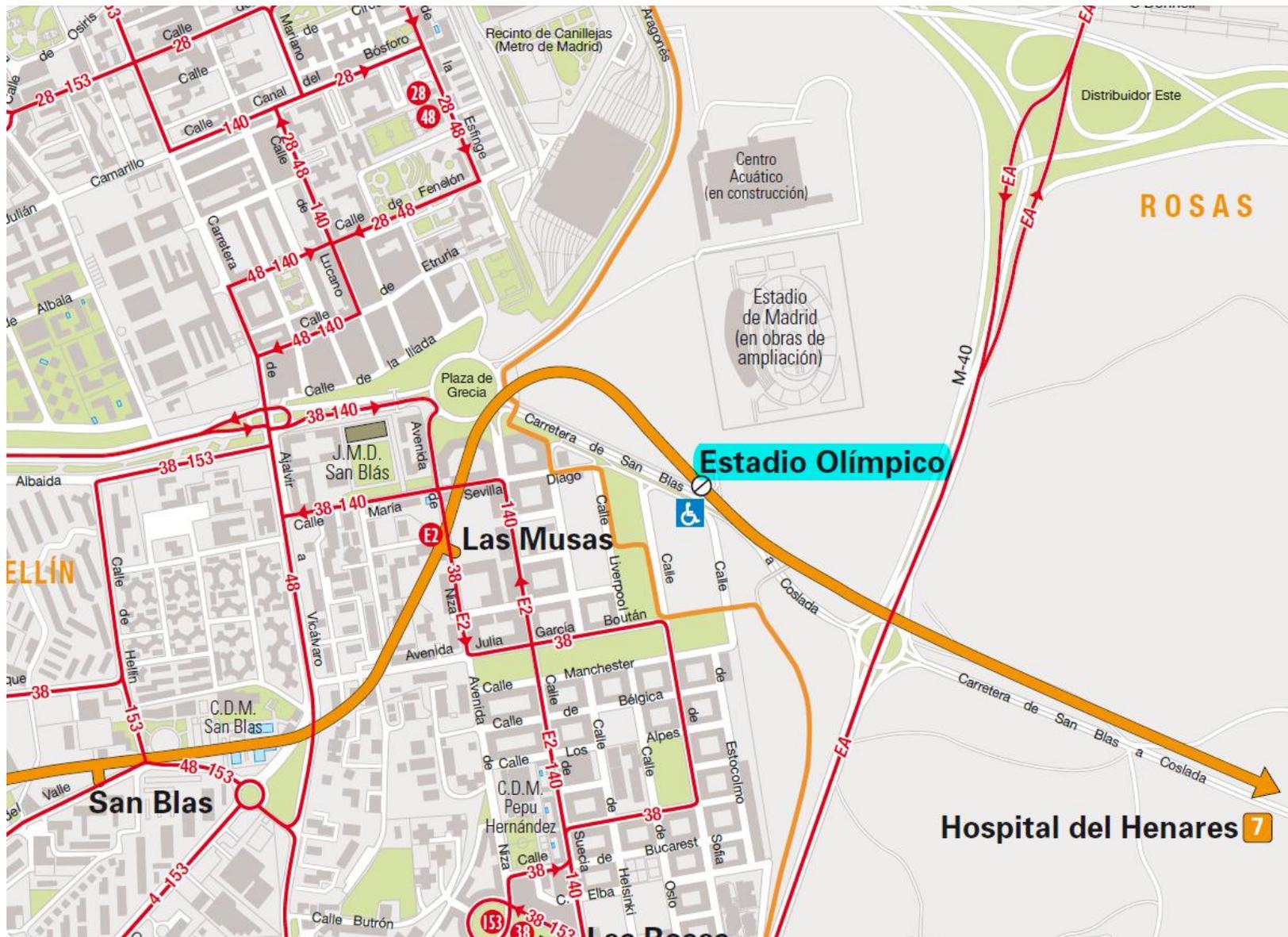
Área con Información Límite del Ambito de Ordenación Alineación	Usos Residencial Industrial Terciario Garaje Aparcamiento Dotacional Servicios Colectivos Administración Pública Deportivo Equipamiento Servicio Público Zonas Verdes Servicios Infraestructurales Servicios de Transporte Vía Pública Principal Secundaria
---	--



APARCAMIENTO DISUASORIO ESTADIO OLÍMPICO

DIRECCIÓN:	Avenida de Arcentales s/n (Ctra. de San Blas a Coslada). Barrio Las Rosas; Distrito San Blas
VIALES DE CONEXIÓN:	M-40. Salida 10. Avenida de Arcentales/Coslada. Conexión completa. M-201; M-21 y A-2 (estas dos últimas más alejadas)
CONEXIÓN INTERMODAL:	<p>Cercanías: No existe</p> <p>Metro: Línea 7 Hospital del Henares-Pitis</p> <p>Autobús interurbano: 286-288-299. Todas con origen en distintos puntos de Coslada y final en Ciudad Lineal (Hnos. G^a Noblejas)</p> <p>Bus EMT: No existe (La línea más cercana dista 550 m. Línea 38. Parada Sofía-Manchester)</p>
INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:	<p>PGOUM 97: AOE 00.08 Parque Olímpico-Sector Oeste En tramitación MPG Parque Olímpico-Sector Oeste (Aprobación Provisional.- 20.02.2015)</p> <p>Suelo patrimonial.- Espacio reservado en la MPG como Dotación de Aparcamiento para 1.510 plazas (fuente: Proyecto de Urbanización en AOE 00.08. Aparcamiento sur ES.02b, noviembre 2015. EMVS)</p>
PLANO DE SITUACIÓN:	
ANTECEDENTES:	<p>Existen dos documentos, de diferentes fechas, donde se propone la construcción de este aparcamiento disuasorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Estudio de nuevos Estacionamientos de Disuasión.</i> Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid-Consortio Regional de Transportes.

	- <i>Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid. Diciembre 2014.</i>								
OBSERVACIONES:	<p>El suelo previsto para ubicar el aparcamiento disuasorio es de propiedad municipal, si bien su disponibilidad estaría supeditada a la aprobación definitiva de la MPG que actualmente se está tramitando, o mediante la figura de usos provisionales establecida en las normas urbanísticas del PGOUM 97.</p> <p>No obstante, y a pesar de ser una propuesta que figura en los documentos municipales antes enunciados, en la actualidad hay apenas una veintena de coches aparcados diariamente alrededor de la estación (sólo está abierta la salida de Metro situada en la calle de Estocolmo, estando cerrada al público la salida directa al Estadio Olímpico), por lo que no se utiliza como transferencia del vehículo privado al transporte público. Una de las razones puede radicar en que es un punto de escasa comunicación con el resto de la ciudad, por cuanto sólo dispone de una línea de Metro y 3 líneas de buses interurbanos que van de Coslada a Ciudad Lineal. No tiene autobuses EMT próximos ni estación de Cercanías. En cuanto al acceso en vehículo privado tiene conexión completa con la M-40 por la salida 10 (Coslada-Avenida de Arcentales) a través de la M-201. También estarían relativamente próximos, a través de la M-40, los ejes M-21 (que es un desdoblamiento al sur de la A-2) y la A-2.</p> <p>Por tanto, el éxito del aparcamiento estaría muy supeditado a la celebración de eventos en el Estadio Olímpico, escenarios de restricción de tráfico, y acaso para aquellos usuarios que no pueden aparcar en el disuasorio de la estación de Coslada, por estar saturado, ya que la conexión vial desde Coslada es directa a través de la M-201.</p>								
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	<p>FASE ÚNICA.- La actuación consistiría en adelantar la ejecución del aparcamiento Sur al servicio del Estadio Olímpico que figura en la MPG que se está tramitando actualmente, y que según el proyecto de urbanización redactado por la EMVS tiene una capacidad de 1.510 vehículos (ES-02b). Para ello habría que ejecutar los viarios perimetrales al aparcamiento, su conexión con la M-201 y abrir el acceso a la estación de Metro que hay junto al aparcamiento a construir, actualmente cerrado.</p> <p>También debería crearse en este punto una parada adecuada en la M-201 para las 3 líneas de autobuses interurbanos que provienen de Coslada en dirección a Ciudad Lineal.</p>								
PRESUPUESTO ESTIMADO:	<p>FASE ÚNICA:</p> <table> <tr> <td>Aparcamiento en superficie: 1.510 plazas x 3.500 €/plaza</td> <td>= 5.285.000 €</td> </tr> <tr> <td>Viarios perimetrales al aparcamiento:</td> <td>= 528.000 €</td> </tr> <tr> <td>Rotonda de conexión con la M-201 y dársenas de buses interurbanos</td> <td>= 1.100.000 €</td> </tr> <tr> <td>TOTAL PRESUPUESTO</td> <td>= 6.913.000 €</td> </tr> </table>	Aparcamiento en superficie: 1.510 plazas x 3.500 €/plaza	= 5.285.000 €	Viarios perimetrales al aparcamiento:	= 528.000 €	Rotonda de conexión con la M-201 y dársenas de buses interurbanos	= 1.100.000 €	TOTAL PRESUPUESTO	= 6.913.000 €
Aparcamiento en superficie: 1.510 plazas x 3.500 €/plaza	= 5.285.000 €								
Viarios perimetrales al aparcamiento:	= 528.000 €								
Rotonda de conexión con la M-201 y dársenas de buses interurbanos	= 1.100.000 €								
TOTAL PRESUPUESTO	= 6.913.000 €								



Estadio Olímpico

Las Musas

San Blas

Hospital del Henares 7

ROSAS

Estadio de Madrid
(en obras de ampliación)

Centro Acuático
(en construcción)

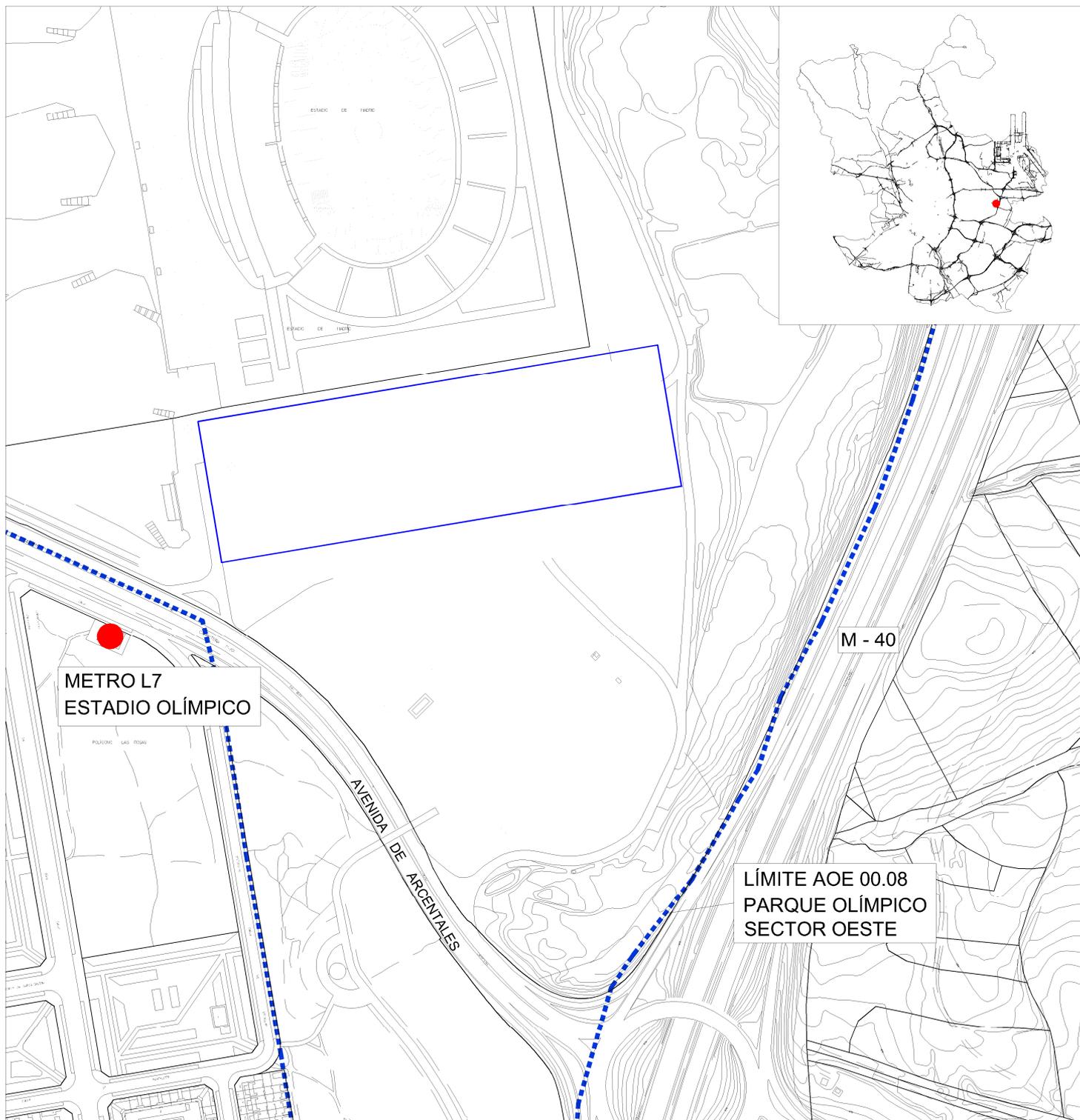
J.M.D. San Blas

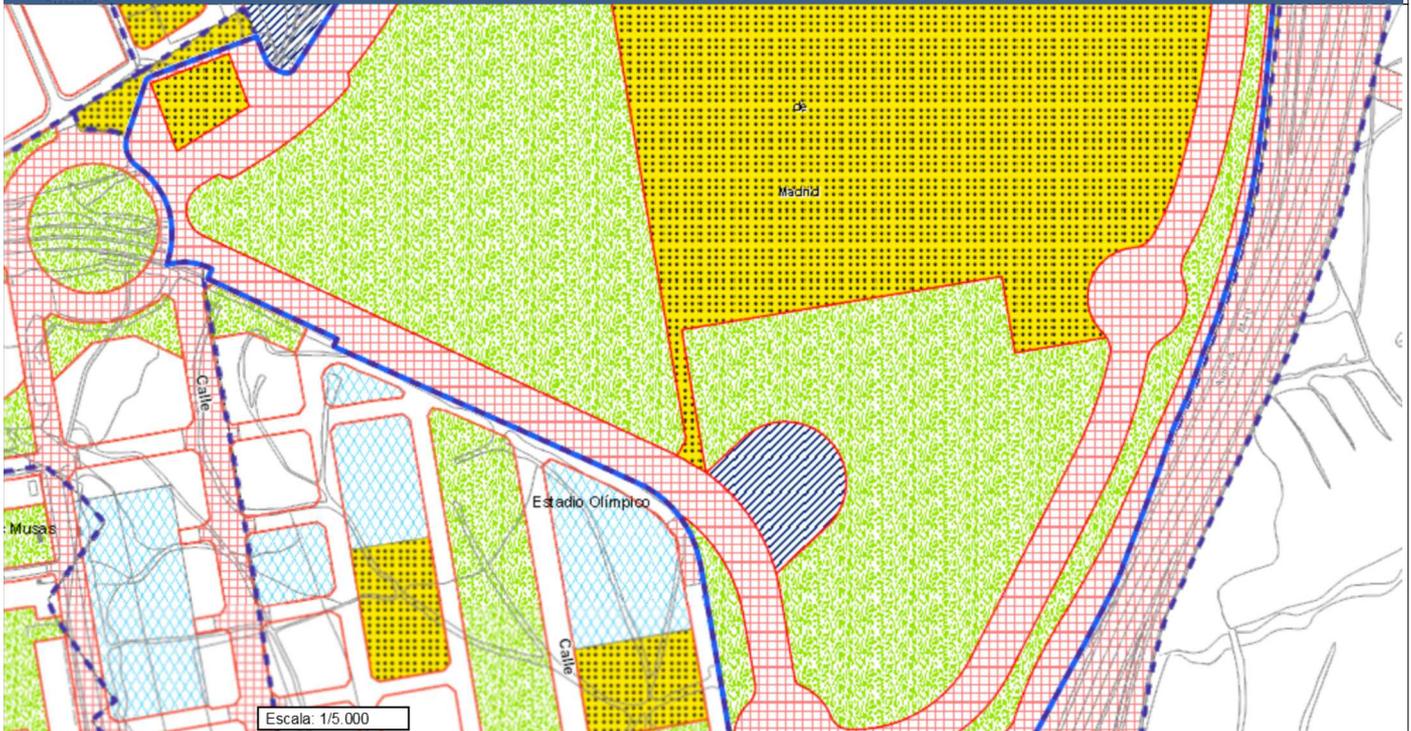
C.D.M. San Blas

C.D.M. Pepu Hernández

ESTADIO OLÍMPICO

E 1: 5000



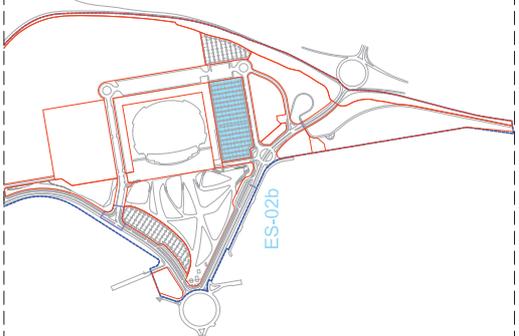


Proyección: Universal Transversal Mercator Origen de Latitudes: 0 Meridiano Central: Geenuich (0,0)
 Parámetros: Desplazamiento X: 500.000 Unidad Lineal: Metros (Im) Datum: European Datum 1950
 Desplazamiento Y: 0 Sistemas de Coordenadas Geográficas: Elipsoide: International 1924 (Hayford)
 Meridiano Central: -3 Nombre: GCS European 1950 Semieje mayor: 6378388
 Factor Corrector: 0,999600 Unidad Angular: Grados (0,017453292519943299) Semieje menor: 6356911,9461279465

06/11/2015 Este documento ha sido generado con una finalidad meramente informativa, careciendo de cualquier validez jurídica Página 1

Leyenda			
Planeamiento Urbanístico			
Alineaciones - - - - - Alineación oficial - - - - - Alineación en volumetría específica Ámbitos de ordenación - - - - - Límite del ámbito Suelo urbano Norma Grado Nivel Ordenación Distrito N° de orden 7.2.a APR.21.05 Suelo urbanizable Ordenación Cuatrienio N° de orden Ordenación N° de orden UZP.2.03 UNP.4.03 Suelo no urbanizable Ordenación Nivel de protección NUP.2	Ámbitos de Ordenación AOE.00.01 Ordenación especial Suelo urbano 7.2.a Norma zonal Norma zonal 15 API.14.07 Planeamiento incorporado APE.05.14 Planeamiento específico APR.21.05 Planeamiento remitido Suelo urbanizable UZI.0.09 Incorporado UZP.1.02 Programado UNP.4.03 No programado Suelo no urbanizable NUC Común NUP.2 Protegido	Dotaciones Zonas verdes B Básica S Singular Deportivo B:B Básica S:S Singular P:P Privado Equipamiento EB Básica ES Singular EP Privado Servicio público S:P Básica S:S Singular	Administración pública Servicios infraestructurales Servicios de transporte Transporte ferroviario Transporte aéreo Intercambiadores Logística del transporte Vía pública principal Vía pública secundaria Reserva viaria y ferroviaria Trazado indicativo (APR)
Ejes Terciarios			
Parcelas con frente a calles pertenecientes a los Ejes Terciarios regulados por el Capítulo 8.10 de las Normas Urbanísticas del PGOUN97			

Planeamiento Desarrollo	
Área con Información Límite del Ambito de Ordenación Alineación	Usos Residencial Industrial Terciario Garaje Aparcamiento Dotacional Servicios Colectivos Administración Pública Deportivo Equipamiento Servicio Público Zonas Verdes Servicios Infraestructurales Servicios de Transporte Vía Pública Principal Secundaria



LÍMITE MODIFICACIÓN PUNTUAL



PLAZAS DE APARCAMIENTO

	MP.PGOUM	P.URBANIZ.	♿
ES-02b	1.373	1.480	30
ES-02c	392	497	12
ES-02d	774	723	16
Total:	2.539	2.700	58

PROYECTO DE URBANIZACIÓN ÁMBITO A.O.E.00.08 "PARQUE OLÍMPICO SECTOR OESTE"

ES-02b

APARCAMIENTO SUR. ES. 02 b

NOVIEMBRE 2015
E: 1/1000

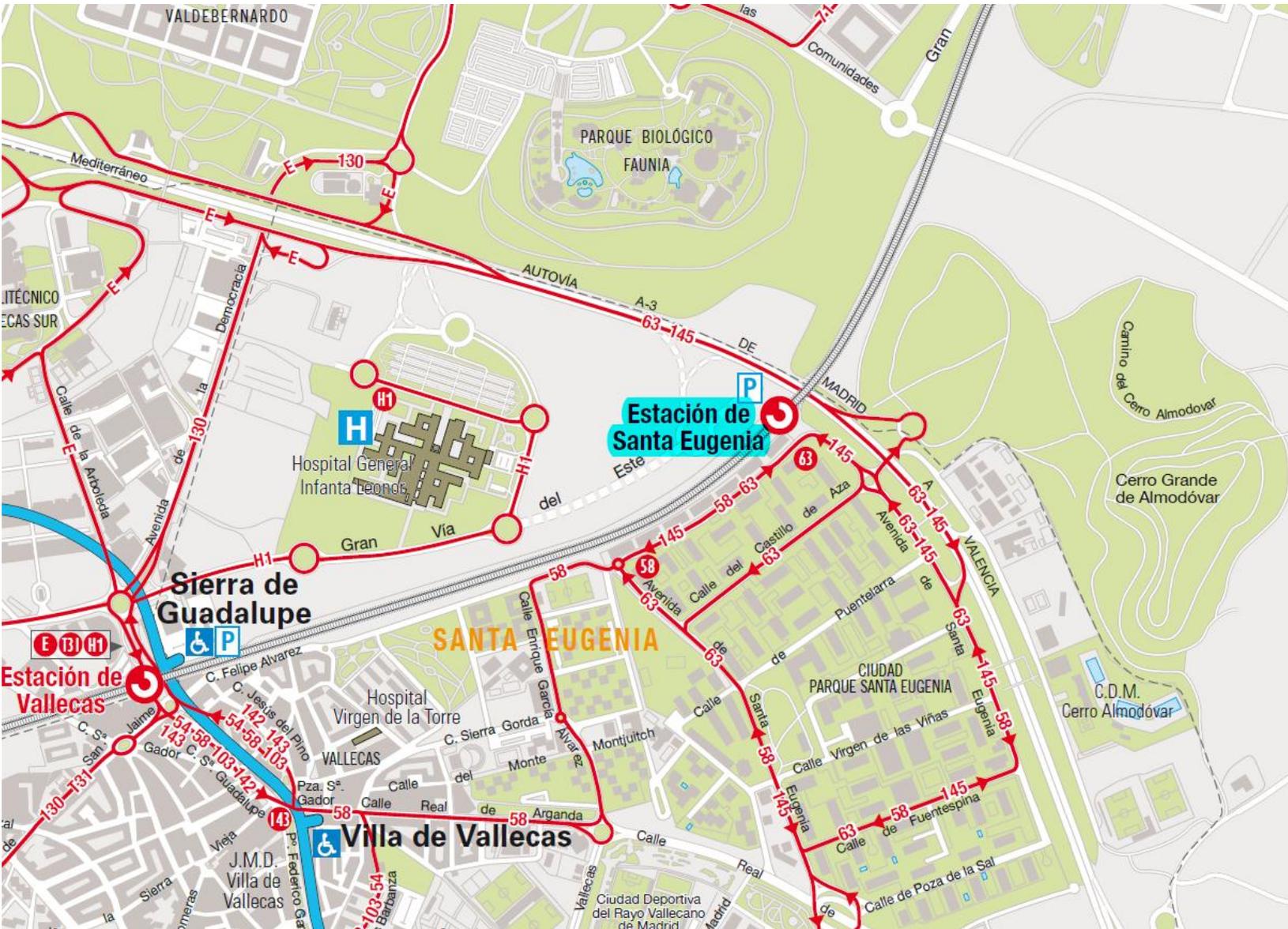


EQUIPO REDACTOR:

APARCAMIENTO DISUASORIO SANTA EUGENIA

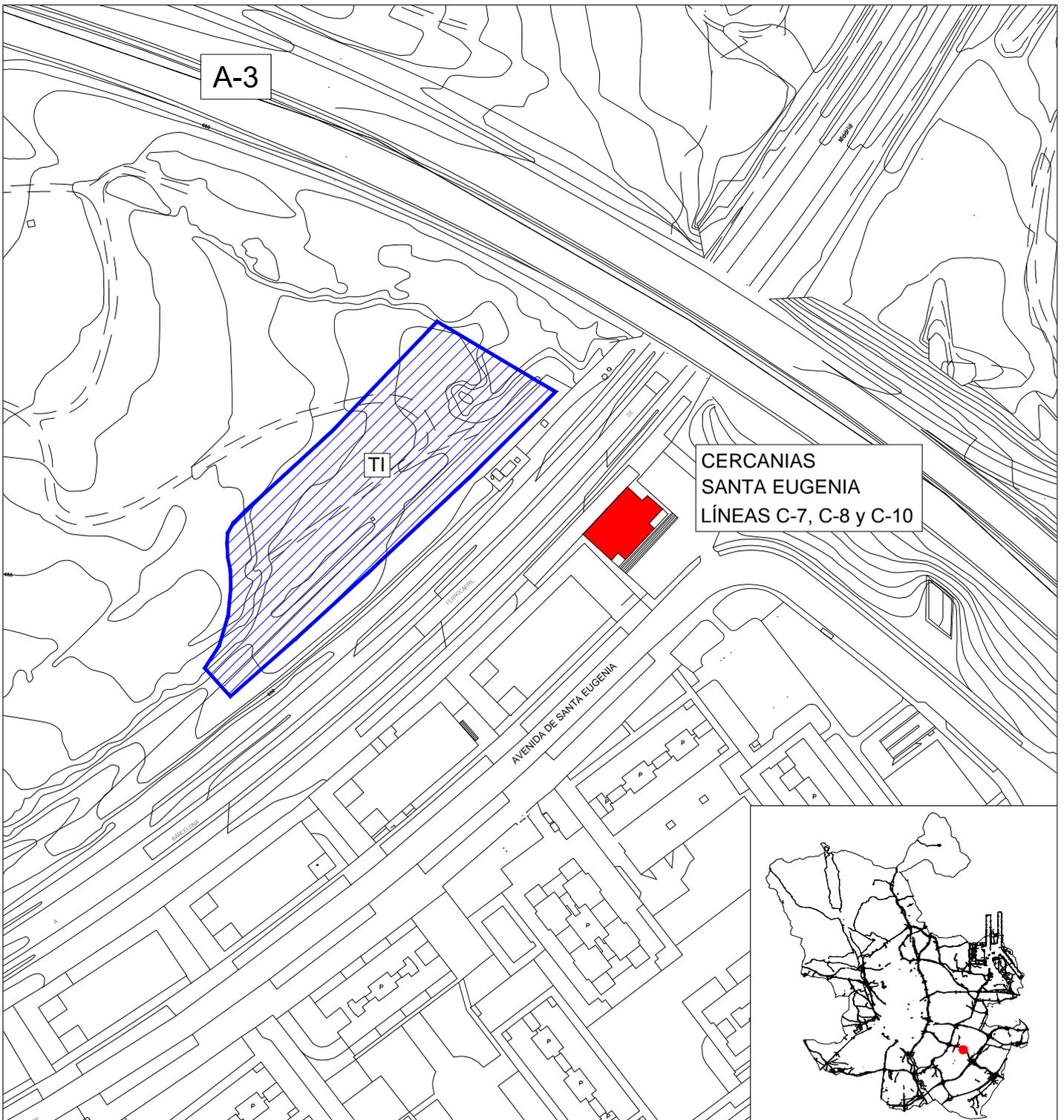
DIRECCIÓN:	Av. de Santa Eugenia s/n, frente a la estación de Cercanías. Barrio: Santa Eugenia. Distrito: Villa de Vallecas
VIALES DE CONEXIÓN:	A-3 (Sin ejecutar conexión. Pendiente de desarrollo urbanístico)
CONEXIÓN INTERMODAL:	<p>Cercanías: C-2 Guadalajara - Chamartín C-7 Alcalá de Henares – Fuente de la Mora</p> <p>Metro: No</p> <p>Autobuses interurbanos: 11 líneas procedentes de Rivas, Morata, Velilla de San Antonio, Arganda, etc., tienen parada en Santa Eugenia aunque muy alejadas de la estación. Todas discurren por la A-3 y finalizan en Conde de Casal.</p> <p>Autobuses urbanos (EMT): 58 Puente de Vallecas – Barrio Sta. Eugenia 63 Avda. Felipe II – Barrio Santa Eugenia 145 Pl. Conde de Casal – Ensanche de Vallecas</p>
INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:	<p>PGOUM 97: API 19.01 Valdebernardo. PE 19.302. Valdebernardo “Hospital de Vallecas” (AD 28.06.2006). Proyecto de Urbanización (AD 08.02.2007) Calificación: TI Dotacional para el Transporte / Intercambiador.</p> <p>SUELO OBTENIDO: SÍ. TITULAR: COMUNIDAD DE MADRID</p>
PLANO DE SITUACIÓN:	
ANTECEDENTES:	<p>Existen dos documentos, de diferentes fechas, donde se propone la construcción de este aparcamiento disuasorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Estudio de nuevos Estacionamientos de Disuasión</i>. Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid-Consortio Regional de Transportes. - <i>Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid</i>. Diciembre 2014.

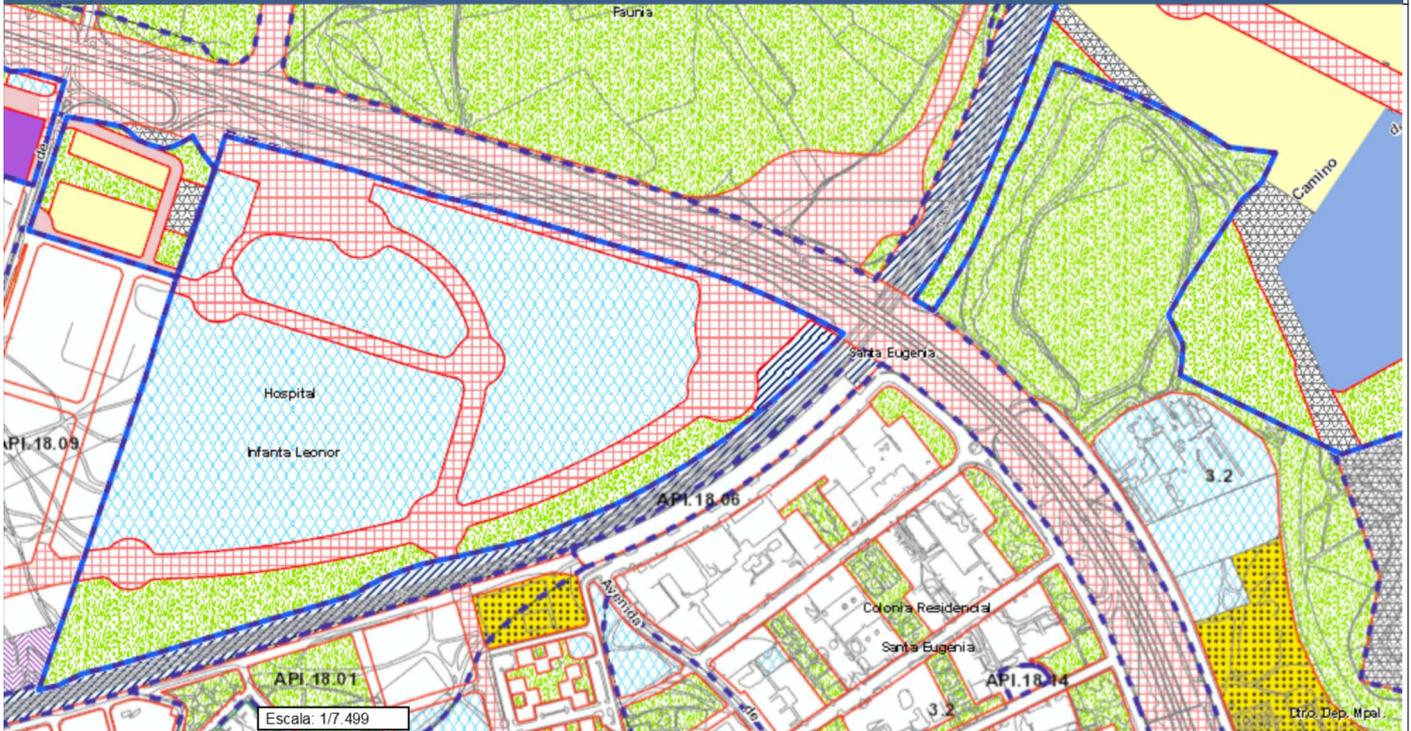
OBSERVACIONES:	<p>Actualmente existe una zona de aparcamiento aneja a la estación de 45 plazas y las líneas EMT actuales con mayor penetración al centro son la 63 y la 145. La intermodalidad con autobuses interurbanos que llegan a Conde de Casal es muy dudosa por la distancia que existe entre la parada de buses (situada en la misma A-3) y la estación de Cercanías, de más de 600 m. andando. Por todo ello la zona está escasamente demandada como intercambiador del vehículo privado con el transporte público y de hecho no se han detectado problemas de aparcamiento en sus alrededores, si bien el aparcamiento de la Estación de Cercanías actual tiene una ocupación del 100%.</p> <p>La parcela TI prevista por el planeamiento para la construcción de un aparcamiento disuasorio se encuentra situada al noroeste de la actual estación de Cercanías, y en la actualidad el ámbito en el que se encuentra aún está pendiente de desarrollo en su gestión (no se ha ejecutado la urbanización ni la conexión vial de estos suelos con la A-3).</p> <p>Por lo tanto es un aparcamiento que solo puede plantearse a largo plazo, una vez desarrollada la gestión del ámbito y la urbanización del mismo. En este sentido resulta imprescindible para que el aparcamiento cumpla sus fines de disuasión que, o bien se realicen las conexiones debidas con la A-3 o se adecúen las vías de servicio que transcurren paralelas a esta vía para permitir el acceso rápido y directo al aparcamiento.</p> <p>La operación debe contar por tanto con la Comunidad de Madrid, como titular del suelo, y con el Ministerio de Fomento, como administración competente en las conexiones con la A-3.</p>
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	<p>FASE 1.- En base a la superficie de la parcela destinada a intercambiador de Transportes según el Plan Especial aprobado, de 6.153 m², la capacidad del aparcamiento sería la siguiente:</p> <p>6.153 m² / 20 m² plaza = 307 plazas</p> <p>FASE 2.- Edificio en estructura de 3 plantas sobre rasante:</p> <p>6.153 m² x 3 plantas = 18.459 m² / 25 m² plaza = 738 plazas (TOTAL ACUMULADO)</p>
PRESUPUESTO ESTIMADO:	<p>FASE 1.- 307 plazas x 3.500 €/plaza = 1.074.500 €</p> <p>FASE 2.- 738 plazas x 11.500 €/plaza = 8.487.000 € (TOTAL ACUMULADO)</p>



SANTA EUGENIA

E 1:2000





Proyección: Universal Transversal Mercator Origen de Latitudes: 0 Meridiano Central: Geenuwich (0,0)
 Parámetros: Desplazamiento X: 500.000 Unidad Lineal: Metros (Im) Datum: European Datum 1950
 Desplazamiento Y: 0 Sistemas de Coordenadas Geográficas: Elipsoide: International 1924 (Hayford)
 Meridiano Central: -3 Nombre: GCS European 1950 Semieje mayor: 6378388
 Factor Corrector: 0,999600 Unidad Angular: Grados (0,017453292519943299) Semieje menor: 6356911,9461279465



Leyenda

Planeamiento Urbanístico

<p>Alineaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> Alineación oficial Alineación en volumetría específica <p>Ámbitos de ordenación</p> <ul style="list-style-type: none"> ----- Límite del ámbito <p>Suelo urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> Norma Grado Nivel Ordenación Distrito N° de orden 7.2.a APR.21.05 <p>Suelo urbanizable</p> <ul style="list-style-type: none"> Ordenación Cuatrienio N° de orden Ordenación N° de orden UZZP.2.03 UNP.4.03 <p>Suelo no urbanizable</p> <ul style="list-style-type: none"> Ordenación Nivel de protección NUP.2 	<p>Ámbitos de Ordenación</p> <p>AOE.00.01 Ordenación especial</p> <p>Suelo urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> 7.2.a Norma zonal Norma zonal 15 API.14.07 Planeamiento incorporado APE.05.14 Planeamiento específico APR.21.05 Planeamiento remitido <p>Suelo urbanizable</p> <ul style="list-style-type: none"> UZI.0.09 Incorporado UZP.1.02 Programado UNP.4.03 No programado <p>Suelo no urbanizable</p> <ul style="list-style-type: none"> NUC Común NUP.2 Protegido 	<p>Dotaciones</p> <p>Zonas verdes</p> <ul style="list-style-type: none"> B Básica S Singular <p>Deportivo</p> <ul style="list-style-type: none"> B:B Básica S:S Singular D:H Privado <p>Equipamiento</p> <ul style="list-style-type: none"> EB Básica ES Singular EP Privado <p>Servicio público</p> <ul style="list-style-type: none"> S:P Básica S:S Singular 	<ul style="list-style-type: none"> Administración pública Servicios infraestructurales Servicios de transporte Transporte ferroviario Transporte aéreo Intercambiadores Logística del transporte Vía pública principal Vía pública secundaria Reserva viaria y ferroviaria Trazado indicativo (APR)
---	---	--	--

Ejes Terciarios

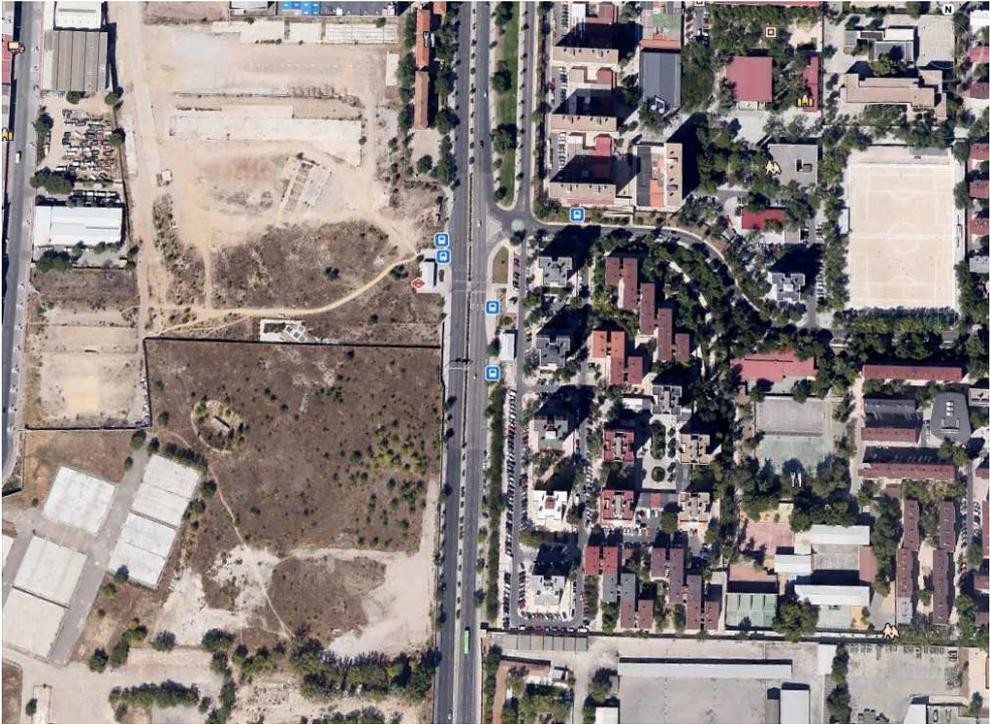
Parcelas con frente a calles pertenecientes a los Ejes Terciarios regulados por el Capítulo 8.10 de las Normas Urbanísticas del PGOU M97

Planeamiento Desarrollo

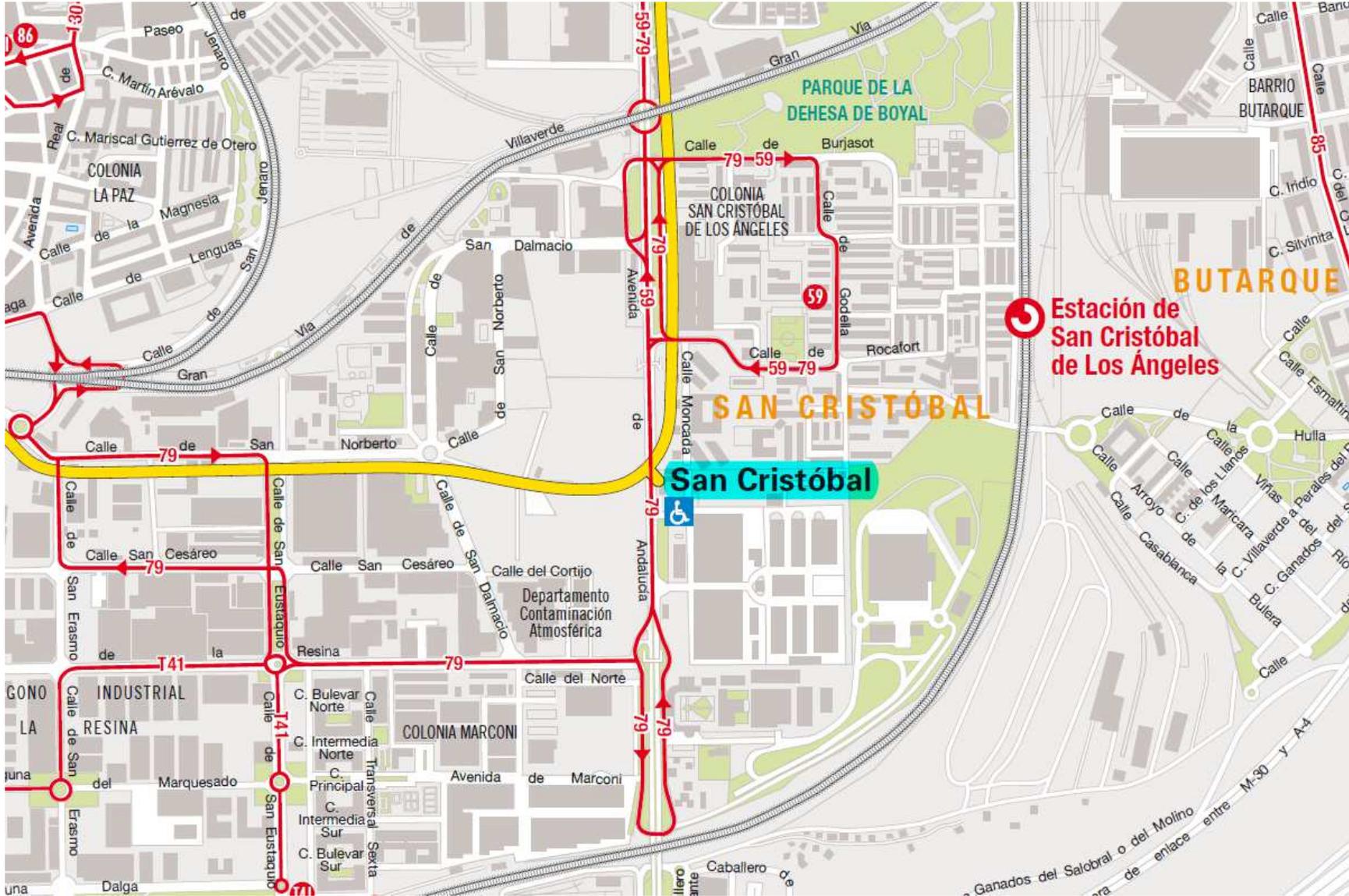
<ul style="list-style-type: none"> Area con Información Límite del Ambito de Ordenación Alineación 	<p>Usos</p> <ul style="list-style-type: none"> Residencial Industrial Terciario Garaje Aparcamiento Dotacional Servicios Colectivos Administración Pública Deportivo Equipamiento Servicio Público Zonas Verdes Servicios Infraestructurales Servicios de Transporte Vía Pública Principal Secundaria
---	--



APARCAMIENTO DISUASORIO SAN CRISTÓBAL

DIRECCIÓN:	Avenida de Andalucía 66A. Barrio: San Andrés. Distrito: Villaverde.
VIALES DE CONEXIÓN:	A-4 / Avenida de Andalucía
CONEXIÓN INTERMODAL:	<p>Cercanías: No existe</p> <p>Metro: San Cristóbal. Línea 3 (Villaverde Alto – Moncloa)</p> <p>Autobuses interurbanos: A lo largo de la Avenida de Andalucía: 414, 421, 422, 423, 424, 426, 429 447, 448. Sólo el 447 tiene parada junto a la estación de Metro San Cristóbal.</p> <p>Autobuses urbanos (EMT): 59 Atocha Renfe – San Cristóbal 79 Legazpi – Villaverde Alto</p>
INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:	<p>PGOUM 97: Área de ordenación Norma Zonal 9.5 Actividades Económicas Calificación: Dotacional Servicios Públicos. Servicios Singulares.</p> <p>TITULAR: Instituto de Vivienda, Infraestructura y Equipamiento de la Defensa (INVIED)</p>
PLANO DE SITUACIÓN:	
ANTECEDENTES:	<p>Existen dos documentos, de diferentes fechas, donde se propone la construcción de este aparcamiento disuasorio en San Cristóbal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Estudio de nuevos Estacionamientos de Disuasión</i>. Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid-Consortio Regional de Transportes. - <i>Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid</i>. Diciembre 2014.

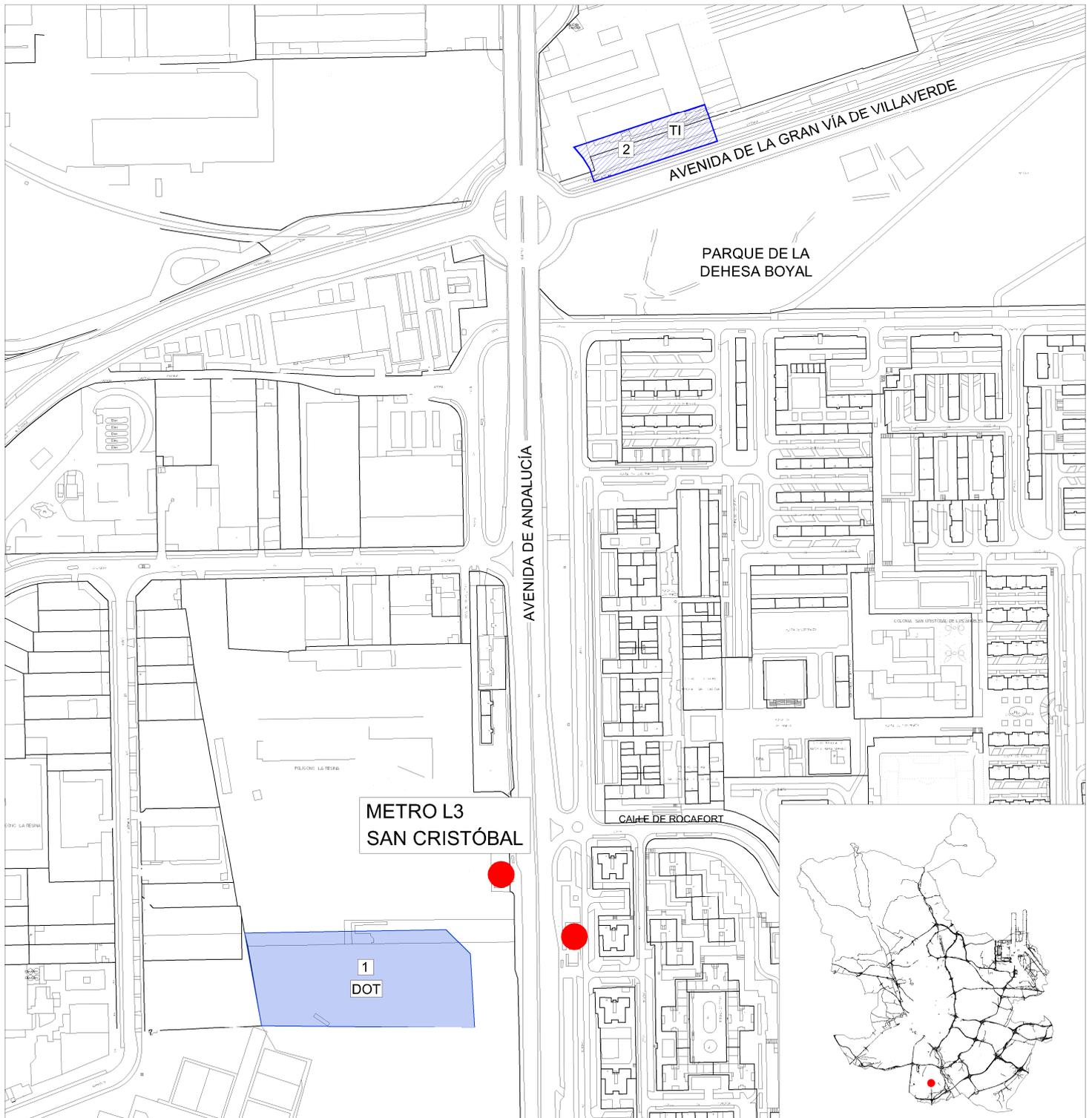
OBSERVACIONES:	<p>Dentro de la operación Gran Vía de Villaverde, el Plan General reserva un suelo calificado como Dotacional para el Transporte denominado “Intercambiador Dehesa Boyal”, de 8.315 m².</p> <p>Este suelo se encuentra en el cruce entre la Gran Vía de Villaverde y la Avenida de Andalucía, está sin obtener todavía y no existe ninguna estación de Cercanías, por lo que la posibilidad de ser utilizado como aparcamiento disuasorio resulta imposible en el momento actual.</p> <p>Por ello, y para ofrecer un aparcamiento disuasorio de relevancia en torno al eje A4/Avenida de Andalucía, se propone desarrollar un aparcamiento de esta naturaleza en los terrenos sin edificar propiedad del Ministerio de Defensa que se encuentran en el margen izquierdo de la Avenida de Andalucía, junto a la estación de Metro de San Cristóbal. Estos terrenos están calificados como Dotacional de Servicios Públicos, por lo que la implantación del aparcamiento estaría supeditada a una modificación del planeamiento o a establecer el mismo como uso provisional en la parcela dotacional, de acuerdo a las normas urbanísticas del PGOUM 97.</p> <p>Para que el aparcamiento tenga eficacia se necesita habilitar un giro a izquierda desde la Avda. de Andalucía, sentido Madrid, hacia el aparcamiento disuasorio, al objeto de no tener que ir hasta la rotonda situada sobre la Gran Vía de Villaverde, 500 m. al norte del aparcamiento propuesto.</p> <p>La zona considerada no es parada de interurbanos. Excepto la línea 447 procedente de Getafe, el resto de autobuses continúa hasta las tres áreas intermodales situadas más cerca del centro de la ciudad: Villaverde Bajo Cruce, Legazpi y Méndez Álvaro. La intermodalidad en el ámbito considerado sería por tanto de coche particular a autobús urbano (hasta Atocha o hasta Legazpi) o Metro (L 3), si bien sería conveniente ampliar el número de líneas de autobuses interurbanos con parada en este enclave.</p>
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	<p>FASE 1.- Se propone realizar las gestiones oportunas con el Instituto de Vivienda, Infraestructura y Equipamiento de la Defensa, propietario del suelo objeto de actuación, para poder realizar un aparcamiento disuasorio en superficie con capacidad para 500 vehículos, junto a la estación de Metro de la línea 3, San Cristóbal.</p> <p>Sup. de cesión: 500 plazas x 20 m² plaza = 10.000 m²</p> <p>FASE 2.- Vinculada a un aumento de la demanda, se propone un aparcamiento en altura, de dos plantas sobre rasante, con capacidad para 1.000 vehículos:</p> <p>Sup. de cesión: 1.000 plazas x 25 m² plaza = 25.000 m² / 2 plantas = 12.500 m²</p>
PRESUPUESTO ESTIMADO:	<p>FASE 1.- 500 plazas x 3.500 €/plaza = 1.750.000 € Conexiones al aparcamiento = 300.000 €</p> <p>FASE 2.- 1.000 plazas x 11.500 € plaza = 11.500.000 €</p>



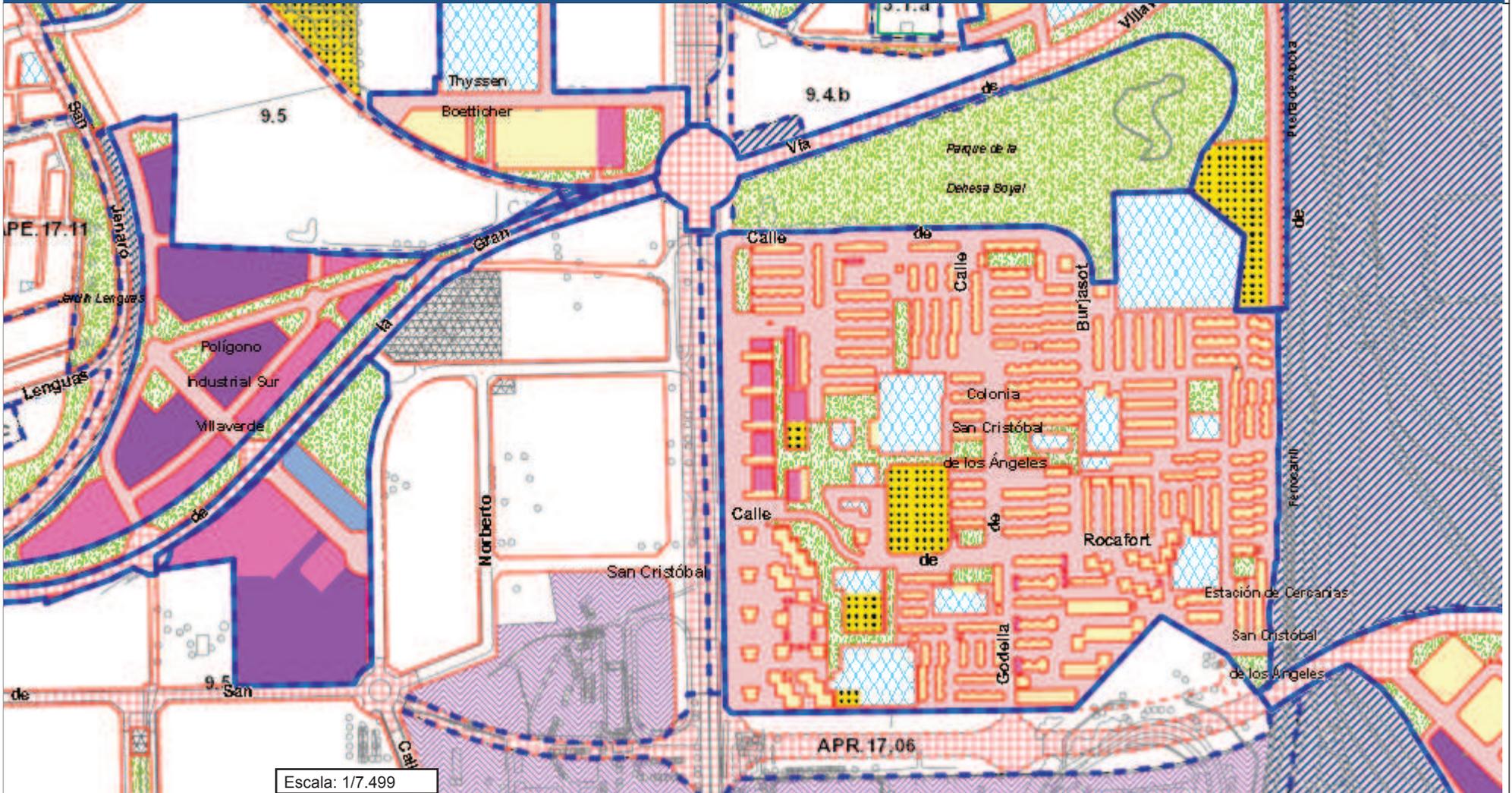
SAN CRISTÓBAL

- 1 APARCAMIENTO EN SUPERFICIE PROPUESTO
- 2 INTERCAMBIADOR RESERVA SUELO PGOUM

E 1: 4000



SAN CRISTÓBAL



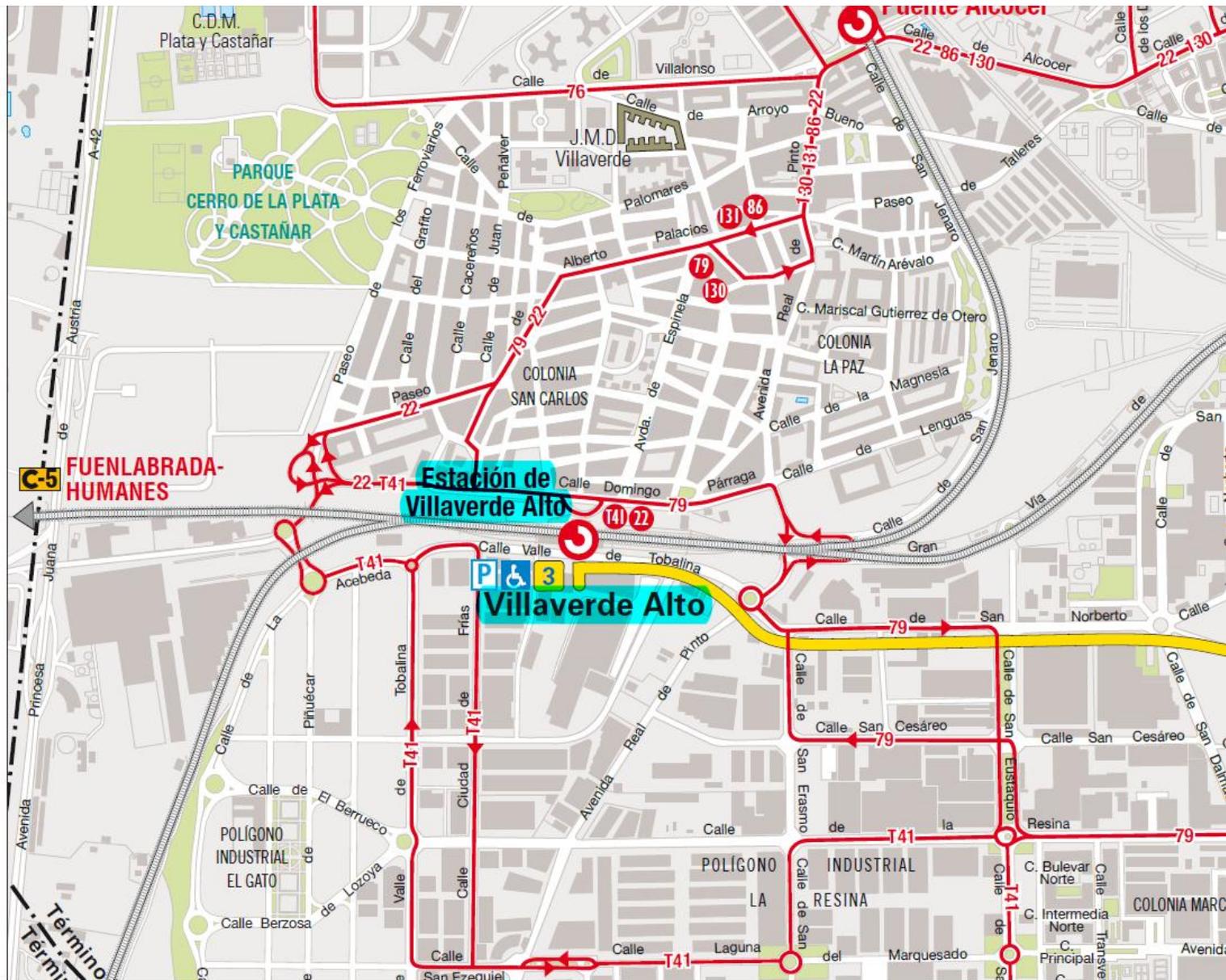
Proyección: Universal Transversal Mercator	Origen de Latitudes: 0	Meridiano Central: Geenwich (0,0)
Parámetros: Desplazamiento X:500.000	Unidad Lineal: Metros (1m)	Datum: European Datum 1950
Desplazamiento Y: 0	Sistemas de Coordenadas Geográficas:	Elipsoide: International 1924 (Hayford)
Meridiano Central: -3	Nombre: GCS European 1950	Semieje mayor: 6378388
Factor Corrector: 0,999600	Unidad Angular: Grados (0,017453292519943299)	Semieje menor: 6356911,9461279465



APARCAMIENTO DISUASORIO VILLAVERDE ALTO

DIRECCIÓN:	Calle Domingo Párraga 15. Barrio: San Andrés. Distrito: Villaverde.
VIALES DE CONEXIÓN:	A-42 M-45
CONEXIÓN INTERMODAL:	<p>Cercanías: C-4 Parla - Colmenar V. / Alcobendas – S. Sebastián de los Reyes C-5 Humanes – M. Álvaro -Móstoles</p> <p>Metro: Villaverde Alto. Línea 3 (Villaverde Alto – Moncloa)</p> <p>Autobuses interurbanos: 432 Leganés – Villaverde Bajo 448 Getafe - Legazpi</p> <p>Autobuses urbanos (EMT): 22 Legazpi – Villaverde Alto 79 Legazpi – Villaverde Alto (por S. Cristóbal de los Ángeles) T41 Villaverde Alto – Polígono La Resina</p>
INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:	<p>PGOUM 97: APR 17.03 Estaciones de Villaverde PERI 17.03 Estaciones de Villaverde (Aprob. Def.- 28.03.2001) MPG 17.302 Gran Vía de Villaverde (Aprob. Def.- 20.03.2002) Calificación: Diferentes calificaciones.</p> <p>SUELO NO MUNICIPAL</p>
PLANO DE SITUACIÓN:	
ANTECEDENTES:	<p>Existen dos documentos, de diferentes fechas, donde se propone la construcción de este aparcamiento disuasorio en San Cristóbal:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Estudio de nuevos Estacionamientos de Disuasión</i>. Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid-Consortio Regional de Transportes.

	- <i>Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid. Diciembre 2014.</i>
OBSERVACIONES:	<p>En el año 2015 se ha demandado en el Plan de Barrio de Villaverde Alto la realización de un aparcamiento disuasorio de gran capacidad, en correspondencia con el Intercambiador de transportes existente.</p> <p>El acceso en vehículo privado desde el sur a la estación de Villaverde Alto no es directo: Desde la autovía M-42 Madrid-Toledo, que es el eje más próximo, ha de tomarse la M-45 a la altura de Getafe norte para acceder bien a través de la Avda. Real de Pinto (salida 7 M-403 Getafe-Villaverde), bien a través de la M-402 (salida 6 Leganés-Villaverde).</p> <p>Actualmente se localizan tres zonas de aparcamiento en superficie alrededor de la estación: una frente a oficinas de Adif al este de la estación (61 plazas y alta ocupación), otra muy extensa al oeste en solar sin acondicionar y otra junto al acceso sur de la estación al otro lado de las vías (40 plazas aprox.) en la calle Valle de Tobalina. Esta calle limita con el extremo norte del Polígono Industrial La Resina y presenta un grado alto de estacionamiento en calzada.</p> <p>Por otra parte, la zona delimitada en el PERI como TF3: Dotacional Transporte Ferroviario, no tiene condiciones ni superficie disponible para desarrollar en ella un aparcamiento disuasorio: alberga edificaciones y accesos de la propia estación actualmente a pleno rendimiento y ocupación.</p> <p>La propuesta pasaría por disponer de superficie en al menos una de las dos zonas calificadas como eje Terciario-Comercial a ambos lados de la estación (zonas T1 y T2) y/o al sur, al otro lado de las vías, en la franja de suelo a lo largo de la calle Valle de Tobalina. De hecho la parcela T1 al estar sin edificar se está utilizando actualmente como aparcamiento espontáneo en superficie.</p> <p>En este sentido se descarta la posibilidad de utilizar la parcela T1 (por ser suelo no exclusivamente público), y se valora la posibilidad de utilizar parte de la parcela T2 (actualmente Base de Mantenimiento de Renfe) y de la TF4.</p> <p>En cualquier caso, dado que el ámbito urbanístico se encuentra sin desarrollo de gestión alguno y la parcela T2 está calificada con el uso Terciario-Comercial, la posible implantación del aparcamiento debería tratarse como un uso provisional, de acuerdo a las normas urbanísticas del PGOUM 97.</p>
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	<p>FASE ÚNICA.- Por las razones expuestas anteriormente, y previo los acuerdos necesarios con ADIF y la definición de la parte de superficie que pudiera ser ocupada por no ser necesaria para el uso ferroviario, se propone la ejecución de un aparcamiento disuasorio en superficie en parte de la parcela T2 y TF4, sin edificar, con una superficie de 7.500 m².</p> <p>Capacidad: 7.500 m² / 20 m² por plaza = 375 plazas</p>
PRESUPUESTO ESTIMADO:	FASE ÚNICA.- 375 plazas x 3.500 €/plaza = 1.312.500 €





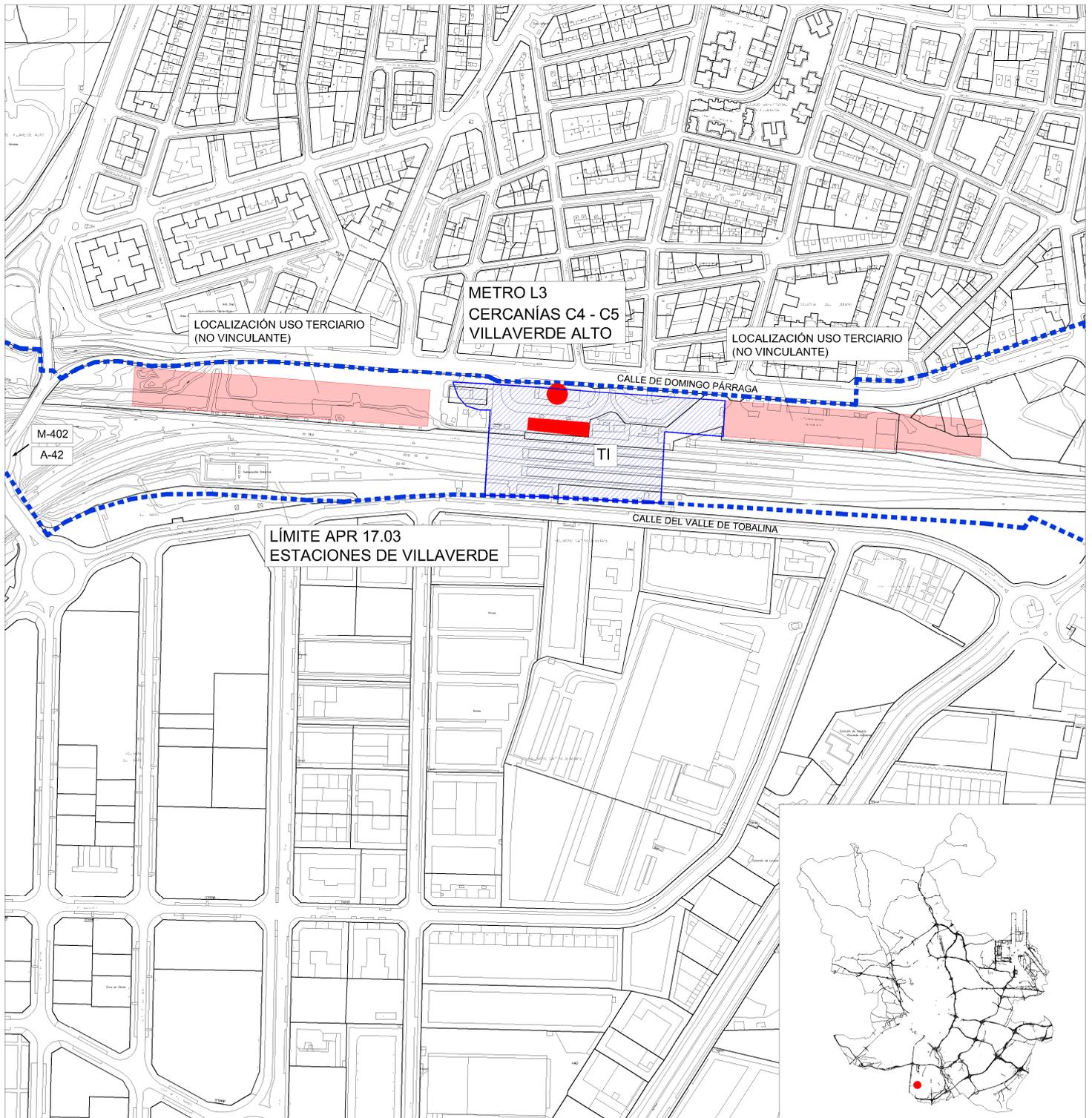
iMADRID!

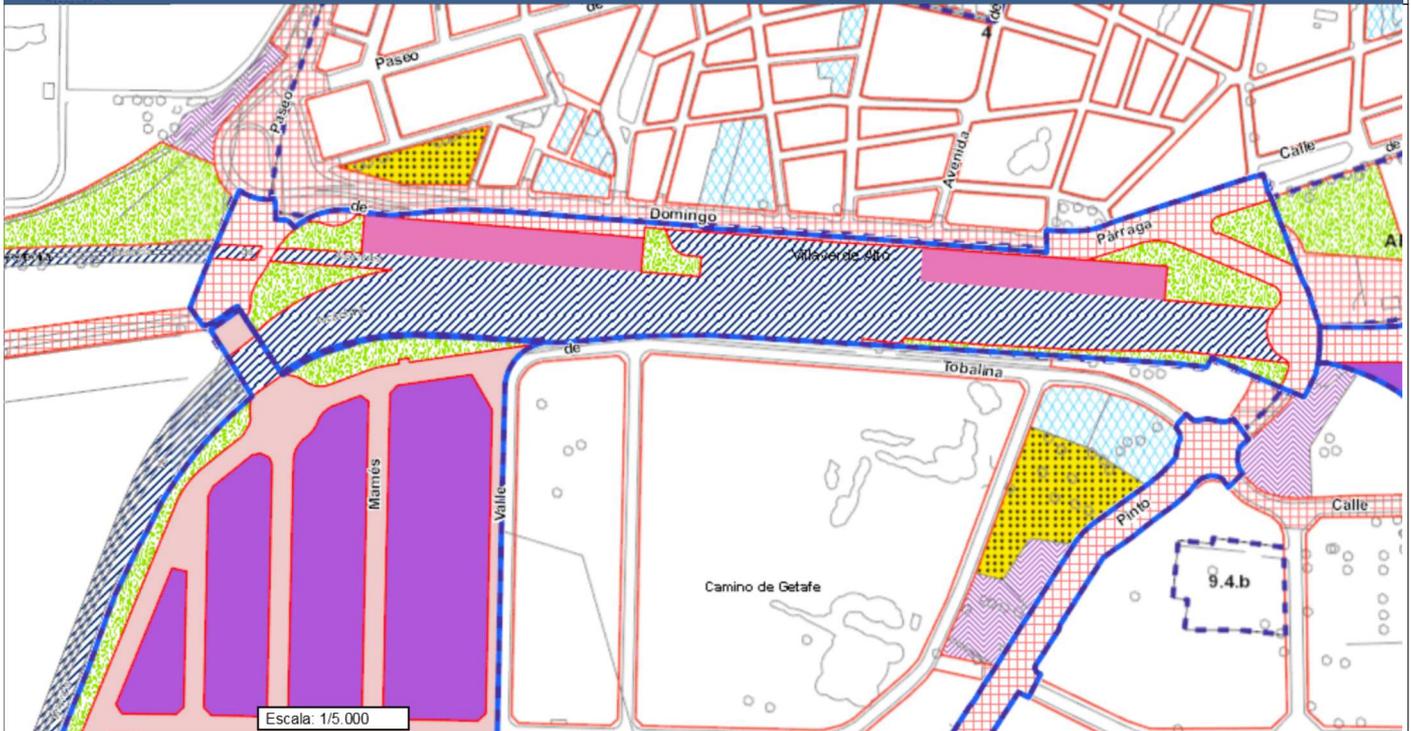
**ÁREA DE GOBIERNO
DE MEDIO AMBIENTE
Y MOVILIDAD**

DIRECCIÓN GENERAL DE GESTIÓN Y
VIGILANCIA DE LA CIRCULACIÓN
C/ Albarracín, 33 - 3ª planta
28037 Madrid
Tlfno: 91 480 38 33

VILLAVERDE ALTO

E 1: 5000





Proyección: Universal Transversal Mercator Origen de Latitudes: 0 Meridiano Central: Geenuich (0,0)
 Parámetros: Desplazamiento X: 500.000 Unidad Lineal: Metros (Im) Datum: European Datum 1950
 Desplazamiento Y: 0 Sistemas de Coordenadas Geográficas: Elipsoide: International 1924 (Hayford)
 Meridiano Central: -3 Nombre: GCS European 1950 Semieje mayor: 6378388
 Factor Corrector: 0,999600 Unidad Angular: Grados (0,017453292519943299) Semieje menor: 6356911,9461279465



Leyenda

Planeamiento Urbanístico

<p>Alineaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> Alineación oficial Alineación en volumetría específica <p>Ámbitos de ordenación</p> <ul style="list-style-type: none"> ----- Límite del ámbito <p>Suelo urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> Norma Grado Nivel Ordenación Distrito Nº de orden 7.2.a APR.21.05 <p>Suelo urbanizable</p> <ul style="list-style-type: none"> Ordenación Cuatrienio Nº de orden Ordenación Nº de orden UZP.2.03 UNP.4.03 <p>Suelo no urbanizable</p> <ul style="list-style-type: none"> Ordenación Nivel de protección NUP.2 	<p>Ámbitos de Ordenación</p> <p>AOE.00.01 Ordenación especial</p> <p>Suelo urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> 7.2.a Norma zonal Norma zonal 1.5 <p>API.14.07 Planeamiento incorporado</p> <p>APE.05.14 Planeamiento específico</p> <p>APR.21.05 Planeamiento remitido</p> <p>Suelo urbanizable</p> <ul style="list-style-type: none"> UZI.0.09 Incorporado UZP.1.02 Programado UNP.4.03 No programado <p>Suelo no urbanizable</p> <ul style="list-style-type: none"> NUC Común NUP.2 Protegido 	<p>Dotaciones</p> <p>Zonas verdes</p> <ul style="list-style-type: none"> B Básica S Singular <p>Deportivo</p> <ul style="list-style-type: none"> DB Básica DS Singular DP Privado <p>Equipamiento</p> <ul style="list-style-type: none"> EB Básica ES Singular EP Privado <p>Servicio público</p> <ul style="list-style-type: none"> SB Básica SS Singular 	<ul style="list-style-type: none"> Administración pública Servicios infraestructurales Servicios de transporte Transporte ferroviario Transporte aéreo Intercambiadores Logística del transporte Vía pública principal Vía pública secundaria Reserva viaria y ferroviaria Trazado indicativo (APR)
--	---	---	--

Ejes Terciarios

Parcelas con frente a calles pertenecientes a los Ejes Terciarios regulados por el Capítulo 8.10 de las Normas Urbanísticas del PGOU97

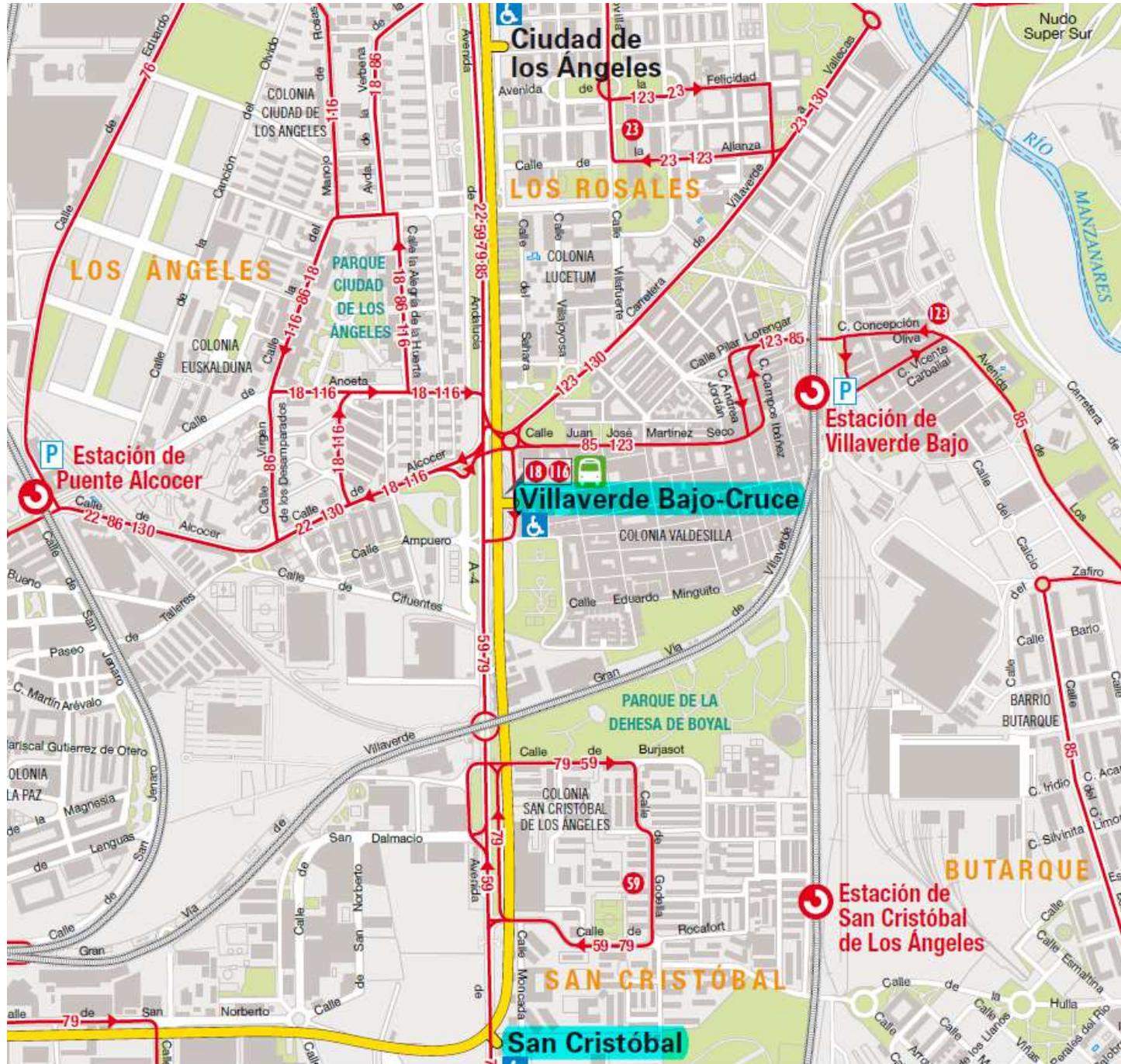
Planeamiento Desarrollo

<ul style="list-style-type: none"> Area con Información Límite del Ambito de Ordenación Alineación 	<p>Usos</p> <ul style="list-style-type: none"> Residencial Industrial Terciario Garaje Aparcamiento Dotacional Servicios Colectivos Administración Pública Deportivo Equipamiento Servicio Público Zonas Verdes Servicios Infraestructurales Servicios de Transporte Vía Pública Principal Secundaria
---	--

APARCAMIENTO DISUASORIO VILLAVERDE BAJO CRUCE

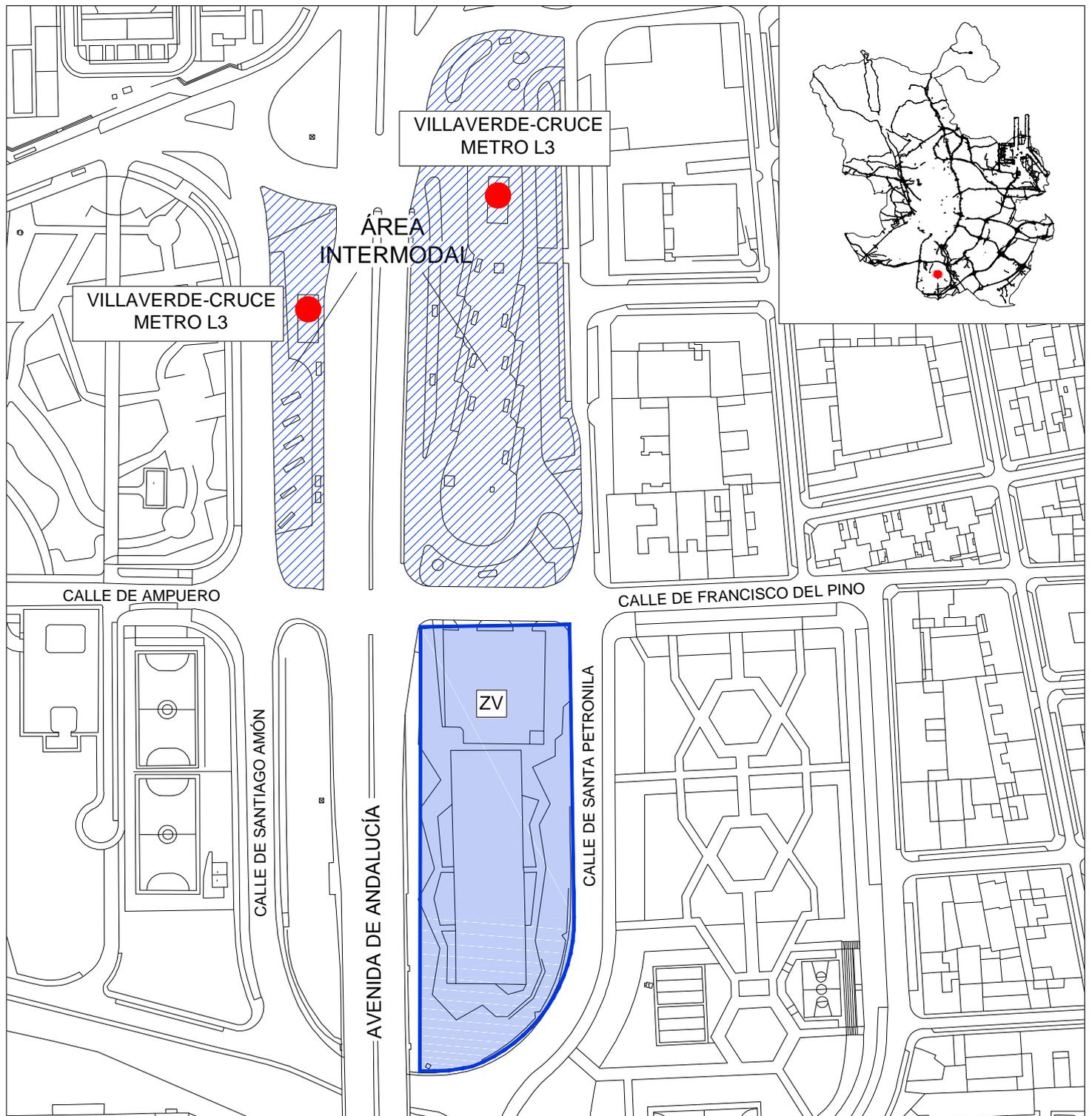
DIRECCIÓN:	C/ Santa Petronila 20/Avda. de Andalucía. Barrio: Los Rosales. Distrito: Villaverde.
VIALES DE CONEXIÓN:	A-4 / Avenida de Andalucía
CONEXIÓN INTERMODAL:	<p>Cercanías: No existe</p> <p>Metro: Villaverde Bajo-Cruce. Línea 3 (Villaverde Alto – Moncloa)</p> <p>Autobuses interurbanos: 411, 412, 414, 415, 421, 422, 423, 424, 426, 427, 429, 432, 447, 448.</p> <p>Autobuses urbanos (EMT): 59 Atocha Renfe – San Cristóbal 79 Legazpi – Villaverde Alto 18 Villaverde Cruce – Plaza Mayor 116 Villaverde Cruce - Embajadores</p>
INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:	<p>PGOUM 97: Plan Especial Intercambiador de Villaverde. AD 27/09/2007</p> <p>Parcelas municipales disponibles (PMS): Suelo municipal parcialmente obtenido (5 fincas actuales), existiendo restos de parcela afectados por el proyecto de expropiación de Santa Petronila, sin titularidad municipal.</p>
PLANO DE SITUACIÓN:	
ANTECEDENTES:	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid</i>. Diciembre 2014.
OBSERVACIONES:	<p>Este emplazamiento, que figura en el PMUS de Madrid, ha sido igualmente propuesto por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) en el informe elaborado en relación con el documento inicial del presente Plan de Aparcamientos Disuasorios (PAD).</p> <p>El CRTM plantea la construcción de un aparcamiento disuasorio junto al actual intercambiador de Villaverde en zona verde colindante, con una capacidad de 668 plazas en construcción bajo rasante de dos plantas. El intercambiador de Villaverde</p>

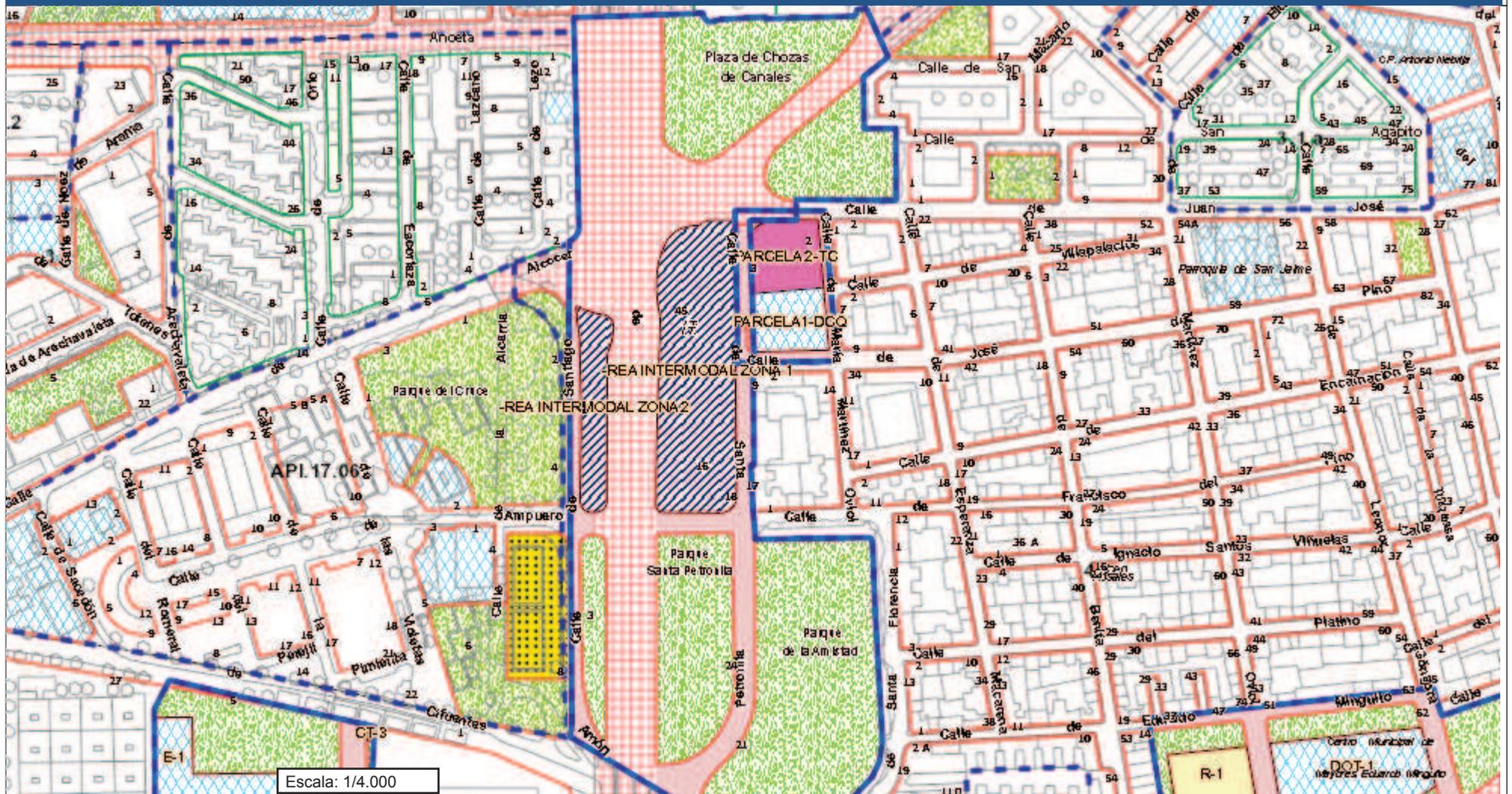
	<p>se encuentra en la Avenida de Andalucía y está integrado por una plataforma para autobuses interurbanos y de la EMT, además de la estación de Metro de Villaverde Bajo Cruce, perteneciente a la línea 3.- Villaverde Alto-Moncloa.</p> <p>Según información del PGOUM-97, la zona verde cuenta con una superficie de 8.112 m². Teniendo en cuenta un ratio de 25 m² por plaza se pueden estimar unas 324 plazas por planta.</p> <p>Hay que tener en cuenta que a lo largo de la Avenida de Andalucía transcurre la línea 3, por lo que es probable que el aparcamiento propuesto bajo rasante pueda verse afectado por el túnel de Metro. Por ello, teniendo en cuenta que el CRTM dispone de información detallada de la infraestructura y ha propuesto 2 plantas bajo rasante, se aplica el mismo número de plantas a esta propuesta, por lo que la capacidad del mismo se estima en 648 plazas.</p> <p>La construcción del aparcamiento vendrá supeditada a la reposición del espacio libre de superficie para ser destinada a zona verde.</p>
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	<p>FASE ÚNICA.- Se propone la construcción de un aparcamiento de dos plantas bajo rasante en zona verde limítrofe al Intercambiador de Villaverde:</p> <p>Capacidad: 8.112 m² x 2 plantas = 16.224 m² / 25 m² plaza = 648 plazas</p>
PRESUPUESTO ESTIMADO:	<p>FASE ÚNICA.- 648 plazas x 20.700 €/plaza = 13.413.600 €</p>



VILLAVERDE BAJO

E 1: 2.000





Escala: 1/4.000

Proyección: Universal Transversal Mercator
 Parámetros: Desplazamiento X:500.000
 Desplazamiento Y: 0
 Meridiano Central: -3
 Factor Corrector: 0,999600

Origen de Latitudes: 0
 Unidad Lineal: Metros (1m)
 Sistemas de Coordenadas Geográficas:
 Nombre: GCS European 1950
 Unidad Angular: Grados (0,017453292519943299)

Meridiano Central: Geenwich (0,0)
 Datum: European Datum 1950
 Elipsoide: International 1924 (Hayford)
 Semieje mayor: 6378388
 Semieje menor: 6356911,9461279465



APARCAMIENTO DISUASORIO AVIACIÓN ESPAÑOLA

DIRECCIÓN:	A-5 PK 8.200, Calle Fuente de Lima. Barrio: Las Águilas. Distrito: Latina
VIALES DE CONEXIÓN:	A-5
CONEXIÓN INTERMODAL:	<p>Cercanías: C-5 Móstoles - Atocha - Fuenlabrada - Humanes (Las Águilas, 450 m)</p> <p>Metro: Aviación Española. Línea 10 Hospital Infanta Sofía - Puerta del Sur</p> <p>Autobuses interurbanos: Si bien un buen número de autobuses interurbanos pasan por la A-5, no hay línea de autobús interurbano que tenga parada en Aviación Española. La parada más cercana es Cuatro Vientos.</p> <p>Autobuses urbanos (EMT): 17 Plaza Mayor- Colonia Parque Europa 39 Ópera – Colonia San Ignacio de Loyola</p>
INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:	<p>PGOUM 97: API 10.07 Colonia Parque Europa ED 10.07 (PG 85) Colonia Parque Europa (Aprob. Def. 30.01.1991) Calificación: Dotacional Servicios Colectivos Equipamiento Básico Educativo</p> <p>SUELO DE TITULARIDAD MUNICIPAL. Superficie estimada 15.000 m², en parte municipal en la parcela de Nº Inventario 25.380; Reg. Prop. 15; FR 78.113; Superficie 9.300,00 m² y el resto pendiente de obtención.</p>
PLANO DE SITUACIÓN:	
ANTECEDENTES:	<p>Existen tres documentos, de diferentes fechas, donde se propone la construcción de este aparcamiento disuasorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Estudio de nuevos Estacionamientos de Disuasión.</i> Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid-Consortio Regional de Transportes.

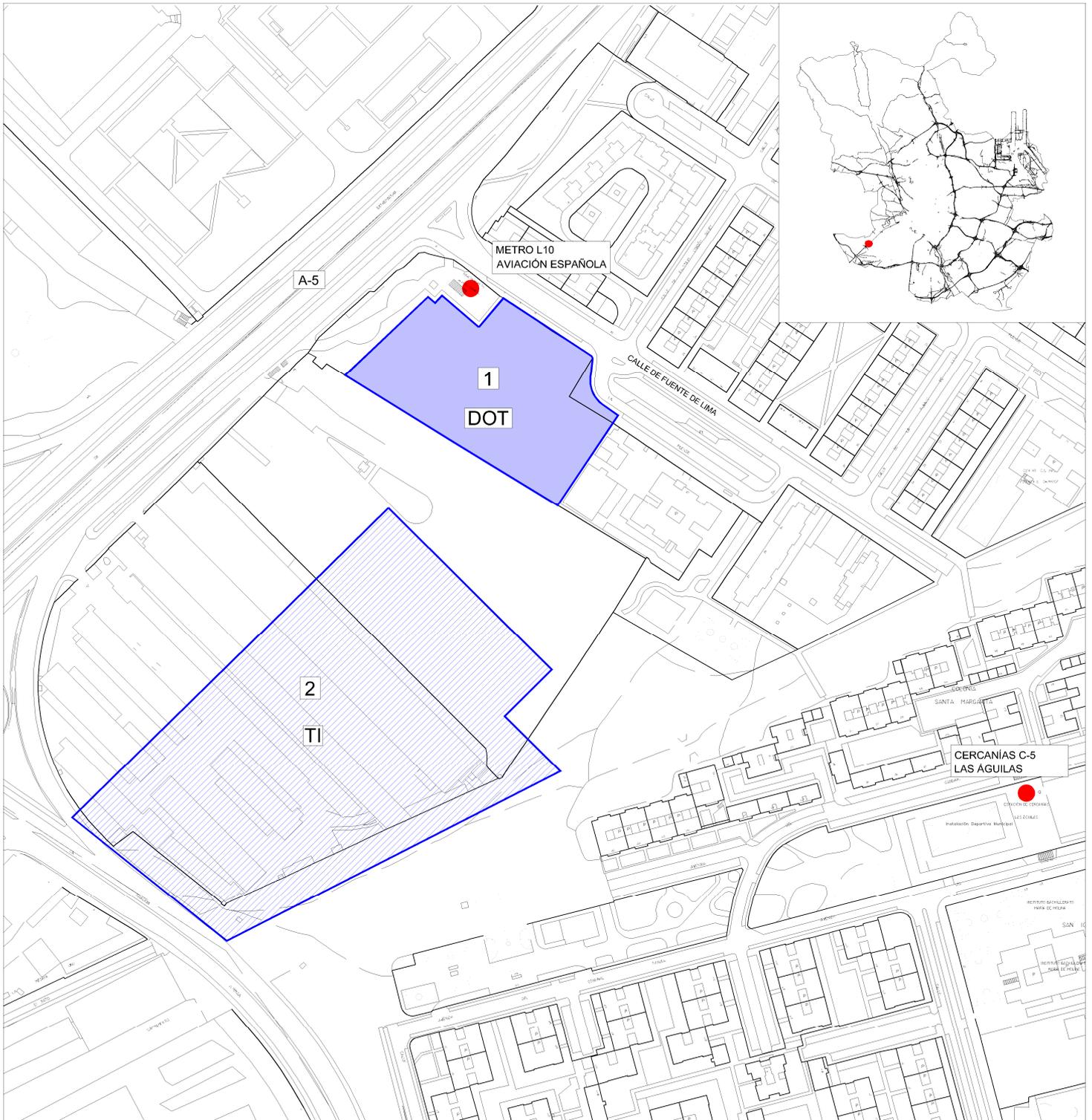
	<ul style="list-style-type: none"> - <i>Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes sobre Aparcamientos de Disuasión. 2011. Sin firmar.</i> - <i>Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid. Diciembre 2014.</i>
OBSERVACIONES:	<p>Actualmente existe un aparcamiento en la parcela municipal calificada como Dotacional de Equipamiento.</p> <p>La zona calificada como Dotacional para el Transporte: Intercambiador, se encuentra en el colindante APE 10.23 Instalaciones Militares de Campamento, cuyos terrenos pertenecen al Ministerio de Defensa y tienen el planeamiento aprobado, si bien no se ha realizado ninguna labor de gestión todavía ni urbanización alguna. El intercambiador previsto, de 30.000 m², parecía estar proyectado para servir tanto a la estación de Metro de Aviación Española como a la estación de Cercanías de Las Águilas, pero debido a la fase de desarrollo del planeamiento antes referida no puede preverse ningún plazo razonable de tiempo para su ejecución.</p> <p>A este respecto, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) ha manifestado en el documento realizado a propósito de la redacción del presente PAD, que no resulta necesario el intercambiador planificado en el APE 10.23, y propone en cambio la construcción de un aparcamiento disuasorio de 1.200 plazas junto a la estación de Aviación Española.</p> <p>Además, el futuro aparcamiento puede resultar estratégico en la intención del Ayuntamiento de Madrid para transformar la A-5 desde este punto hasta la Avenida de Portugal en un vía de carácter urbano regulada mediante semáforos.</p> <p>Por ello, se plantea modificar la calificación de la parcela municipal destinada a Dotacional de Equipamiento básico, de 9.300 m², por Dotacional de Transportes: Intercambiador, ampliando su superficie hasta alcanzar una capacidad de 750 vehículos en Fase 1 y, si la demanda lo requiere, 1.200 vehículos en edificio de 2 plantas en Fase 2.</p> <p>A cambio, la superficie calificada actualmente de Equipamiento básico se trasladaría a la que actualmente se califica de Intercambiador en el APE 10.23, lo que permitiría duplicar, al menos, su superficie.</p>
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	<p>Al estar la parcela de propiedad municipal calificada como dotacional de equipamiento, la ampliación del aparcamiento existente solo sería posible previa modificación del planeamiento, cambiando su calificación por dotacional para el transporte: Intercambiador.</p> <p>FASE 1.- Aparcamiento en superficie con capacidad para 750 vehículos. Superficie necesaria: 750 vehículos x 20 m² plaza = 15.000 m²</p> <p>FASE 2.- Aparcamiento en altura, de 2 plantas, con capacidad para 1.200 vehículos: Superficie necesaria: 1.200 vehículos / 2 plantas x 25 m² plaza = 15.000 m²</p>
PRESUPUESTO ESTIMADO:	<p>FASE 1.- 750 plazas x 3.500 € plaza = 2.625.000 €</p> <p>FASE 2.- 1.200 plazas x 11.500 € plaza = 13.800.000 €</p>

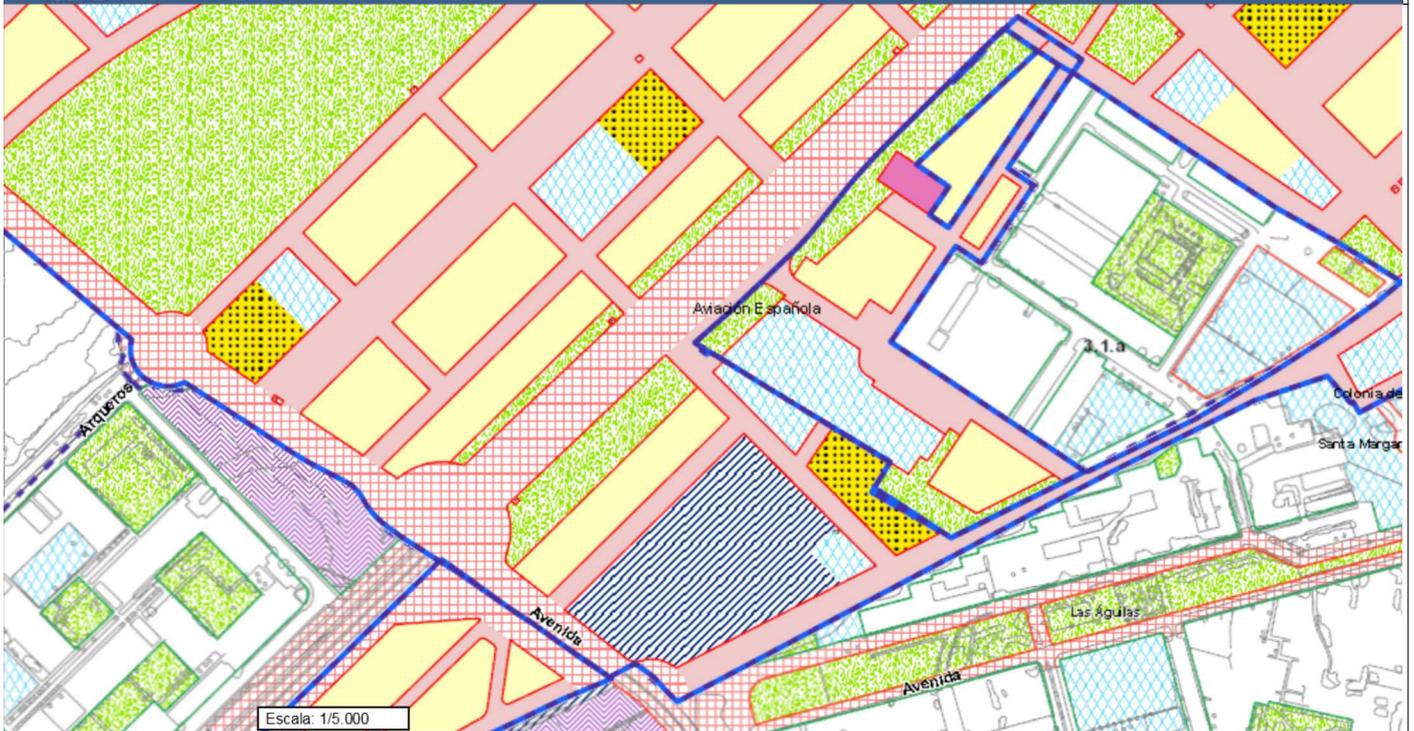


AVIACIÓN ESPAÑOLA

- 1 APARCAMIENTO EXISTENTE
- 2 INTERCAMBIADOR RESERVA DE SUELO PGOUM

E 1: 3000





Proyección: Universal Transversal Mercator Origen de Latitudes: 0 Meridiano Central: Geenuich (0,0)
 Parámetros: Desplazamiento X: 500.000 Unidad Lineal: Metros (Im) Datum: European Datum 1950
 Desplazamiento Y: 0 Sistemas de Coordenadas Geográficas: Elipsoide: International 1924 (Hayford)
 Meridiano Central: -3 Nombre: GCS European 1950 Semieje mayor: 6378388
 Factor Corrector: 0,999600 Unidad Angular: Grados (0,017453292519943299) Semieje menor: 6356911,9461279465



Leyenda

Planeamiento Urbanístico

Alineaciones Alineación oficial Alineación en volumetría específica Ámbitos de ordenación Límite del ámbito Suelo urbano 7.2.a APR.21.05 Suelo urbanizable UZP.2.03 UNP.4.03 Suelo no urbanizable NUP.2	Ámbitos de Ordenación AOE.00.01 Ordenación especial Suelo urbano 7.2.a Norma zonal 7.2.a Norma zonal 15 API.14.07 Planeamiento incorporado APE.05.14 Planeamiento específico APR.21.05 Planeamiento remitido Suelo urbanizable UZI.0.09 Incorporado UZP.1.02 Programado UNP.4.03 No programado Suelo no urbanizable NUC Común NUP.2 Protegido	Dotaciones Zonas verdes B Básica S Singular Deportivo B:B Básico S:S Singular D:D Privado Equipamiento EB Básico ES Singular EP Privado Servicio público \$B Básico \$S Singular	Administración pública Servicios infraestructurales Servicios de transporte Transporte ferroviario Transporte aéreo Intercambiadores Logística del transporte Vía pública principal Vía pública secundaria Reserva viaria y ferroviaria Trazado indicativo (APR)
---	--	---	---

Ejes Terciarios

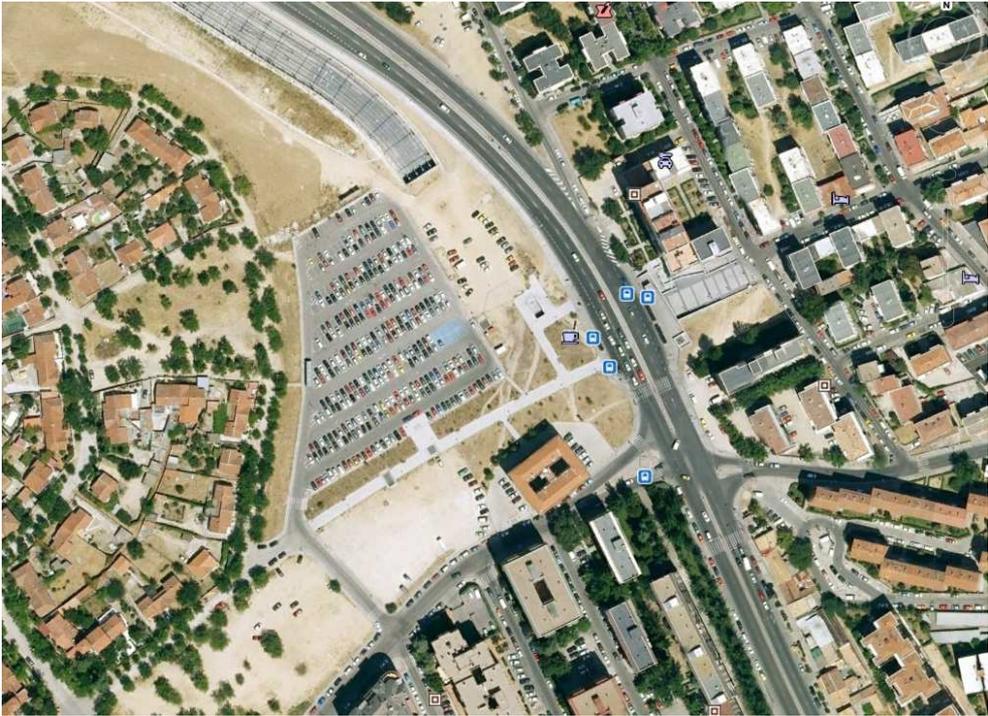
Parcelas con frente a calles pertenecientes a los Ejes Terciarios regulados por el Capítulo 8.10 de las Normas Urbanísticas del PGOU97

Planeamiento Desarrollo

Área con Información Límite del Ambito de Ordenación Alineación	Usos Residencial Industrial Terciario Garaje Aparcamiento Dotacional Servicios Colectivos Administración Pública Deportivo Equipamiento Servicio Público Zonas Verdes Servicios Infraestructurales Servicios de Transporte Vía Pública Principal Secundaria
---	--



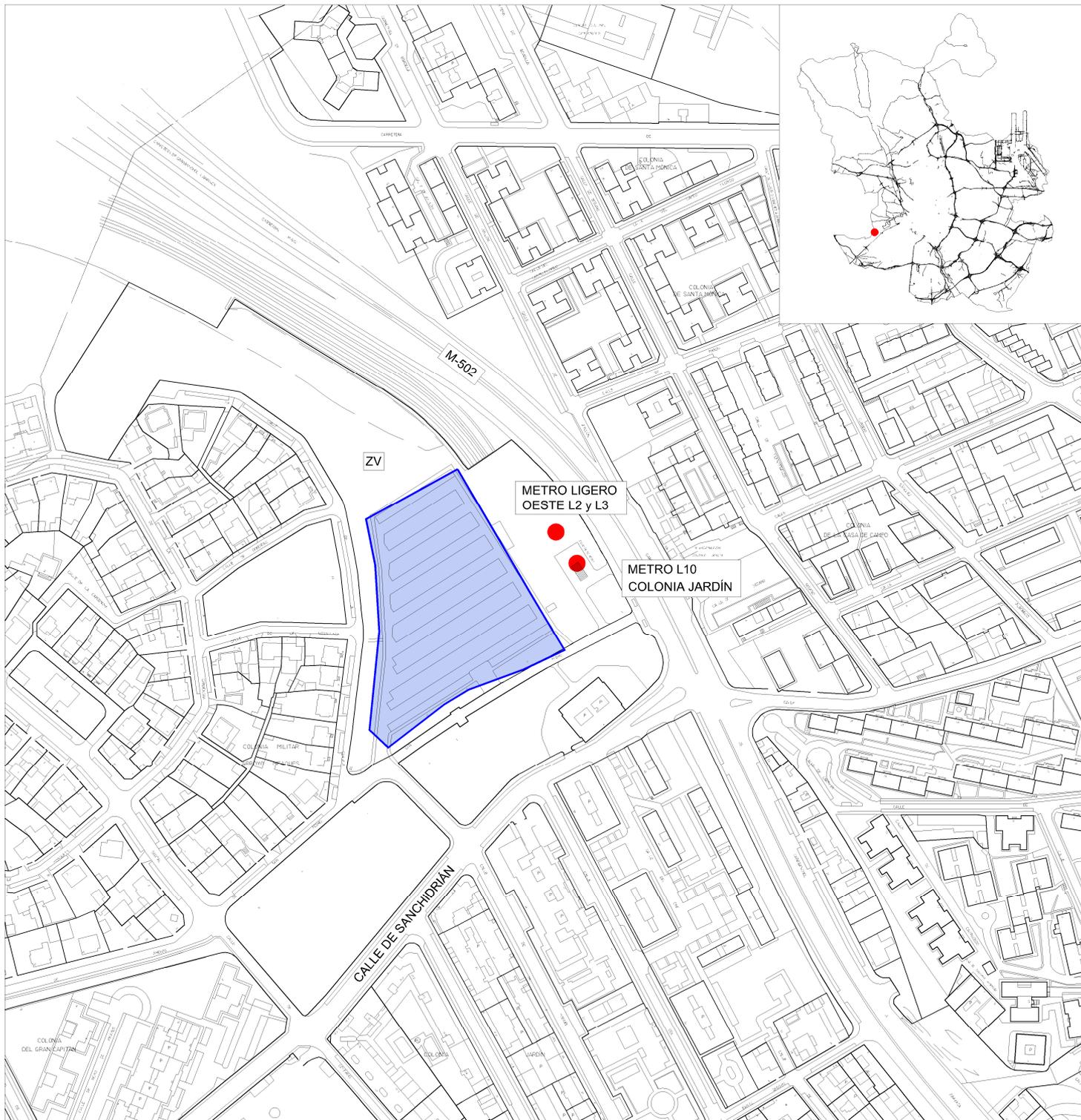
APARCAMIENTO DISUASORIO COLONIA JARDÍN

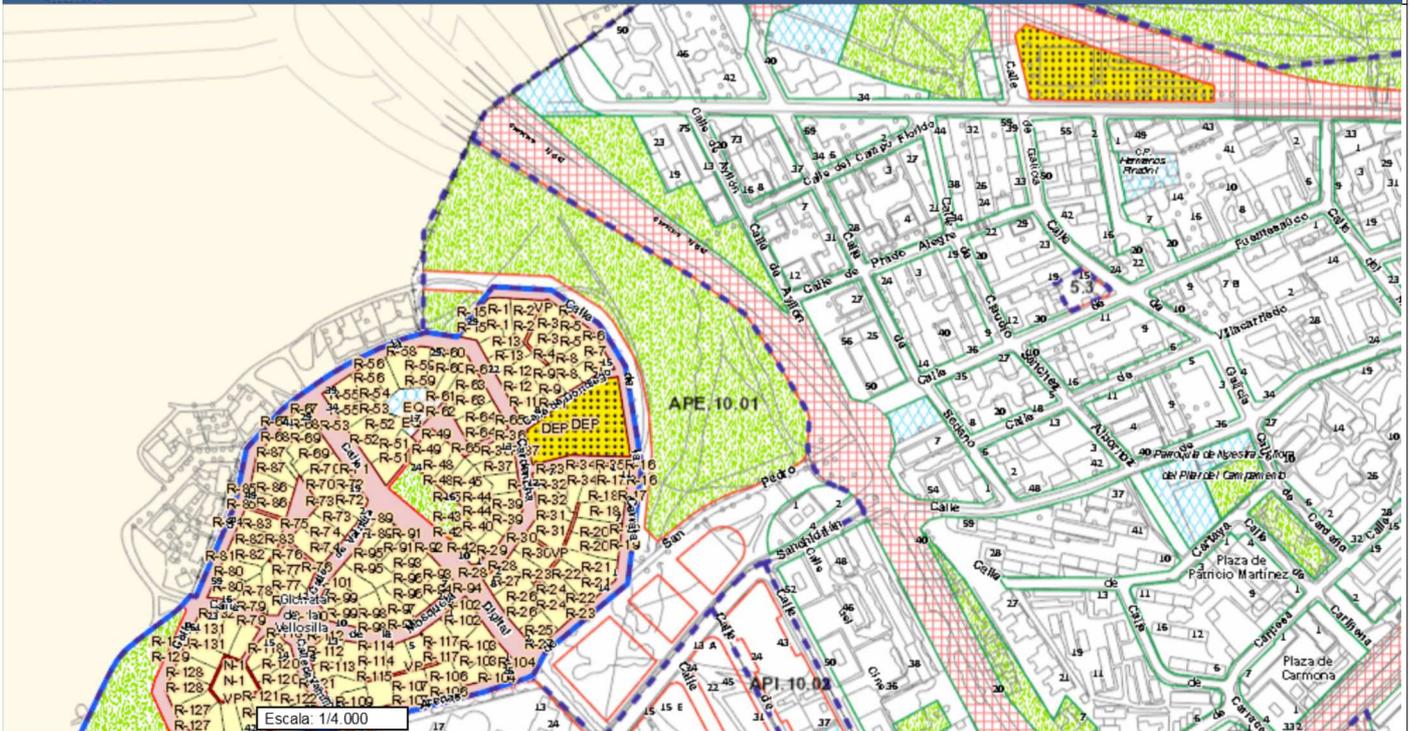
DIRECCIÓN:	M-502 Ctra. Carabanchel a Aravaca. C/ Sanchidrián Colonia Arroyo de Meaques. Barrio: Campamento. Distrito: Latina		
VIALES DE CONEXIÓN:	A-5 M-501/M-511 (de Brunete, Villaviciosa de Odón) M-502 (de Aravaca)		
CONEXIÓN INTERMODAL:	<p>Cercanías: No existe</p> <p>Metro: Colonia Jardín. Línea 10 Hospital Infanta Sofía - Puerta del Sur</p> <p>Metro Ligero: ML2 Colonia Jardín - Estación de Aravaca ML3 Colonia Jardín – Puerta de Boadilla</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="vertical-align: top;">Autobuses interurbanos: 532 – 560 – 561 – 561A – 561B – 562 – 563 – 564 – 571 – 572 – 573 – 574 – 591 Procedencias: Sevilla La Nueva, Alcorcón, Las Rozas, Pozuelo de Alarcón, CC Pozuelo, Boadilla, Ciudad de la Imagen, ETSI Informáticos.</td> <td style="vertical-align: top;">Autobuses urbanos (EMT): 36 Atocha-Campamento (400 m) 39 Ópera-San Ignacio de Loyola (400 m) 65 Pl. Jacinto Benavente-Colonia Gran Capitán H Aluche-Somosaguas</td> </tr> </table>	Autobuses interurbanos: 532 – 560 – 561 – 561A – 561B – 562 – 563 – 564 – 571 – 572 – 573 – 574 – 591 Procedencias: Sevilla La Nueva, Alcorcón, Las Rozas, Pozuelo de Alarcón, CC Pozuelo, Boadilla, Ciudad de la Imagen, ETSI Informáticos.	Autobuses urbanos (EMT): 36 Atocha-Campamento (400 m) 39 Ópera-San Ignacio de Loyola (400 m) 65 Pl. Jacinto Benavente-Colonia Gran Capitán H Aluche-Somosaguas
Autobuses interurbanos: 532 – 560 – 561 – 561A – 561B – 562 – 563 – 564 – 571 – 572 – 573 – 574 – 591 Procedencias: Sevilla La Nueva, Alcorcón, Las Rozas, Pozuelo de Alarcón, CC Pozuelo, Boadilla, Ciudad de la Imagen, ETSI Informáticos.	Autobuses urbanos (EMT): 36 Atocha-Campamento (400 m) 39 Ópera-San Ignacio de Loyola (400 m) 65 Pl. Jacinto Benavente-Colonia Gran Capitán H Aluche-Somosaguas		
INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:	<p>PGOUM 97: APE 10.01 Meaques. Delimitación U.E. (Aprob. Def. 31.10.2013) Calificación: Dotacional Servicios Colectivos Zona Verde Básica</p> <p>SUELO NO OBTENIDO POR EL AYUNTAMIENTO: 100% titularidad Ministerio de Defensa (34.050 m² suelo)</p>		
PLANO DE SITUACIÓN:			

ANTECEDENTES:	<p>Existen tres documentos, de diferentes fechas, donde se propone la construcción de este aparcamiento disuasorio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Estudio de nuevos Estacionamientos de Disuasión</i>. Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid-Consorcio Regional de Transportes. - <i>Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes sobre Aparcamientos de Disuasión</i>. 2011. Sin firmar. - <i>Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid</i>. Diciembre 2014.
OBSERVACIONES:	<p>Actualmente existe un aparcamiento en superficie en la parcela calificada con el uso Dotacional de Zona Verde, con una capacidad aproximada de 390 plazas, que se encuentra utilizado al máximo aprovechamiento.</p> <p>La propuesta de actuación pasa inexcusablemente por el desarrollo del planeamiento aprobado del APE 10.01 Meaques y la recepción del suelo calificado como zona verde a favor del Ayuntamiento, y con la disponibilidad del mismo construir bajo la rasante de la zona verde un aparcamiento de 4 plantas subterráneas. Este aparcamiento ocuparía solo una parte de la zona verde.</p> <p>La urbanización de la zona verde deberá permitir el recorrido de la Cañada Real a su paso por el entorno, en caso de ser legal o medioambientalmente necesario.</p> <p>Para el correcto funcionamiento del aparcamiento deberán resolverse los actuales problemas de tráfico y accesibilidad existentes en el entorno. Para ello se propone junto al aparcamiento ejecutar la rotonda que, sobre la carretera de Carabanchel a Aravaca, propone el PGOUM 97.</p>
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	<p>FASE ÚNICA.- Posibilidad de ampliación del aparcamiento existente a largo plazo una vez desarrollado el planeamiento vigente por parte del Ministerio de Defensa y recepcionada la zona verde a favor del Ayuntamiento de Madrid. A partir de ese momento la propuesta consiste en ocupar bajo rasante una parte de la zona verde (6.250 m² de los 34.050 m² existentes) para hacer un aparcamiento de 4 plantas subterráneas con la siguiente capacidad:</p> <p>6.250 m² / 25 m² plaza = 250 plazas x 4 plantas = 1.000 plazas</p>
PRESUPUESTO ESTIMADO:	<p>FASE ÚNICA.- Aparcamiento bajo rasante de 4 plantas:</p> <p>1.000 plazas x 20.700 € plaza = 20.700.000 € Conexiones al aparcamiento = 625.000 €</p>

COLONIA JARDÍN

E 1: 3000





Proyección: Universal Transversal Mercator Origen de Latitudes: 0 Meridiano Central: Geenuwich (0,0)
 Parámetros: Desplazamiento X: 500.000 Unidad Lineal: Metros (Im) Datum: European Datum 1950
 Desplazamiento Y: 0 Sistemas de Coordenadas Geográficas: Elipsoide: International 1924 (Hayford)
 Meridiano Central: -3 Nombre: GCS European 1950 Semieje mayor: 6378388
 Factor Corrector: 0,999600 Unidad Angular: Grados (0,017453292519943299) Semieje menor: 6356911,9461279465



Leyenda

Planeamiento Urbanístico

<p>Alineaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> Alineación oficial Alineación en volumetría específica <p>Ámbitos de ordenación</p> <ul style="list-style-type: none"> ----- Límite del ámbito <p>Suelo urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> Norma Grado Nivel Ordenación Distrito N° de orden 7.2.a APR.21.05 <p>Suelo urbanizable</p> <ul style="list-style-type: none"> Ordenación Cuatrienio N° de orden Ordenación N° de orden UZP.2.03 UNP.4.03 <p>Suelo no urbanizable</p> <ul style="list-style-type: none"> Ordenación Nivel de protección NUP.2 	<p>Ámbitos de Ordenación</p> <p>AOE.00.01 Ordenación especial</p> <p>Suelo urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> 7.2.a Norma zonal Norma zonal 15 <p>API.14.07 Planeamiento incorporado</p> <p>APE.05.14 Planeamiento específico</p> <p>APR.21.05 Planeamiento remitido</p> <p>Suelo urbanizable</p> <ul style="list-style-type: none"> UZ1.0.09 Incorporado UZP.1.02 Programado UNP.4.03 No programado <p>Suelo no urbanizable</p> <ul style="list-style-type: none"> NUC Común NUP.2 Protegido 	<p>Dotaciones</p> <ul style="list-style-type: none"> Zonas verdes <ul style="list-style-type: none"> B Básica S Singular Deportivo <ul style="list-style-type: none"> B: Básico S: Singular H: Privado Equipamiento <ul style="list-style-type: none"> EB Básico ES Singular EP Privado Servicio público <ul style="list-style-type: none"> B: Básico S: Singular 	<ul style="list-style-type: none"> Administración pública Servicios infraestructurales Servicios de transporte <ul style="list-style-type: none"> Transporte ferroviario Transporte aéreo Intercambiadores Logística del transporte Vía pública principal Vía pública secundaria Reserva viaria y ferroviaria Trazado indicativo (APR)
--	---	--	--

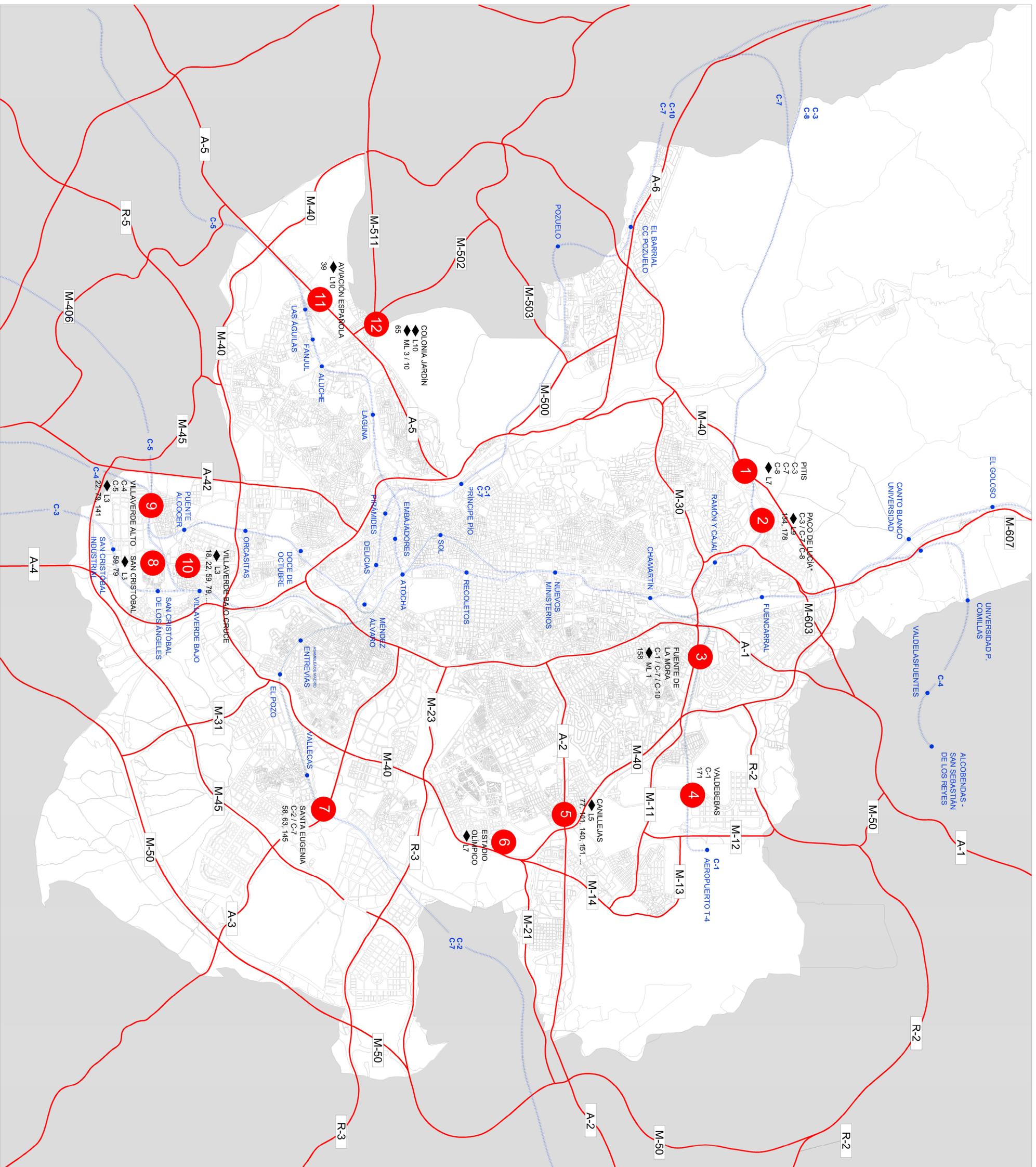
Ejes Terciarios

Parcelas con frente a calles pertenecientes a los Ejes Terciarios regulados por el Capítulo 8.10 de las Normas Urbanísticas del PGOM97

Planeamiento Desarrollo

<ul style="list-style-type: none"> Area con Información Límite del Ambito de Ordenación Alineación 	<p>Usos</p> <ul style="list-style-type: none"> Residencial Industrial Terciario Garaje Aparcamiento Dotacional Servicios Colectivos <ul style="list-style-type: none"> Administración Pública Deportivo Equipamiento Servicio Público Zonas Verdes Servicios Infraestructurales Servicios de Transporte Vía Pública <ul style="list-style-type: none"> Principal Secundaria
---	--





PROGRAMA DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS MUNICIPALES

EMPLAZAMIENTOS SELECCIONADOS	
1	PITIS
2	PACO DE LUCÍA*
3	FUENTE DE LA MORA
4	VALDEBEBAS
5	CANILLEJAS
6	ESTADIO OLÍMPICO
7	SANTA EUGENIA
8	SAN CRISTÓBAL
9	VILLAVEUDE ALTO
10	VILLAVEUDE BAJO CRUCE
11	AVIACIÓN ESPAÑOLA
12	COLONIA JARDÍN

* PENDIENTE APERTURA DE CERCANÍAS

- RED DE CERCANÍAS
- ◆ L5 METRO / LINEA
- ◆ ML 1 METRO LIGERO / LINEA
- 101 LINEA BUS



DIRECCIÓN GENERAL DE VIGILANCIA Y GESTIÓN DE LA CIRCULACIÓN



c. CUADRO RESUMEN

PROGRAMA DE APARCAMIENTOS DISUASORIOS

Denominación	Distrito	Conexión					Superf. suelo (m²)	Plazas existentes aprox. (nº)	Ocupación actual estimada	PGOUM Calificación	Titularidad Información de Patrimonio Municipal del suelo	Fase 1					Fase 2 (acumulado Fase 1 y 2)				Plazo		
		Vía	Cercanías	Metro	Bus EMT	Bus interurb.						plazas por planta (nº)	plantas (nº)	plazas (nº)	presup. (euros)	presup. accesos y otros (euros)	plazas por planta (nº)	plantas (nº)	plazas (nº)	presup. (euros)			
1	Pitis	Fuencarral-El Pardo	M-40	Pitis C-10	Pitis L-7	49	-	16.684	60	100%	UZI 00.06 Arroyo del Fresno Intercambiador	Suelo municipal obtenido	400	1	400	1.400.000	140.000	800	1	800	2.940.000	Corto	
2	Paco de Lucía			Mirasierra C-10	Paco de Lucía L-9	134	178	-	5.163	-	-	UZI 00.05 Montecarmelo Intercambiador	Suelo municipal obtenido	200	1	185	647.500	-	200	2	370	4.902.500	Medio
3	Fuente de la Mora			Hortaleza	Fuente de la Mora C-7 C-10	Fuente de la Mora ML-1	125	150	-	16.017	-	100%	APR 16.03 Almacenes Manoteras Dotacional	Suelo municipal obtenido	330	1	330	1.155.000	600.000	396	2	792	10.863.000
4	Valdebebas	Barajas	M-11	Valdebebas C-1	-	171	-	20.500	-	-	APE 16.11 Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas	Titular: Comunidad de Madrid	600	1	600	2.100.000	-	-	-	600	2.100.000	Medio	
5	Canillejas	Hortaleza	A-2	-	Canillejas L-5	77 101 105 114 115 140 151 200	211 212 VAC044 222 223 224 224A 226 227 229 281 282 283 284 827 828	3.150	160	100%	API 16.01 Piovera Este Intercambiador	Suelo municipal obtenido	189	6	537	8.383.500	-	-	-	537	8.383.500	Corto	
6	Estadio Olímpico	San Blas		-	Estadio Olímpico L-7	-	286 288 299	21.500	-	10%	AOE 00.08 Parque Olímpico Intercambiador	Suelo municipal obtenido parcialmente	1.510	1	1.510	5.285.000	1.628.000	-	-	-	1.510	6.913.000	Corto
7	Santa Eugenia	Vallecas Villa	A-3	Santa Eugenia C-2 C-7	-	58 63 145	6.153	40	100%	API 19.01 Valdebernardo PE aprobado def. 28/06/2006 Intercambiador	Titular: Comunidad de Madrid	307	1	307	1.074.500	-	246	3	738	9.561.500	Largo		
8	San Cristóbal	Villaverde	A-4	-	San Cristóbal L-3	79	447	10.000	-	-	NZ 9.5 Parque base y Talleres de automovilismo	Titular: INVIED	500	1	500	1.750.000	300.000	400	2	1.000	13.550.000	Medio	
9	Villaverde Alto		A-42	Villaverde Alto C-5	Villaverde Alto L-3	22 79 141	432 448	8.659	40	100%	APR 17.03 Estaciones de Villaverde	Suelo de actuación ADIF	432	1	375	1.312.500	-	-	-	375	1.312.500	Medio	
10	Villaverde Bajo cruce		A-4	-	Villaverde Bajo Cruce L-3	18 22 59 79 85 116 123 130	411 412 414 415 421 422 423 424 426 427 429 432 447 448	8.112	-	-	zona verde	Suelo municipal obtenido parcialmente	324	2	648	13.413.600	-	-	-	648	13.413.600	Largo	
11	Aviación Española	Latina	A-5	Las Águilas	Aviación Española L-10	39	-	9.300	400	100%	API.10.07 Colonia Parque Europa y APR.10.02 Instalaciones Militares de Campamento	Col. Parque Europa: suelo municipal	750	1	750	2.625.000	-	372	2	1.200	16.425.000	Corto	
12	Colonia Jardín		M-502 M-511	-	Colonia Jardín L-10 ML 3/10	65	532 560 561 561A 561B 562 563 564 571 572 573 574 591	6.250	362	100%	APE 10.01 Meaques Zona Verde	Suelo no municipal	250	4	1.000	20.700.000	625.000	-	-	-	1.000	21.325.000	Largo
								131.488	1.062				7.142	59.846.600	3.293.000		9.570	111.689.600					



6. MODELO DE APARCAMIENTOS DE DISUASIÓN

La propuesta del modelo de disuasión se basa en los siguientes principios:

Desde el punto de vista de las **CARACTERÍSTICAS DE CONSTRUCCIÓN:**

1. Ubicados en conexión con transportes colectivos públicos: Cercanías, Metro, Bus.
2. Fuera del alcance de las colas de congestión que se generan en horas punta, y gran accesibilidad desde las vías principales del entorno, debidamente sobredimensionadas para poder absorber la demanda inducida prevista en horas punta, tanto de carácter radial como vías de circunvalación de la ciudad.
3. Construcción en superficie o en altura (hasta 3 plantas), exceptuando el caso de la construcción sobre zona verde o vía pública, en donde deberá construirse bajo rasante, en su caso.
4. Construcción por fases. Tras la aprobación del PAD, y sobre la base de Estudios de Demanda o exigencias urbanísticas se procede a la promoción de la primera fase para cada aparcamiento disuasorio, o bien se optará por la promoción de la fase 2. También se podrá evaluar la necesidad y posibilidad de ampliación según lo previsto para la fase dos en función de su grado de ocupación para esta finalidad, impacto en el entorno y otros factores relevantes.
5. Diseño de estructura sin cerramientos o con los propios de una construcción no habitable, con las instalaciones ajustadas y optimizadas para un mínimo coste de suministros y mantenimiento.
6. Procurar en la medida de lo posible una distancia máxima de 200 metros desde la plaza de aparcamiento al punto de acceso del transporte colectivo.
7. El presupuesto indicado en cada aparcamiento responde únicamente a una orientación económica sobre la base de su tipología:
 - a. Aparcamiento en superficie: se considera un coste de 3.500 euros/plaza de aparcamiento.
 - b. Aparcamiento en altura: se considera un coste de 11.500 euros/plaza de aparcamiento.
 - c. Aparcamiento bajo rasante: se considera un coste de 20.700 euros/plaza de aparcamiento.

Esta estimación no incluye los costes de proyectos, accesos, urbanización, tributos, posibles adquisiciones de suelo, ni eventuales bajas económicas del proceso de licitación y por tanto debe considerarse puramente orientativa. Sobre estos conceptos se ha incluido en cada caso una estimación en cada ficha de aparcamiento disuasorio.

Desde el punto de vista de las **CARACTERÍSTICAS DE GESTIÓN**:

8. Gratuidad de aparcamiento disuasorio, a salvo del coste de los billetes del transporte con el que se conectan, o como excepción, un mínimo coste (0,50 – 1,50 euros/día o abono) en función de la demanda de cada aparcamiento disuasorio y de las medidas de políticas de movilidad.
9. Exclusividad del aparcamiento disuasorio. Es obligatorio para obtener la tarifa gratuita validar la estancia con el título de transporte con el que estuviera conectado. La validación sólo se produce si efectivamente se utiliza el transporte colectivo al que sirve el aparcamiento, aplicándose en cualquier otro caso tarifa ordinaria asociada a aparcamiento de rotación de titularidad municipal. Esta limitación conlleva limitar el estacionamiento para otros fines.
10. Estudio de la posible regulación del aparcamiento en la vía pública en zonas aledañas a los aparcamientos de disuasión. Dada la gratuidad del aparcamiento disuasorio vinculada al uso del transporte público al que sirve, en caso de que existan vehículos que aparquen en las inmediaciones sin usar el aparcamiento disuasorio puesto en servicio, provocando saturación en las zonas de estacionamiento en vía pública destinada a los residentes, puede plantearse previo diálogo con estos últimos la implantación de medidas de regulación del aparcamiento en la vía pública.
11. Limitación de estancia a un mínimo de entre 2 y 4 horas y un máximo de entre 16 y 24 horas, cobrándose en su defecto como un rotacional estándar conforme a sus tarifas propias.
12. Sistemas de pagos ágiles, cómodos y eficientes.

Y por último y más importante, desde el punto de vista de las **MEDIDAS PARA INCENTIVAR SU UTILIZACIÓN**:

13. Resultará imprescindible proporcionar al ciudadano y a los conductores que circulan por las vías de acceso información en tiempo real sobre la disponibilidad de plazas, tiempo estimado de llegada al aparcamiento y trayecto más rápido, tiempo de espera estimado al próximo servicio de transporte público, etc. Esta información deberá proporcionarse tanto mediante paneles informativos en las propias vías como mediante otros canales de información municipal. También será necesario el desarrollo de aplicaciones telemáticas (incluyendo en



particular específicas para dispositivos móviles) que informen de todos estos datos e incluso permitan reserva de plaza previa a la llegada al aparcamiento.

Adicionalmente, toda la información de interés público asociada a los AD, incluyendo en particular los datos relativos al grado de ocupación instantánea de los mismos y a la situación general del tráfico de acceso a Madrid y restricciones (por ejemplo, medioambientales) aplicables en cada momento, deberá publicarse también en tiempo real en el portal de datos abiertos del Ayuntamiento de Madrid (<http://datos.madrid.es>) para facilitar que empresas infomediarias o cualquier tercero pueda utilizarla para la incorporación a sus propias soluciones o productos.

14. De la misma forma deberán desarrollarse medidas de acceso rodado preferente desde las vías públicas circundantes, mediante reserva de carriles o cualquier otra forma que favorezca la llegada y el estacionamiento en el aparcamiento disuasorio.



7. RESUMEN Y CIFRAS GLOBALES

El Programa de Aparcamientos Disuasorios (AD) propuesto representa un importante esfuerzo municipal, nunca antes abordado por el Ayuntamiento de Madrid.

1. **Objeto:** La construcción de AD en el ámbito territorial de la ciudad de Madrid, con el objetivo de disminuir los niveles de contaminación atmosférica, mejorando la calidad del aire y la salud pública; y promover:
 - la movilidad urbana, especialmente en las horas punta de mayor intensidad de tráfico.
 - el medio ambiente urbano, disminuyendo el número de vehículos privados que acceden diariamente a la ciudad.
 - la sostenibilidad del transporte en la ciudad, aumentando el número de usuarios de transporte público en detrimento del privado.
2. **Ámbito nacional y regional:** Para la implantación de este PAD se debe contar con las diferentes administraciones y entidades competentes en materia de transporte público

Las administraciones implicadas son tanto el Estado -Adif, Cercanías/Renfe, Ministerio de Fomento (carreteras nacionales y M-40)- como la Comunidad de Madrid (Metro, Líneas de autobuses interurbanas y otras carreteras de carácter metropolitano), así como el ente Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que es herramienta fundamental del transporte público y la movilidad.

Red de AD actuales: la Comunidad de Madrid dispone de 67 aparcamientos ligados al transporte público con un total de 27.836 plazas, de las cuales un 36% son de pago.

De estas 27.836 plazas, las plazas de aparcamiento disuasorio ubicadas en la ciudad de Madrid ascienden a 4.767 plazas, siendo el 52% de pago.

3. **Actuaciones comparadas:** Se han analizado las ciudades de París, Burdeos, Hamburgo, Múnich, Stuttgart, Londres, Bristol y Bilbao.
4. **Nuevos AD en la corona metropolitana:** La verdadera solución a la congestión de tráfico de la ciudad de Madrid se encuentra fuera de la propia ciudad, con lo que la actuación del Ayuntamiento de Madrid –en términos de ofrecer una buena oferta de AD promovidos dentro de su término municipal – tiene unas claras limitaciones de carácter geográfico.

Resulta necesario para la solución del problema contemplar la construcción o la ampliación de AD que estén situados en la corona metropolitana de Madrid, fuera de su término municipal.



5. **12 Nuevos aparcamientos propuestos en la ciudad de Madrid, con 9.570 plazas totales, desarrolladas en 2 Fases:**
 - d. Fase 1, con 7.142 plazas (6.080 nuevas), lo que significa aumentar un 128% la disponibilidad actual de plazas disuasorias en Madrid (4.767), ascendiendo la oferta total a 10.847 plazas, y
 - e. Fase 2 (acumulada a la Fase 1), con 9.570 plazas (8.508 nuevas), lo que significa aumentar en un 178% la disponibilidad actual de plazas disuasorias en Madrid, con una oferta total de 13.275 plazas.
6. **Presupuesto:** La inversión total orientativa supone, incluidos accesos y otros conceptos, en su Fase 1: 63.139.600 euros y, en su Fase 2 (acumulado) 111.689.600 euros.
7. **Construcción:** En superficie o en altura (hasta 3 plantas), exceptuando el caso de construcción en zona verde, que será bajo rasante. Las instalaciones ajustadas y optimizadas para un mínimo coste de suministros y mantenimiento, y a una distancia máxima de 200 metros desde la plaza de aparcamiento al punto de acceso del transporte colectivo.
8. **Gestión:** En general, gratuito para el titular de título de transporte, o como excepción, un mínimo coste (0,50 – 1,50 euros/día o abono) en función de la demanda de cada aparcamiento disuasorio y de las medidas de políticas de movilidad. Es obligatorio para obtener la tarifa gratuita validar la estancia con el título de transporte con el que estuviera conectado, con limitación mínima de estancia de 2 a 4 horas y máxima de 16 a 24 horas, cobrándose en su defecto como un rotacional estándar conforme a sus tarifas propias.
9. **Medidas para incentivar su utilización:** Información en tiempo real sobre la disponibilidad de plazas, tiempo estimado de llegada al aparcamiento y trayecto más rápido, tiempo de espera estimado al próximo servicio de transporte público, difundida mediante paneles informativos y aplicaciones telemáticas, servicio de reserva de plaza.
10. **Reducción de viajes estimados por el PAD:** La ejecución completa de este programa significaría una reducción notable del número de viajes, que computando el ahorro de viajes al centro por los vehículos aparcados, y asumiendo una ocupación del 80% en las plazas de la Fase 2, se estima en 15.000 viajes diarios evitados dentro de la almendra central de la ciudad.



8. OTRAS OPCIONES DE APARCAMIENTOS EXISTENTES

Además de los AD descritos, es posible aportar nuevas opciones de aparcamiento para vehículos en infraestructuras ya existentes de propiedad municipal y gestionadas por la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A., pero actualmente infrautilizadas, si bien presentan una ubicación que no facilita su interconexión:

1. Nuestra Sra. Del Recuerdo – Chamartín

Aparcamiento de rotación de baja ocupación y que facilitaría un total 800 plazas. El aparcamiento tiene acceso limitado por la calle Hiedra, y se encuentra a una distancia de 250 metros de la Estación de Chamartín.

2. San Epifanio

Aparcamiento de 501 plazas en la calle San Epifanio, si bien con poca conexión intermodal, ligado a celebración de eventos en el Estadio Vicente Calderón.

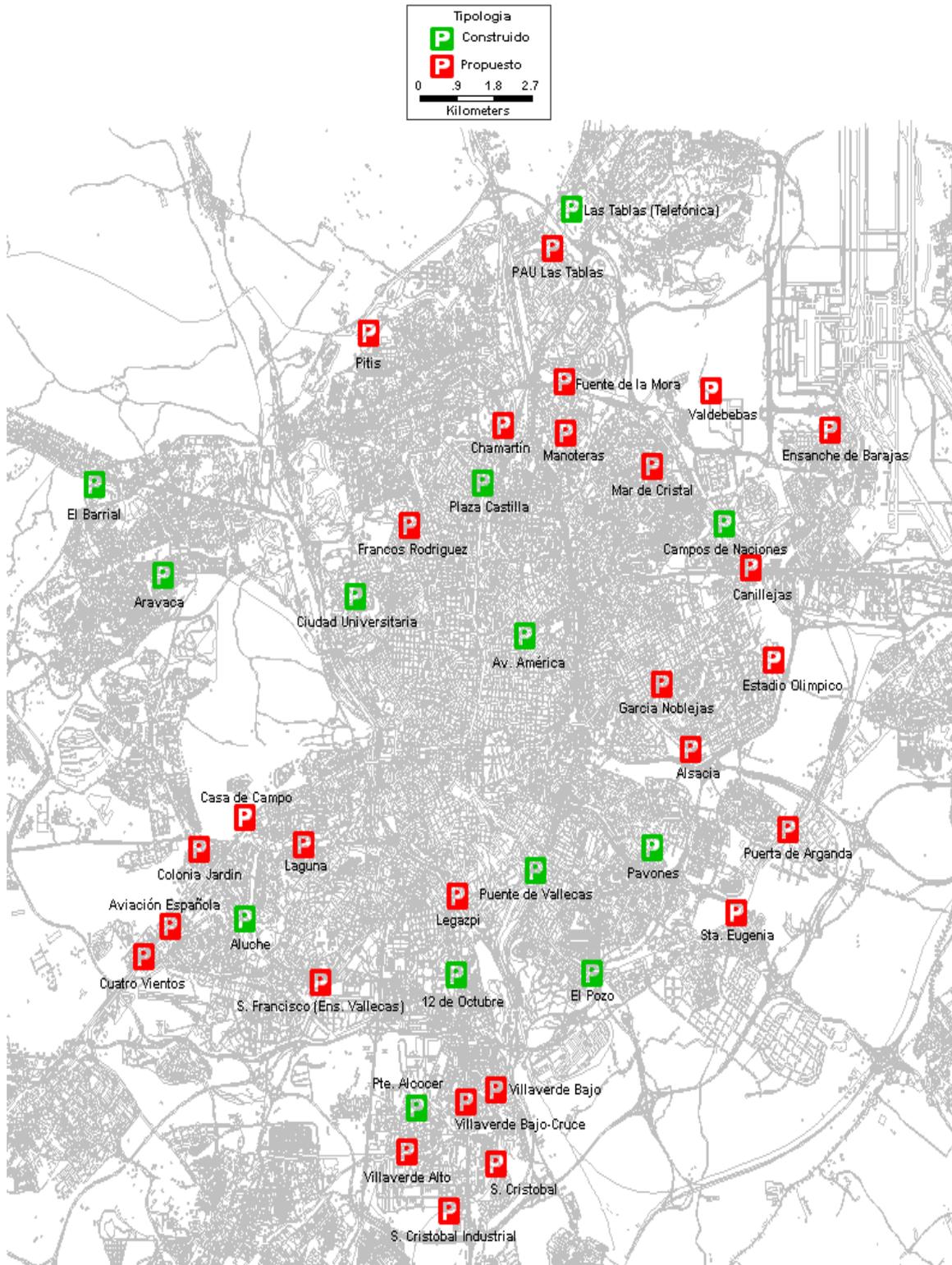
3. Avda. Portugal

Bajo la Avenida de Portugal se explota un aparcamiento mixto de residentes y rotación, con 300 plazas rotacionales disponibles.



9. ANEXOS.

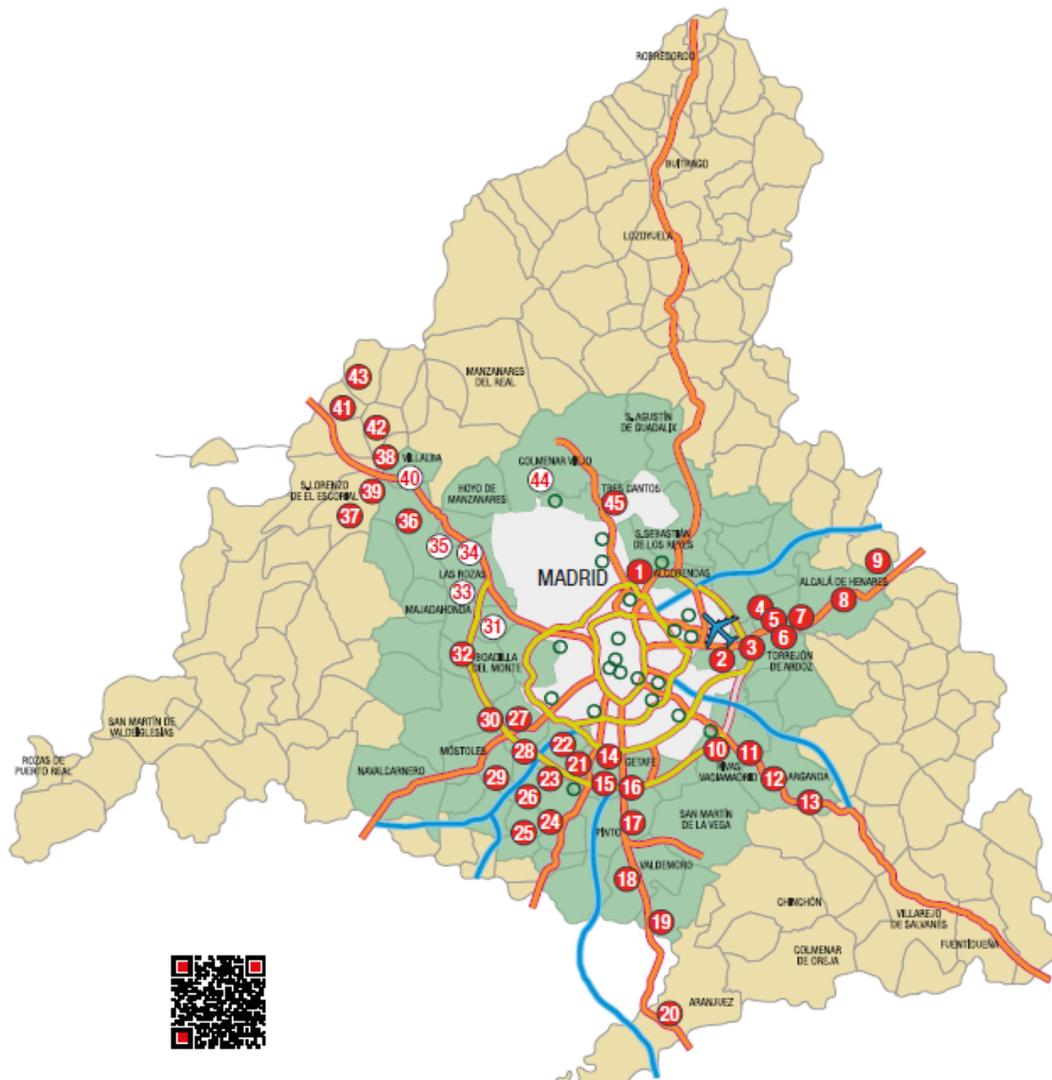
1. PLANO DE UBICACIONES propuesto por el *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Madrid*. Diciembre 2014.
2. PLANO de *Aparcamientos en la Comunidad de Madrid ligados al Transporte Público*. CRTM. Diciembre 2015
3. DATOS DE FUNCIONAMIENTO DE LOS P+R DE CERCANÍAS, extraído del *Estudio de Nuevos Estacionamientos de Disuasión: Análisis de Ubicación, Dimensionamiento y Forma de Explotación*. Fase 1. Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid/CRTM.
4. PLANO DE EMPLAZAMIENTOS SELECCIONADOS. *Estudio de Nuevos Estacionamientos de Disuasión: Análisis de Ubicación, Dimensionamiento y Forma de Explotación*. Fase 3. Diciembre 2006. Ayuntamiento de Madrid/CRTM.



Plano orientativo de aparcamientos de disuasión. Fuente: Elaboración propia

Aparcamientos en la Comunidad de Madrid ligados al transporte público

(no incluye el municipio de Madrid)



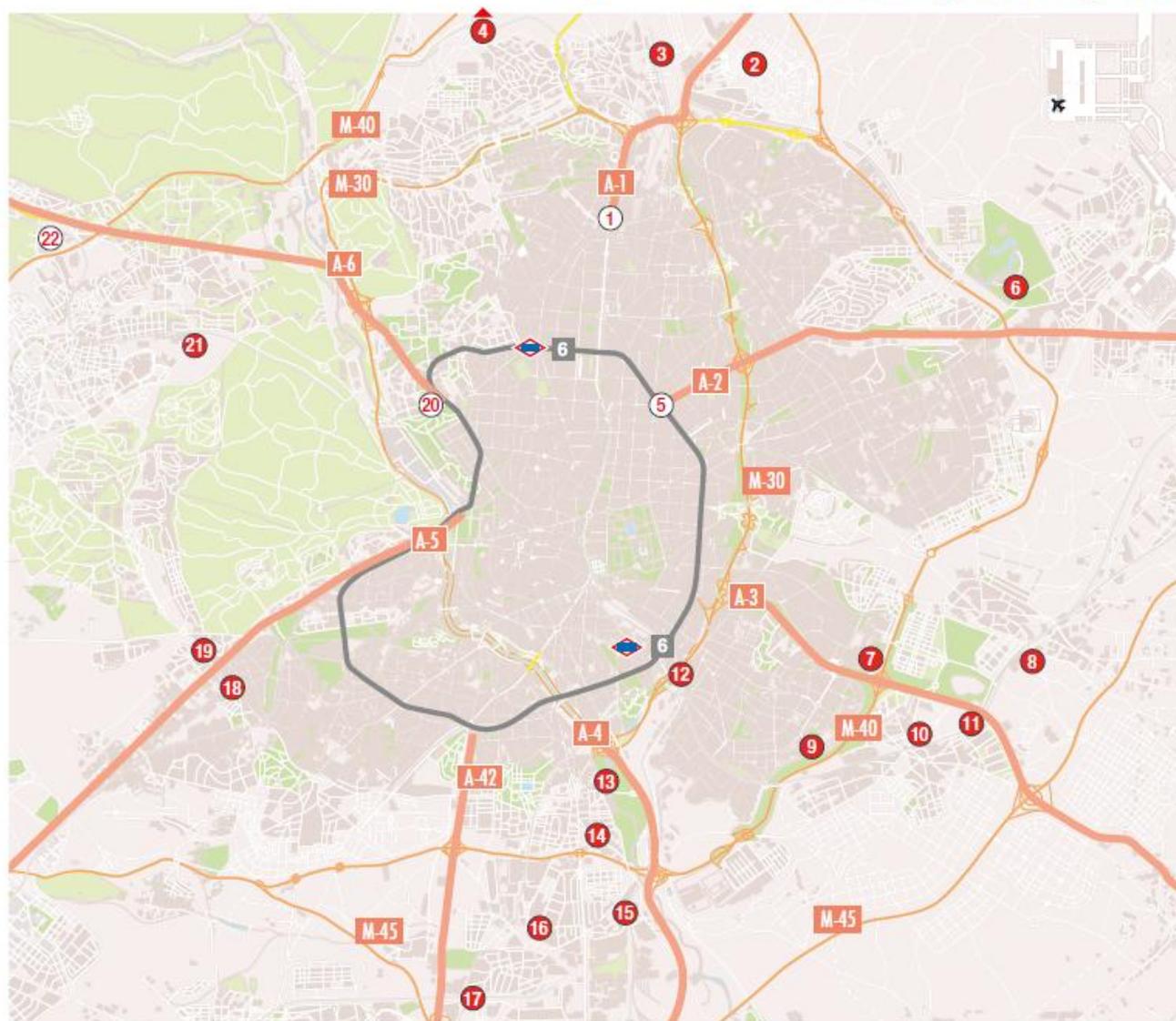
45 Aparcamientos

Localización	Plazas	Localización	Plazas
1 Valdeasfuentes-Alcobendas	431	25 Humanes	200
2 Coslada	370	26 Parque Polvoranca	338
3 San Fernando de Henares	217	27 Alcorcón	326
4 Torrejón de Ardoz-Pza. España	234	28 San José de Valderas	300
5 Torrejón de Ardoz-Hospital 1	300	29 Las Retamas-Alcorcón	278
6 Torrejón de Ardoz-Hospital 2	90	30 Móstoles-El Soto	1.339
7 La Garena	360	31 Majadahonda	1.200
8 Alcalá de Henares	570	32 Boadilla del Monte	385
9 Meco	89	33 Las Rozas	430
10 Rivas Futura	522	34 Las Matas	328
11 Rivas Vaciamadrid	342	35 Pinar de Las Rozas	1.370
12 La Poveda	220	36 Galapagar-La Navata	47
13 Arganda	200	37 El Escorial	280
14 Las Margaritas	750	38 Alpedrete	95
15 Getafe-Sector 3	980	39 Las Zorras-Navalquejigo	100
16 Getafe-Industrial	30	40 Villalba	1.200
17 Pinto	150	41 Los Molinos-Guadarrama	31
18 Valdemoro	375	42 Collado Mediano	70
19 Ciempozuelos	161	43 Cercedilla	222
20 Aranjuez	1.000	44 Colmenar Viejo	1.850
21 Leganés	39	45 Tres Cantos	550
22 Zarzquemada-Leganés	1.240		
23 La Sema-Fuenlabrada	560		
24 Fuenlabrada	150		
		TOTAL PLAZAS 20.319	

1 Tarifa 2 Gratuito



Aparcamientos en el Municipio de Madrid ligados al **transporte público**



P+22 Aparcamientos

Localización

- ① Plaza de Castilla
- ② Las Tablas-Telefónica
- ③ Fuencarral
- ④ El Goloso
- ⑤ Avenida de América
- ⑥ Campo de las Naciones
- ⑦ Pavones
- ⑧ Vicálvaro
- ⑨ El Pozo
- ⑩ Vallecas-Sierra de Guadalupe
- ⑪ Santa Eugenia
- ⑫ Puente de Vallecas
- ⑬ 12 de Octubre
- ⑭ Orcasitas
- ⑮ Villaverde Bajo
- ⑯ Puente Alcocer
- ⑰ Villaverde Alto
- ⑱ Aluche
- ⑲ Colonia Jardín
- ⑳ Moncloa-Ciudad Universitaria
- ㉑ Aravaca
- ㉒ El Barrial

① Tarifa ② Gratuito



DATOS FUNCIONAMIENTO P+R CERCANIAS

EJE	ESTACIÓN	CONEXIÓN METRO	PLAZAS	REG.	ENTRANTES					SALIENTES				Cond. Ent. - Cond. Sal.
					Cond	%	Acomp	total	ocup	Cond	Acomp	total	ocup	
A-6	Aravaca	-	600	grat.	590	98%	276	866	1,47	318	140	458	1,44	272
	El Barrial	-	1.000		416	42%	156	572	1,38	344	151	495	1,44	72
	Majadahonda		1.200		1.258	105%	573	1.831	1,46	1.018	216	1.234	1,21	240
	Las Rozas		430	pago	736	171%	313	1.049	1,43	687	243	930	1,35	49
	Pinar		1.400		930	66%	477	1.407	1,51	1.242	404	1.646	1,33	-312
	Las Matas		400		644	161%	257	901	1,40	580	195	775	1,34	64
	Torrelodones		60	grat.	345	575%	156	501	1,45	430	94	524	1,22	-85
	Galapagar		45		225	500%	62	287	1,28	188	49	237	1,26	37
	Villalba		1.200	pago	1.160	97%	346	1.506	1,30	904	427	1.331	1,47	256
	Alpedrete		15		104	693%	46	150	1,44	96	51	147	1,53	8
	El Escorial		160		319	199%	168	487	1,53	290	105	395	1,36	29
	Collado Mediano		80	grat.	77	96%	30	107	1,39	70	27	97	1,39	7
	Los Molinos		30		2	7%	3	5	2,50	61	18	79	1,30	-59
	Cerdeçilla		43		13	30%	23	36	2,77	20	30	50	2,50	-7

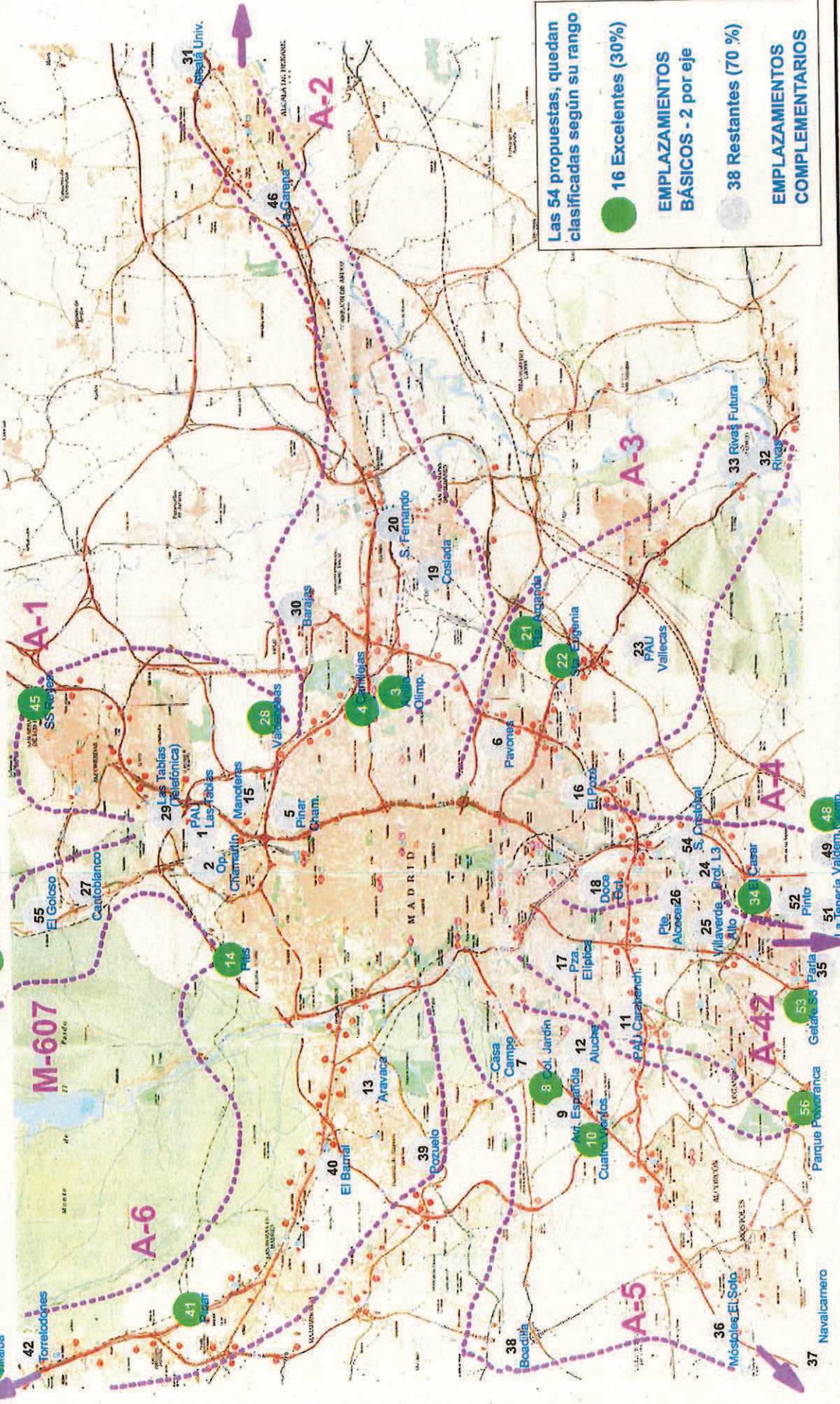
6.663 6.819 102%

aparcamientos elegidos
aparcamientos en Madrid

21.568		22.772		19.813	42.567	2,32	18.544	11.776	30.321
--------	--	--------	--	--------	--------	------	--------	--------	--------

Datos año 2006

Selección de emplazamientos de P+R



APÉNDICE

OTROS EMPLAZAMIENTOS ANALIZADOS

A lo largo de la elaboración del PAD se han analizado otros emplazamientos que, por diferentes motivos (disponibilidad de suelo, escasa capacidad, dificultad en los accesos, etc.) no han sido finalmente seleccionados para la propuesta final.

No obstante, se ha considerado oportuno incluir el análisis de estos emplazamientos descartados, en tanto que complementan y enriquecen la propuesta y, fundamentalmente, constituyen una reserva potencial de plazas de aparcamiento disuasorio que, en un momento determinado, pudieran recomendar su impulso.

Estos emplazamientos son los siguientes:

Nº	EJE	DENOMINACIÓN
12	M40 (A1/M607)	EL GOLOSO
13	A1 / M11	FUENCARRAL
14	A2	BARAJAS
15	A2	PUERTA DE ARGANDA
16	A3	ARAVACA

EL GOLOSO



VIAL DE CONEXIÓN.- M-607

CONEXIÓN INTERMODAL:

Cercanías

C-4 Colmenar Viejo - Chamartín - Atocha - Parla

Metro

No tiene.

Bus EMT

No tiene.

Autobuses Interurbanos

Numerosas líneas procedentes de la Sierra Norte:

Guadalix, Bustarviejo, Manzanares, Miraflores, Colmenar, Tres Cantos, etc., con final en Plaza de Castilla.

INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:

PGOUM 97: NUP (Suelo No Urbanizable de Protección).

Calificación de la estación de Cercanías: Dotacional Transporte Ferroviario.

PROPIEDAD: Adif, en el entorno de la Estación. Resto de suelo NUP no investigado.

OBSERVACIONES.- Suelo No Urbanizable de Protección en franja estrecha que une el Monte de El Pardo con el Soto de Viñuelas.

Sólo la zona que corresponde al recorrido del ferrocarril, así como la propia estación de Cercanías, está calificada como Dotacional para el Transporte Ferroviario, cuyas dimensiones no permiten una ampliación significativa del aparcamiento actualmente existente, de unas 40 plazas de capacidad.

La clasificación como Suelo No Urbanizable de Protección supone la imposibilidad de destinarlo de forma directa a aparcamiento de disuasión de vehículos, a pesar de que el emplazamiento es idóneo en cuanto a su fácil accesibilidad desde la M-607, lo que daría servicio a los habitantes de Tres Cantos y otros pueblos de la Sierra Norte de Madrid

POSIBLE ACTUACIÓN.- No se contemplan actuaciones posibles.

FUENCARRAL



VIAL DE CONEXIÓN.- M-607

CONEXIÓN INTERMODAL:

Cercanías

C-4 Colmenar Viejo/Alcobendas, SS de los Reyes - Chamartín - Atocha - Parla

Metro

No tiene.

Bus EMT

T61 Estación de Fuencarral – Las Tablas

Autobuses Interurbanos

No tiene.

INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:

PGOUM 97: APR.08.03 PROLONGACION DE LA CASTELLANA.

Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI) Aprobación Definitiva: 25/02/2011.

En tramitación nuevo PPRI modificando al anterior, con aprobación inicial de Junta de Gobierno 19/02/2015.

OBSERVACIONES.- Los suelos pertenecientes a la estación de Fuencarral y sus alrededores se encuentran afectos al planeamiento de desarrollo indicado en el apartado anterior, por lo que no resulta posible plantear usos vinculados a la estación ni disponer de suelos que van a ser objeto de reparcelación urbanística.

POSIBLE ACTUACIÓN.- No se contemplan actuaciones posibles a corto o medio plazo.

BARAJAS



VIALES DE CONEXIÓN.- M-111

CONEXIÓN INTERMODAL:

Cercanías

No tiene

Metro

Barajas: L 8 Nuevos Ministerios – Aeropuerto T4

Bus EMT

Línea 151 Canillejas - Barajas

Autobuses Interurbanos

211 / 212 / 827, con procedencia de Paracuellos, Los Berrocales y Tres Cantos, y destino de todos ellos al Área Intermodal de Canillejas.

ANTECEDENTES.- Sin documentos previos de propuesta de aparcamiento disuasorio en este enclave.

INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:

PGOUM 97:

UZP 1.01 (PP 21.201) Ensanche de Barajas. Aprobación Definitiva 29/09/99

AOE 00.02 Sistema Aeroportuario de Barajas

API 21.07 (MPG) Arroyo del Tesoro. Aprobación Definitiva 12/11/2002

OBSERVACIONES.- El enclave propuesto constituye un acceso rápido desde la M-111, lo que permitiría servir como aparcamiento disuasorio a todos los pueblos de la Vega del Jarama (Daganzo, Ajalvir, Belvis, Algete, Paracuellos, etc.). De hecho, en la actualidad un gran número de vehículos estacionan en los aparcamientos y las calles perimetrales al Metro de Barajas, e incluso ocupan una parte del solar municipal libre de edificación situado a unos 300 m de la estación.

Estos vehículos parecen corresponder tanto a usuarios que provienen de la M-111 y hacen en este lugar el intercambio vehículo privado/Metro para acceder a su trabajo, como de personal del aeropuerto de Barajas que deja aquí su vehículo de forma gratuita, en vez de hacerlo en los aparcamientos de pago del propio aeropuerto (en apenas 10 minutos de Metro se llega desde la estación de Barajas, tanto a la T4 como a las T1-T2-T3).

Por tanto, la construcción de un aparcamiento disuasorio en este enclave podría ser adecuada para prestar servicio a los pueblos antes referidos.

La mayor dificultad para su construcción estriba en la disponibilidad de suelo alrededor, pues si bien existen grandes superficies sin edificar al norte de la estación, son de titularidad privada y se encuentran sujetas al ámbito de ordenación AOE: Sistema Aeroportuario de Barajas. Otra opción sería la utilización de la parcela municipal situada al suroeste del ámbito, si bien sería necesaria la modificación de su calificación o un destino provisional para este uso.

POSIBLE ACTUACIÓN.- La ubicación parece adecuada aunque sería necesario realizar trabajos de gestión previos en materia de disponibilidad de suelos.

PUERTA DE ARGANDA



VIALES DE CONEXIÓN.- A-3, R-3 y M-45

CONEXIÓN INTERMODAL:

Cercanías

C-2 Guadalajara - Atocha - Chamartín

C-7 Alcalá H. – Atocha – Chamartín – Fuente de la Mora

Metro

Línea 9 Puerta de Arganda - Paco de Lucía

Bus EMT

Líneas 4 / 71 / 100 / E3 / T23

Autobuses Interurbanos

287 Coslada (Bº Estación) – Madrid (Plaza Alsacia)

ANTECEDENTES.- Documentos donde se propone la construcción de este aparcamiento disuasorio:

- Estudio de nuevos Estacionamientos de Disuasión. Diciembre 2006. AYO M - CRTM.
- Convenio suscrito entre el AYO M y el CRTM sobre Aparcamientos de Disuasión. 2011. Sin firmar.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid. Diciembre 2014.

INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:

PGOUM 97: UZP 2.03 Desarrollo del Este-Los Ahijones. PP Sector II.03. PE 19.308 Ampliación Área Intermodal “Puerta de Arganda” (AD 29.10.2009). Calificación.- Dotacional de Transporte: INTERCAMBIADOR
SUELO: Suelo municipal y suelo probablemente de ADIF/Renfe.

OBSERVACIONES.- Situada entre las coronas M-40 y M-45, no tiene conexión directa con los dos grandes ejes radiales más próximos: R-3 y A-3. La prolongación de la Gran Vía del Este hasta la R-3 a través del parque de la Vicalvarada, será en su momento la conexión viaria más importante. La estación de Cercanías está delimitada por los ejes viarios secundarios calle de la Pirotecnica (al norte), calle de Rivas (al sur) y por grandes superficies de suelo residencial (este) e industrial (sur). Se puede suponer por tanto una demanda mayoritaria de la población cercana, fundamentalmente del Casco de Vicálvaro, Valderribas y Vicálvaro-La Catalana. Los grandes desarrollos residenciales del Este entre la M-45 y la M-50 (El Cañaveral, Los Ahijones) supondrán con el tiempo grandes cargas y flujos desde el sureste hacia el centro.

Actualmente la estación Cercanías-Metro es final de cuatro líneas de bus urbano, a las que hay que sumar una quinta con parada de paso y otra interurbana procedente de Coslada y final en Las Rosas (Ciudad Lineal). La zona delimitada por el planeamiento vigente como Dotacional Intercambiador se encuentra formal y funcionalmente bien organizada y con la mayor parte del suelo consolidada como tal, pudiendo ampliar superficie de aparcamiento sólo a lo largo de dos superficies de suelo vacante situadas a ambos lados de la Estación. Hoy unos 110 coches estacionan en las dos zonas acondicionadas, una frente a la estación con acceso desde La Avenida y otra lateral de acceso compartido con las líneas de buses, sin contar aquéllos que puedan estar aparcados en la Avda. de la Gran Vía del Este en su cruce con la calle de San Cipriano.

POSIBLE ACTUACIÓN.- Utilizar todo el espacio calificado como Intercambiador de Transporte para la implantación de un aparcamiento disuasorio en superficie, con capacidad total de 350 plazas aproximadamente.

ARAVACA



VIAL DE CONEXIÓN.- A-6

CONEXIÓN INTERMODAL:

Cercanías

C-7 Alcalá H. – Atocha – Chamartín – Fuente de la Mora

C-10 Villalba – Atocha – Chamartín – Fuente de la Mora

Metro

No tiene

Bus EMT

Líneas 160 / 161

Autobuses Interurbanos

657 Moncloa - Pozuelo

ANTECEDENTES.- Documentos donde se propone la construcción de este aparcamiento disuasorio:

- Estudio de nuevos Estacionamientos de Disuasión. Diciembre 2006. AYO M - CRTM.
- Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid. Diciembre 2014.

INFORMACIÓN URB. Y PATRIMONIAL:

PGOUM 97: API 09.06 VALDECAHONDE. Estudio de Detalle “Cerro de Valdecahonde” Aprob. Def. 27/04/2000

SUELO: Suelo municipal según el Estudio de Detalle aprobado.

OBSERVACIONES.- Aparcamiento existente de 280 plazas aproximadamente, situado en ámbito para usos dotacionales integrados sin desarrollar actualmente, salvo el citado aparcamiento.

El aparcamiento se encuentra ocupado al 100%, especialmente por población circundante de Pozuelo y Aravaca.

POSIBLE ACTUACIÓN.- Duplicar al menos la capacidad del aparcamiento mediante ampliación en altura sobre el aparcamiento en superficie existente (a falta de analizar su compatibilidad con el planeamiento vigente).