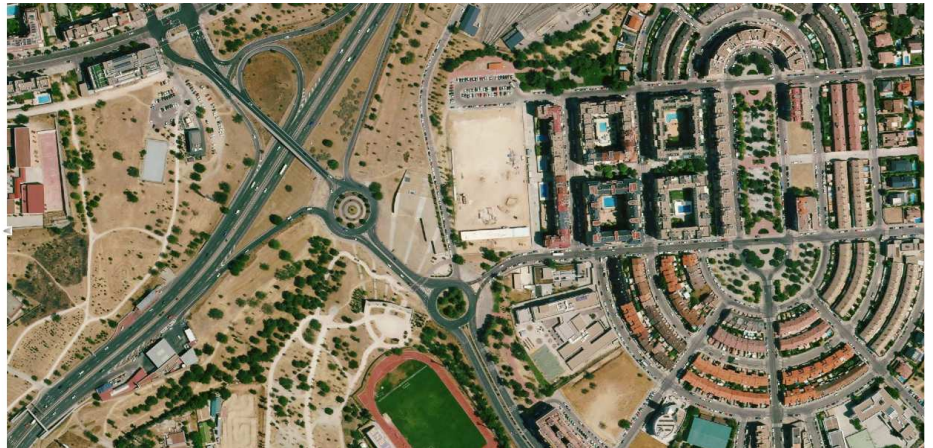


31/05/2020

Estudio de Demanda para Implantación de Aparcamiento Disuasorio en el Área de Intercambio Modal de TRES OLIVOS (Fuencarral - El Pardo. MADRID)



INDICE:

0.- ANTECEDENTES

1.- OBJETO DEL ESTUDIO.

2.- MÉTODO DE TRABAJO.

3.- ÁMBITO DEL ESTUDIO.

4.- ANÁLISIS DEL EMPLAZAMIENTO.

5.- ANÁLISIS DE LA DEMANDA.

6.- CONCLUSIONES.

7.- ANEXOS.

0. ANTECEDENTES:

El “**Plan de Movilidad Urbana Sostenible**” (P.M.U.S), de la ciudad de Madrid, de diciembre de 2014, preveía ya derivar al menos el 5% de los aproximadamente 450.000 vehículos que a diario entran y vuelven a salir (movimiento pendular) en la ciudad de Madrid, lo que hace un total de 900.000 viajes/día aproximadamente, estimando una necesidad potencial de unas 15.711 plazas disuasorias repartidas en los 6 corredores que vertebran Radialmente a Madrid. El nuevo Plan de Movilidad que se está terminando de redactar actualmente, dibujará a buen seguro un importante incremento de la necesidad de aparcamientos disuasorios respecto al Plan de 2014. Ya el documento “**Programa de Aparcamientos Disuasorios**” (P.A.D) de Madrid, aprobado en 2016, daba un paso más y desarrollaba el P.M.U.S de Madrid proponiendo la creación de una red de aparcamientos disuasorios distribuidos por toda la geografía del municipio, considerando necesarios para la localización de esta tipología de aparcamientos la realización de estudios de demanda, a fin de poder determinar el perfil del usuario potencial y los grados y lugares de saturación en los diferentes accesos a Madrid.

La imbricación que supone la necesidad de aparcamientos entre la ciudad de Madrid y los municipios colindantes, genera la necesidad colaborativa con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana, la Comunidad de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes, Metro, A.D.I.F y RENFE Cercanías. Así se han generado instrumentos como el “**Plan Aparca+T**” también denominado como “Plan estratégico de aparcamientos de intercambio modal”, que pretende precisamente crear una red de aparcamientos disuasorios en el entorno de estaciones de Cercanías e intercambiadores para animar al usuario a dejar el coche privado en beneficio del transporte público, potenciando el intercambio modal y aliviando la presión del tráfico particular en los accesos a la capital.

La implementación de los aparcamientos disuasorios trata de coadyuvar en el cumplimiento de los valores límites a la contaminación establecidos en la Directiva 2008/50/CE relativa a la calidad del aire ambiente y la “Agenda 2030” de Naciones Unidas. A ello se ha comprometido el Ayuntamiento y figura como una de las medidas esenciales de sostenibilidad medioambiental contempladas en el Plan de Calidad del Aire 2016-2020 y Cambio Climático “Plan A” que fue aprobado en septiembre de 2017, y que se modifica por “Madrid 360” y la nueva ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad.

En las relaciones con origen y destino fuera de la M-40, el uso del coche privado es superior al 50%. Su reducción supone un gran reto para la movilidad. Una de las líneas estratégicas que propone precisamente el P.M.U.S. es establecer medidas para la gestión eficiente de las vías y desincentivación del uso del vehículo privado, para lo cual pretende la creación y explotación de aparcamientos de disuasión.

A parte de la propia construcción de los aparcamientos disuasorios, se está incentivando su uso mediante la prohibición de acceso al centro a vehículos sin etiqueta medioambiental, protocolos de circulación por alta contaminación, semaforización y la limitación de velocidad, además de campañas informativas específicas. Todas estas medidas tratan de que paulatinamente los conductores se decanten por el transporte público o por aparcar su vehículo particular en alguno de los aparcamientos disuasorios, haciendo transferencia a un transporte público de penetración, evitando así la congestión de entrada a la ciudad.

1. OBJETO DEL ESTUDIO:

El presente estudio trata de determinar la demanda existente para la construcción de un aparcamiento de uso disuasorio en el barrio de Valverde, dentro del distrito de Fuencarral-El Pardo. El aparcamiento se localizaría, en su caso, junto a la estación de “Tres Olivos”, sobre un solar de titularidad municipal, con uso dotacional de zonas verdes. Cuenta con acceso desde la M-40 y la M-607. La implantación del aparcamiento sería en cuatro plantas bajo rasante.

Se pretende dar servicio de intercambio modal a los conductores y pasajeros de los vehículos que, en la jornada laboral de lunes a viernes optan por no entrar en la almendra central de la ciudad facilitando el trasbordo o transferencia de sus ocupantes a otro medio de transporte colectivo público (principalmente Metro, y residualmente las líneas de autobús).

El aparcamiento disuasorio de Tres Olivos, estaría situado en la corona entre la M-40 y la M-30, y en el eje Norte entre la M-607 y la A-1. El ámbito es predominantemente residencial. No obstante la parcela analizada se encuentra junto a dos centros de educación especial, “Down Tres Olivos” y “Aleph Tea” situados al Noreste y junto al Centro Deportivo Municipal de Santa Ana al Sureste.



Plano 1.- Principales vías rápidas del área de estudio.

2. MÉTODO DE TRABAJO:

Se han realizado diferentes sondeos de ocupación en los alrededores del emplazamiento propuesto y en las zonas colindantes en distintos días y horarios para comprobar la ocupación media. Los sondeos se han realizado a lo largo del mes de Mayo, en distintas franjas horarias para tratar de cubrir las 24 horas del día. Igualmente se ha tratado de determinar las bolsas de estacionamiento irregular en el ámbito, como indicador de demanda potencial.

Por otra parte se han tratado de realizar encuestas presenciales efectuándose estas en el principal nodo de comunicación con el transporte público del ámbito, situado en la entrada de la estación de metro, y a 100 metros del acceso a la parcela objeto del estudio, donde se ubicaría el aparcamiento disuasorio.

Se ha procedido también a una inspección pormenorizada de las comunicaciones, viales y de la trama urbana del entorno, en las calles aledañas a la estación de cercanías y metro, analizando los comportamientos y usos de los conductores que estacionan en la zona, especialmente de los genuinamente disuasorios, como posibles beneficiarios y usuarios de la infraestructura.

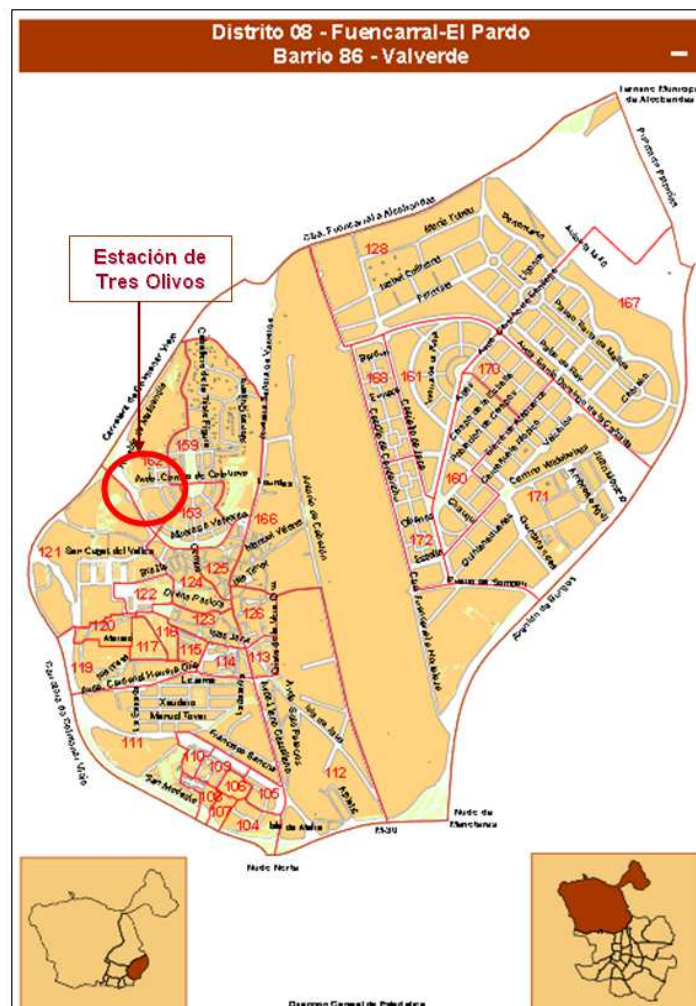
No acometemos el estudio económico ni el técnico del estacionamiento, ni analizamos el servicio rotacional puro o de residentes que pudiera tener. Pretendemos determinar la idoneidad del mismo, su ubicación, así como prever la demanda (perfil del cliente potencial) y el éxito de esta infraestructura de acuerdo con su naturaleza disuasoria.

3. ÁMBITO DEL ESTUDIO:

Tres Olivos se ubica dentro del barrio de Valverde, en el distrito de Fuencarral-El Pardo. El distrito tiene en torno a 245.000 habitantes de los cuales aproximadamente 61.000 pertenecen al barrio de Valverde. El área de Tres Olivos colinda al Norte con Montecarmelo y al Este con Las Tablas.

En cuanto al barrio, Valverde linda al Norte con el municipio de Alcobendas y al Este con la A-1, que hace precisamente de límite del barrio. Valverde se halla dividido por las vías del tren de la estación de Cercanías de Fuencarral, distinguiéndose al Este el área de la Las Tablas y al Oeste el de Tres Olivos. No existe conexión viaria dentro del barrio entre estas dos áreas, lo que genera una auténtica brecha en el barrio.

La estación de metro sobre la que se generaría la conexión al transporte colectivo desde el aparcamiento está situada junto a la M-607 (Carretera de Colmenar Viejo).



Plano 2.- Ubicación del solar del barrio de Valverde.

El aparcamiento tendría conexión con los siguientes medios de transporte público:

-Metro:

Acceso ubicado en la calle Retablo de Melisendra, (el acceso cuenta con ascensor).

Línea 10 Hospital Infanta Sofía – Puerta del Sur:



La duración aproximada del desplazamiento desde Tres Olivos a Nuevos Ministerios en metro es de 22 minutos, sin contar tiempos de espera.

La línea 10 de metro incluye el denominado “Metronorte”, que es la denominación que se le dio a la prolongación de la red del Metro a los municipios de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes. Dentro de la estación de metro de Tres Olivos se produce el cambio de tren por lo que los usuarios deben bajar del vagón, volver a pasar el billete por los tornos, y cruzar el andén para tomar otro tren distinto más pequeño para continuar con su trayecto.

A pesar del trastorno del cambio de tren, la línea 10 de Metro, incluyendo “Metronorte”, es la segunda mejor línea según valoración de los usuarios de metro en los dos últimos años sondeados (2016 y 2017):



Tabla 1.- Valoración global de las líneas de Metro de Madrid

La estación de metro de Tres Olivos tuvo en 2018 un total de 921.272 entradas. El número anual total de entradas ha crecido una media del 3,29% en los últimos tres años.

Código Estación	Nombre Estación	Entradas Año 2015	Utilizaciones año 2015	Entradas Año 2016	Utilizaciones año 2016
1051	Tres Olivos	836.864	9.441.571	854.280	9.865.018
		Entradas Año 2017	Utilizaciones año 2017	Entradas Año 2018	Utilizaciones año 2018
		912.366	10.511.516	921.272	14.548.748

* El término "Utilizaciones" se refiere al número de movimientos por el interior de una estación. Para su cálculo se contabilizan las entradas y las salidas por las barreras de peaje de los vestíbulos y se añaden los cambios entre líneas (transbordos) si se trata de estación múltiple con acceso a más de una línea de Metro.

* El término "Entradas" se refiere al número de entradas por las barreras de peaje de los vestíbulos de cada estación.

Tabla 2.- Utilización de la estación de Tres Olivos (2015 – 2018) (Metro de Madrid).

Estimando que el fin de semana y los festivos, junto con los días laborables del mes de agosto se reduce un 70% la entrada de usuarios, se producen una media diaria de **3.365 entradas de media en la estación** en día laborable.

El número de utilizaciones de la estación es muy superior al de entradas. Ello es debido al cambio de tren que se produce en todos los viajes en la estación de Tres Olivos, tanto en sentido entrada como salida de la ciudad.

-Líneas urbanas de autobús:

66 Fuencarral - Glorieta de Cuatro Caminos.

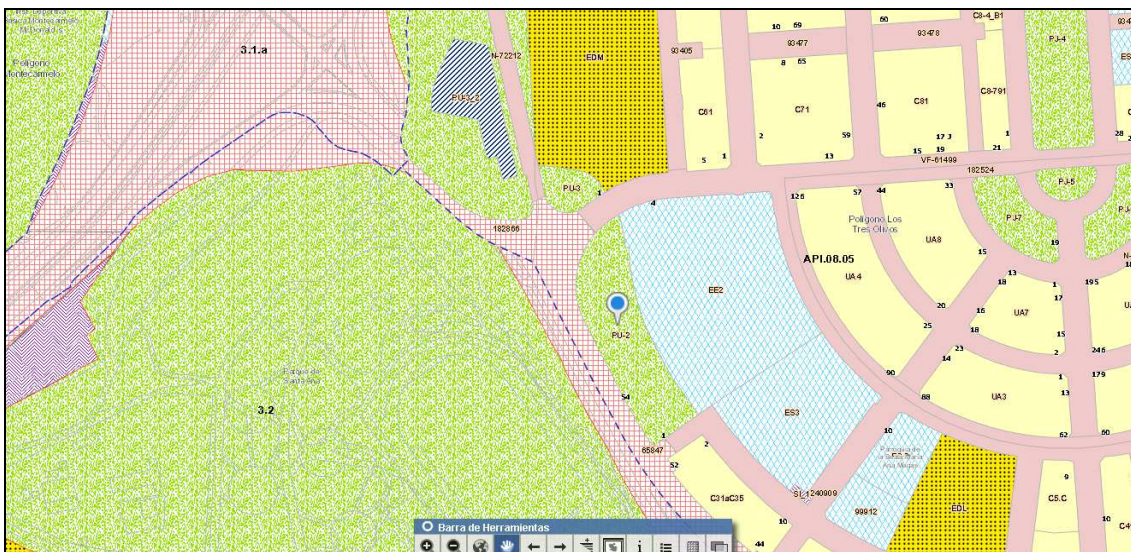
137 Fuencarral - Ciudad Puerta de Hierro.

-Tren de Cercanías:

La estación más próxima de la red de Cercanías es la de Fuencarral, en las líneas C4a y C4b, situada a un kilómetro y medio de la estación de Tres Olivos. La estación de Fuencarral cuenta con aparcamiento gratuito disuasorio vinculado a la estación para 150 vehículos aproximadamente, aunque habitualmente en horario laboral el número de vehículos aparcados se triplica por estacionamientos indebidos e improvisados de forma caótica sobre aceras o zonas verdes, lo que implica un uso disuasorio. Entre la estación de metro de Tres Olivos y la de cercanías de Fuencarral el trayecto rodado tiene una duración de unos cinco minutos, pero ambas estaciones tienen un problema importante de carencia de plazas de aparcamiento para uso disuasorio. Tanto la línea 10 de metro como la línea C4a de Cercanías tienen origen en el municipio de San Sebastián de los Reyes y paradas en el de Alcobendas, así como correspondencia en las estaciones de Chamartín y Nuevos Ministerios, por lo que es posible que compartan usuarios.

4. ANÁLISIS DEL EMPLAZAMIENTO PROPUESTO:

Se trata de un solar dotacional, destinado a zona verde de nivel básico según el Plan General de Ordenación Urbana. Según expediente tiene una superficie de 4.495 m². Tiene una pendiente máxima de aproximadamente un 7,5% entre la calle Campo de Montiel y la glorieta cercana a la estación de metro. La parcela dispone de arbolado y cuenta con una senda pavimentada que la recorre longitudinalmente.



Plano 3.- P.G.O.U: Suelo dotacional zona verde básico (Visor urbanístico).

PLANEAMIENTO VIGENTE		
EXPEDIENTE		
711/2007/09663	LOS TRES OLIVOS (MPP.08.303)	Ver Documentos
ÁMBITO DE ORDENACIÓN		
API.08.05	LOS TRES OLIVOS	
PARCELA DE PLANEAMIENTO		
Etiqueta	Zona Urbanística	Superficies
PU-2		Según dibujo
		4.495,04 m ²
USO	EDIFICABILIDAD	PRINCIPAL
DOTACIONAL ZONAS VERDES BÁSICO		<input checked="" type="checkbox"/>

Tabla 3.- Medición y usos según planeamiento vigente (Visor urbanístico).

La capacidad estimada de vehículos del aparcamiento a construir bajo rasante en la parcela analizada es de aproximadamente 477 plazas, a desarrollar en cuatro plantas.

La parcela objeto del estudio se sitúa en paralelo a la Calle Afueras a Valverde que es una vía de doble carril por sentido, sin aparcamiento en calzada en ninguno de los dos sentidos, y que conecta directamente con la M-607.

En el resto de viales del entorno de la parcela el estacionamiento en calzada es libre, no estando la zona regulada por el S.E.R.

Por su parte, la calle sobre la que se sitúa la estación de metro, calle Retablo de Melisendra, es un vial de circulación restringida a los servicios y cocheras de Metro, cortado a 250 metros, con un carril por sentido y sin disponibilidad de aparcamiento en calzada. Las plazas de aparcamiento en calzada más próximas a la estación se sitúan en línea a lo largo de toda la Avenida del Campo de Calatrava, en los dos sentidos del vial.

El aparcamiento de mayor cabida en la zona se sitúa al norte de la estación, detrás del campo de Rugby de Tres Olivos, a 150 metros de la entrada de la estación, y dispone de 66 plazas, aunque habitualmente en horario laboral el número de vehículos aparcados indebidamente sobre aceras o zonas verdes llega hasta los 96, lo que claramente implica un uso disuasorio.



Plano 4.- Localización de la parcela respecto a aparcamientos existentes.

Respecto a las características propias del solar propuesto como aparcamiento disuasorio, éste cuenta con todas las cualidades que debe reunir un espacio para ser susceptible de un uso disuasorio, como son:

- **Proximidad a autopista o vía rápida principal** de acceso a la ciudad, con fácil entrada y salida. La comunicación por carretera es cómoda para que los conductores/usuarios, puedan llegar desde los distintos puntos de la periferia a través de la M-607 y la M-40.

- **Estar situado fuera de la almendra central de la ciudad.** Corona situada entre la M-30 y la M-40.

- **Estar conectado o dotado de infraestructuras suficientes de transportes colectivos públicos con penetración en la ciudad y frecuentes en el tiempo.** En este caso, con la estación de Tres Olivos de la línea 10 de Metro, en la que la frecuencia entre trenes en hora punta está en torno a los 3 minutos, la cual hace correspondencia con todas las líneas de Cercanías en las estaciones de Chamartín y Nuevos Ministerios.

- **Espacio suficiente para una construcción económica y sostenible.** De acuerdo con los antecedentes tendría una capacidad para 477 plazas. La escasez de suelos municipales apropiados próximos a la estación de Tres Olivos obliga a construir el aparcamiento bajo rasante, al ser la parcela analizada zona verde. El coste se encarece al necesitar estructura subterránea pero es compensable por la máxima capacidad de plazas que se puede obtener, evitando impactos urbanos al poderse mantener la zona verde sobre la cubierta del mismo.

- **Acceso directo y rápido.** La operación de transferencia o de transición del coche particular al transporte público colectivo dura en torno 2-4 minutos, lo que es razonable para realizar el intercambio. Además, el extremo más lejano del aparcamiento no estaría a una distancia superior a los 200 m, lo que se traduciría en un tiempo excesivo de desplazamiento.

5.- ANÁLISIS DE LA DEMANDA:

Se han realizado sondeos ocupacionales diurnos los días 5, 6, 12, 14 y 26 de Mayo de 2020, cuyo objeto era discriminar tanto el uso de estacionamiento como el origen de los usuarios, y sondeos nocturnos, los mismos días, cuya misión estriba en determinar cuál es la demanda de estacionamiento para residentes, si la hubiere, y cuál tiene causa en la necesidad de estacionamiento disuasorio y/o rotacional.

El entorno del emplazamiento en estudio ha estado prácticamente desocupado los días en los que se han hecho los sondeos debido a la fase de confinamiento del Estado de Alarma, (vigente desde el 13 de Marzo) generado por la Pandemia de Covid-19, lo que denota que el estacionamiento en el entorno del solar analizado se genera por usuarios desplazados desde otras ubicaciones y no por residentes. El número de testigos que han aparcado el vehículo en la zona, para luego hacer uso del transporte público, en los horarios en los que se han realizado las encuestas, ha sido prácticamente nulo. La fase 1 de la desescalada (vigente desde el 25 de Mayo), que da más libertad de movimiento a los ciudadanos no ha mejorado el tránsito, y en la semana del 25 al 30 de Mayo las ocupaciones no han aumentado.

Se ha contrastado en las entrevistas realizadas a los comerciantes y residentes del área analizada, que la calle Retablo de Melisendra en la que se sitúa la estación de metro, previamente al decreto de estado de Alarma era utilizada asiduamente por gran cantidad de vehículos. Nos comentan, que se generaban con frecuencia problemas y dificultades para aparcar, para los vehículos que se desplazan hasta allí puesto que se trata de una calle cortada, por lo que todos los vehículos que acceden tienen que retornar dando la vuelta en un fondo de saco. El ancho de la calzada, con vehículos estacionados en ambos sentidos, difícilmente permite el paso a dos vehículos a la vez. Además, la gran mayoría de los vehículos estacionan sobre la acera, lo que dificulta el tránsito peatonal.

Mediante fotos aéreas y archivo gráfico anterior al Estado de Alarma se ha comprobado que en dicha calle, en la que está prohibido circular y no está permitido el aparcamiento, estacionan vehículos de manera irregular desde al menos 2012. **La ocupación en los últimos meses** en la calle Retablo de Melisendra antes de la pandemia de Covid-19 ha sido de **en torno a 120 vehículos, 60 aproximadamente en cada sentido circulatorio. Este aparcamiento improvisado e irregular es de naturaleza disuasoria**, como demuestra el hecho de que en el Estado de Alarma dicha calle está prácticamente desierta. Los residentes y comerciantes entrevistados nos han confirmado este extremo, aseverando también que antes del Estado de Alarma la calle se llenaba en horario laboral y posteriormente se vaciaba en horario nocturno. El área no cuenta además con superficies comerciales o espacios que puedan generar ordinariamente afluencias masivas de vehículos.

Por su parte, el aparcamiento con capacidad para 66 vehículos, situado en la calle Alonso Quijano, durante los sondeos realizados ha tenido una ocupación en torno al 30%, que se corresponderá muy probablemente con vehículos de residentes de los edificios residenciales situados junto al aparcamiento. Según nos indican los residentes y comerciantes de la zona, el aparcamiento en jornada laboral, en circunstancias normales, está totalmente lleno a las 08:00 de la mañana y se produce cuantioso aparcamiento irregular sobre medianas, aceras y zonas verdes.

Dada la escasez de ocupación y testigos en área analizada, debemos estimar provisionalmente el origen de los usuarios del aparcamiento según la facilidad, distancia y duración de trayecto a la ubicación estudiada desde las principales vías rápidas del entorno.

La parcela analizada se encuentra a 150 metros de la M-607, Carretera de Colmenar Viejo, y a 1,8 kilómetros de la salida M-40, con conexiones a ambos sentidos, Este y Oeste, de la circunvalación a través de la salida 57. La conexión de Tres Olivos con la A-1 es más distante y compleja. Se ha de enlazar necesariamente con la M-40 ya que las líneas ferroviarias del Norte que atraviesan Fuencarral impiden la conexión directa del Barrio de Valverde con la A-1. La M-603, que une Alcobendas con Fuencarral, conecta la A-1 y la M-607, y enlaza precisamente con la M-607 prácticamente a la altura de Tres Olivos. Es un corredor directo desde Alcobendas.

Los índices de movilidad diaria (I.M.D) de la M-607 entre la intersección con M-40 y Tres Cantos es de 104.691 (año 2018), y en la M-603 Entre Fuencarral y Alcobendas es de 29.789 vehículos.

CARRETERA	UBICACIÓN P.K	TIPO ESTACIÓN	IMD 2018	% V. PESADOS	LOCALIZACIÓN
M-603	1,18	Primaria	29.789	7,53%	Entre Fuencarral y Alcobendas
M-607	18,16	Permanente	104.691	2,31%	Entre la intersección con M-40 y Tres Cantos

Tabla 4.- I.M.D de los principales vías rápidas del área.

Los usuarios del futuro aparcamiento llegarán principalmente del Norte de la ciudad, de Montecarmelo, de la colonia de Nuevo Toboso, y de los municipios de Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Tres Cantos.

Los vecinos de Montecarmelo disponen de estación propia de metro en el área, pero probablemente un buen número optarán por la estación de Tres Olivos para ahorrarse el cambio de tren que tendrían que hacer al pasar de la estación de Montecarmelo a Tres Olivos.

Nombre Estación	Entradas Año 2016	Utilizaciones año 2016	Entradas Año 2017	Utilizaciones año 2017	Entradas Año 2018	Utilizaciones año 2018
Las Tablas	1.685.846	3.389.528	1.771.553	3.561.984	1.874.812	3.756.024
Montecarmelo	893.008	1.793.139	965.086	1.922.496	1.026.484	2.054.021
Tres Olivos	854.280	9.865.018	912.366	10.511.516	921.272	14.548.748

Tabla 5.- Comparativa de uso de las estaciones situadas a continuación de la estación de Tres Olivos.

Destaca la escasa dotación de aparcamiento en la zona de la estación de Tres Olivos. En un radio de 200 metros desde la puerta de la estación no hay más de 50 plazas de estacionamiento disponibles, que además están junto al área residencial y comercial. Las calles Retablo de Melisendra y Afueras a Valverde no disponen de plazas de estacionamiento. Además la estación de metro está rodeada de espacio de equipamiento deportivo, zonas verdes y la propia M-607.



Plano 5.- Radio de 200 metros desde la estación de Tres Olivos.

En cuanto a los usuarios de la estación de Metro de Tres Olivos, tal y como expone la tabla 2, una media de 3.365 personas entran en la estación los días laborables. La línea 10 de Metro atraviesa transversalmente la ciudad por su eje central.

La capacidad del nuevo aparcamiento, de aproximadamente **477 plazas** supondría poner servicio plazas de aparcamiento para el **14,17% de los usuarios de metro**, cantidad que entendemos es asimilable por la demanda latente, máxime teniendo en cuenta que actualmente, y desde hace años, hay en jornada laborable en torno a 150 vehículos estacionados irregularmente en el área de naturaleza disuasoria. El aparcamiento ubicado entre la estación de metro y la zona residencial de la calle Alonso Quijano, según lo descrito, con sus escasas 90 plazas, está muy lejos de satisfacer la demanda. El resto de plazas disponibles en calzada, sitas en la Avenida de Campo de Calatrava, apenas ofrecen una oferta real al ser ocupadas por los propios residentes del área a diario.

El éxito y necesidad de los aparcamientos disuasorios lo constata la experiencia de los que ya ha puesto en marcha la EMT en los últimos años, Avenida de Portugal, Nuestra Señora del Recuerdo y Wanda Metropolitano. Los dos primeros tienen una capacidad de 1.251 plazas, mientras que el del Estadio Metropolitano, que entró a funcionar en enero de 2018, tiene una capacidad de 3.011 plazas. Los tres son gratuitos para los usuarios del transporte público.

En el año 2018 los aparcamientos disuasorios de Avenida de Portugal y Nuestra Señora del Recuerdo han tenido un incremento de usuarios del 217%.

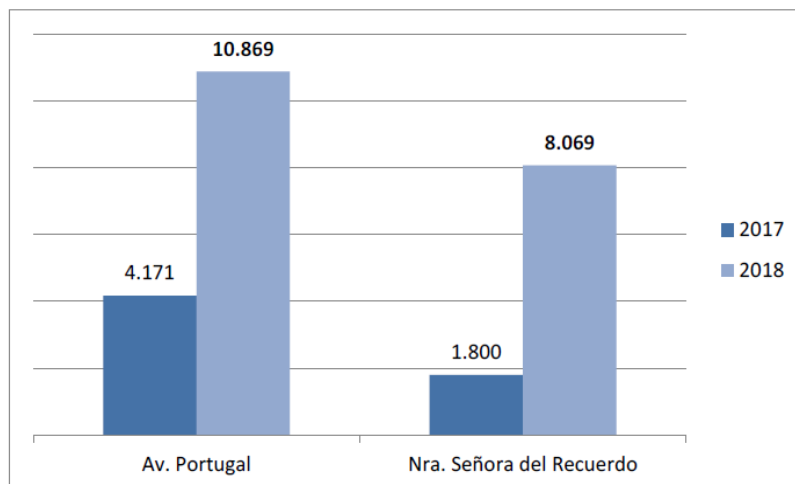
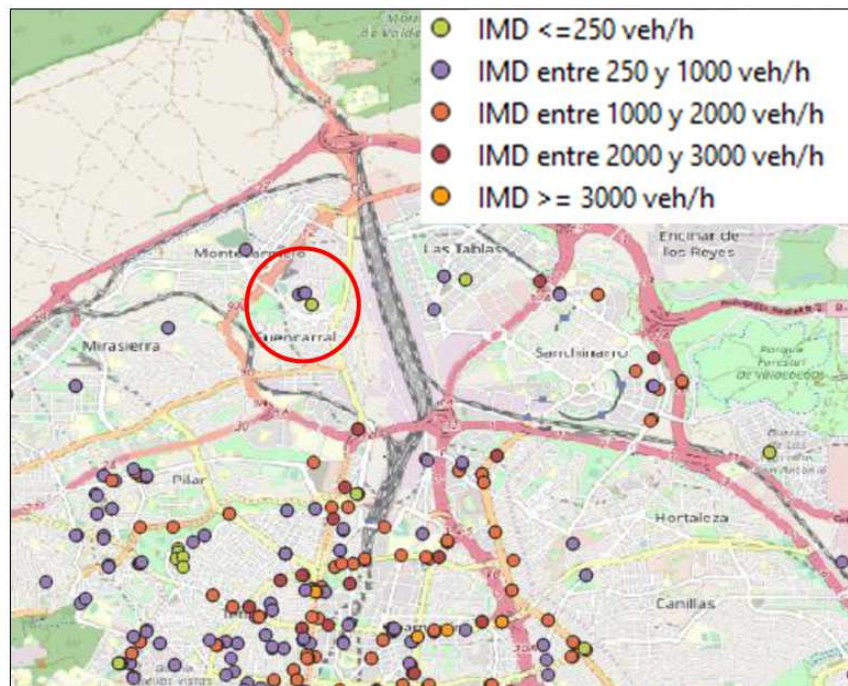


Tabla 6.- Crecimiento usuarios aparcamiento disuasorios E.M.T (Informe anual Madrid 2018)

Respecto al aparcamiento disuasorio situado junto al Wanda Metropolitano, al no disponer de control de acceso, no se ha podido cuantificar su utilización como aparcamiento de disuasión, pero según los conteos efectuados se estima que lo pueden llegar a utilizar más de 400.000 vehículos al año, excluyendo los días de eventos.

La necesidad de implantar aparcamientos disuasorios y de dar alternativas en modos sostenibles a la movilidad que se genera fuera de la M-30 se justifica cuantitativamente en que:

- El 80% del total de desplazamientos tienen origen o destino fuera de la M-30.
- El 40% de los viajes en coche se producen entre la periferia de Madrid y el entorno metropolitano.
- El 50% de los viajes en coche tienen origen o destino fuera de Madrid.



Plano 6.- I.M.D Intensidad Media Diaria en el área. (Informe anual Madrid 2018).

Según el *plano 6*, que indica la intensidad media diaria en hora punta, la parcela está ubicada junto a puntos de intensidad alta, con un tránsito de vehículos entre 250 y 1.000 vehículos por hora. El nuevo aparcamiento disuasorio a construir sobre la parcela analizada supondría una oferta de 477 plazas según anteproyecto. Actualmente en el entorno 200 vehículos estacionan en el área su vehículo en circunstancias normales, provenientes de otras ubicaciones del distrito o de otros municipios, para acceder al centro de la ciudad a través de la estación de metro de Tres Olivos, por lo que se generará una mayor oferta de aproximadamente 277 plazas con el nuevo aparcamiento. Entendemos que ese aumento quedará absorbido en un breve espacio de tiempo teniendo en cuenta la intensidad media del ámbito en hora punta (250-1000 v/h) y que las estancias medias en aparcamientos disuasorios superan las 8 horas por vehículo, por lo que habitualmente no se doblan la mayoría de las plazas.

6.- CONCLUSIONES

PRIMERA.- Existe demanda suficiente para la implantación de un aparcamiento disuasorio de 477 plazas en la parcela analizada.

SEGUNDA.- Hay escasez de dotación de plazas en calzada en el área, como demuestra el hecho de que en un radio de 200 metros desde la puerta de la estación no hay más de 50 plazas de estacionamiento disponibles.

TERCERA.- El nuevo aparcamiento favorecerá que los conductores residentes en los municipios de Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Tres Cantos, opten por utilizar el transporte público en detrimento del automóvil para acceder al centro de la ciudad. Además se aliviará, al menos parcialmente, el sobrecargado acceso a Madrid por la M-607 (Carretera de Colmenar).

CUARTA.- Será fundamental optimizar los costes de ejecución debido a la necesidad de realizar la construcción del aparcamiento bajo rasante.

QUINTA.- La demanda diaria insatisfecha en horario laboral de plazas de aparcamiento, reflejada en el estacionamiento indebido que se daba previamente a la declaración del Estado de Alarma tanto en la calle Retablo de Melisendra como en el aparcamiento de la calle Alonso Quijano es de más de 150 vehículos.

SEXTA.- La oferta de aproximadamente 327 plazas que se generará con el nuevo aparcamiento, quedará absorbida en un breve espacio de tiempo teniendo en cuenta la intensidad media del ámbito en hora punta (250-1000 v/h), la escasez de plazas de estacionamiento en el entorno de la estación de metro de Tres Olivos y en la de cercanías de Fuencarral situada en el mimos barrio, y observando que las estancias medias en aparcamientos disuasorios superan las 8 horas por vehículo, por lo que habitualmente no se doblan la mayoría de las plazas.

SÉPTIMA.- La puesta en funcionamiento del aparcamiento disuasorio de manera oficial, generará un efecto llamada necesario y beneficioso que hará que la instalación llegue a ocuparse en su totalidad en el horario laboral. A esta demanda habrá que sumar la demanda a mayores que se genera por las restricciones al tráfico del centro de la ciudad por razones medioambientales en momentos puntuales y por las campañas de concienciación pública, que fomentan el uso del transporte público. Es fundamental impulsar medidas como paneles de información a los conductores en tiempo real sobre los aparcamientos disuasorios existentes, su capacidad, su situación y su conexión con los diferentes transportes públicos colectivos, establecer nuevos límites de velocidad en vías principales de acceso, etcétera. Los aparcamientos de uso disuasorio no han de servir sólo para satisfacer una demanda real y efectiva, si no que han de plantearse como un espacio con efecto llamada al que deberán dirigirse los vehículos privados.

OCTAVA.- No se han podido realizar encuestas y entrevistas a usuarios por la declaración del estado de alarma y por no estar utilizándose las plazas de aparcamiento de la forma habitual. Por ello no se ha podido determinar con exactitud los orígenes y destinos de los usuarios. No obstante, la ubicación de la parcela, su situación respecto a las vías rápidas, y su conexión con la línea 10 de Metro, permiten determinar de forma certera el origen y destino de los usuarios.

NOVENA.- Sería conveniente implantar control de accesos o validación mecánica del billete o abono de transporte público utilizado tras el estacionamiento para cerciorarse del destino disuasorio del mismo.

7.- ANEXO FOTOGRÁFICO:

Parcela objeto del estudio.



Foto 1 y 2.- Acceso a la estación de Tres Olivos en la calle Retablo de Melisendra.



Foto 3 y 4.- Parcela objeto del estudio.



Foto 5 y 6.- Ocupación de plazas en aparcamiento cercano a la estación (calle Alonso Quijano) en Estado de Alarma.



Foto 7 y 8.- Ocupación de plazas en aparcamiento junto a la estación de Cercanías de Fuencarral en Estado de Alarma.



Foto 9 y 10.- Foto archivo de la estación de Tres Olivos donde se ve el estacionamiento irregular habitual (fotos de 2014 y 2019). Se observa también que las señales verticales han cambiado. Permanece la prohibición de circular pero desaparece la señal de prohibido estacionar. (Fuente Google).

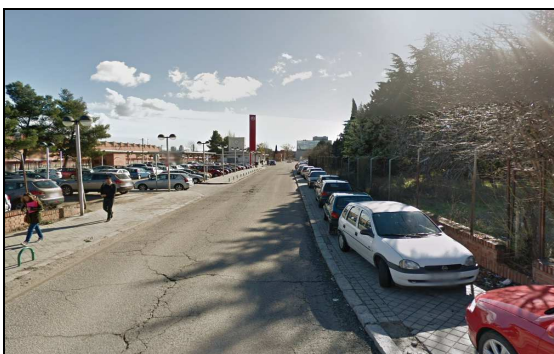


Foto 11 y 12.- Estacionamientos indebidos junto a la estación de cercanías de Fuencarral en 2014 (Fuente Google).

FUENTES CONSULTADAS:

- Área de información estadística del Ayuntamiento de Madrid.
- Informe corporativo Metro de Madrid 2018.
- Programa de Aparcamientos Disuasorios (P.A.D. 2016).
- Informe del Estado de la Movilidad de la Ciudad de Madrid 2018.
- Informe de Tráfico Comunidad de Madrid D. Gral Carreteras e infraestructuras 2018.
- Instituto Nacional de Estadística.
- Plan General de Ordenamiento Urbano de Madrid y visor urbanístico.
- Google maps.
- ADIF. Mapas de infraestructuras y estaciones.



Agustín Orbea Mazarrasa
Javier Martín Walther

En Madrid a 29 de Mayo de 2020