

A LA COMISIÓN DE PETICIONES DEL PARLAMENTO EUROPEO

Petición para que se lleve a cabo un seguimiento de las actuaciones realizadas y que se realicen por el Ayuntamiento de Madrid en relación con los aparcamientos disuasorios de alta capacidad proyectados objeto de la presente petición y para que, asimismo, se adopten las medidas necesarias para la paralización de su construcción, por ser contraria a los compromisos adoptados por la Unión Europea en materia medioambiental y a las disposiciones y normativa dictada en cumplimiento de estos compromisos.

A LA COMISIÓN DE PETICIONES DEL PARLAMENTO EUROPEO

DATOS CONFIDENCIALES

Madrid, todos ellos afectados por los macroparkings de la ciudad de Madrid ante la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo
EXPONEN:

PRIMERO.- El actual equipo de gobierno del Ayuntamiento de Madrid ha planificado la próxima construcción de 8 aparcamientos disuasorios de alta capacidad en los distritos de Moncloa-Aravaca, Hortaleza, Fuencarral-El Pardo, Latina y Retiro con la justificación de proteger la salud de los ciudadanos madrileños y mejorar la calidad del aire evitando que los vehículos privados entren a la almendra central. El objetivo último de esta medida sería, según los responsables municipales, descongestionar el tráfico rodado en el centro urbano de la ciudad para dar cumplimiento al compromiso municipal sobre los valores límite de dióxido de nitrógeno establecidos en la Directiva 2008/50/CE.

Se acompañan al presente escrito como

anexos __Anteproyecto de aparcamiento disuasorio, Planos Aviación Española, Plano de Montecarmelo aparcamiento de Aravaca

los planos y características específicas de las distintas áreas donde el Ayuntamiento de Madrid tiene previsto construir estos aparcamientos. No tenemos planos del de Retiro porque sería subterráneo, bajo la calle Ménendez Pelayo desde la calle O'Donnell hasta la calle Ibiza.

Sin embargo, este proyecto es, en realidad, contrario a los objetivos que dice perseguir, pues incide en políticas que aumentan la **contaminación del aire** y promueve una movilidad **no sostenible**.

Se aleja así de la normativa medioambiental europea y, por ende, de los compromisos asumidos por la Unión Europea con la firma del Acuerdo de París de 2015 para limitar las emisiones de gases de efecto invernadero, a fin de lograr un planeta con clima neutro para mediados de siglo, y la asunción de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas, en particular, del objetivo número 11, que busca ciudades y comunidades sostenibles.

Precisamente, en cumplimiento de estos compromisos, el Pacto Verde Europeo, presentado por la

Comisión Europea en 2019, promueve, entre otros objetivos, una movilidad sostenible e inteligente como una de las políticas necesarias en la transición justa y sostenible hacia una Europa climáticamente neutra de aquí a 2050, buscando lograr resultados claros y perceptibles en el corto y medio plazo, dada la urgencia.

SEGUNDO.- En concreto, el proyecto del Ayuntamiento de Madrid de construcción de aparcamientos disuasorios de alta capacidad no contribuye a la disminución de la contaminación alegada por las siguientes razones:

1 Se trata en todos los casos de aparcamientos proyectados en el centro de núcleos urbanos consolidados, con morfología propia, rodeados de viviendas y de calles que no están dimensionadas para acoger más tráfico, y que están alejados de las principales vías de acceso al centro de la ciudad.

Por lo tanto, estos aparcamientos conllevarán que se traslade la contaminación dentro del municipio a las zonas donde se prevé su construcción, debido al aumento del tráfico de vehículos y consiguientes atascos, por lo que no se conseguirá la eliminación de la huella de contaminación generada por el uso de vehículos en el interior de la ciudad de Madrid, problema que, precisamente, motivó la decisión de la Comisión Europea de abrir un procedimiento al Reino de España por incumplimiento del Derecho europeo (Directiva 2008/50/CE, sobre la calidad del aire), en relación con las emisiones contaminantes del Ayuntamiento de Madrid.

Esto es, al contrario de lo que señalan las autoridades municipales, la medida no supone una reducción de la contaminación, sino su mera reubicación, puesto que se alterarán los usos del suelo de las parcelas donde se prevé la construcción de estos aparcamientos para introducir más tráfico de vehículos y más contaminación, en lugar de potenciar otros usos más sostenibles y que incrementen la calidad de vida en las áreas afectadas.

(Anexo de estudio aparcamientos disuasorios)

2 A la **contaminación del aire**, debe añadirse el impacto visual del tipo de construcción proyectada, que altera la morfología constructiva de las zonas afectadas, al tratarse en algunos casos de aparcamientos en altura en zonas consolidadas de usos residenciales.

Estéticamente, suponen una ruptura con la composición actual de la ciudad que consigue su afeamiento y, en consecuencia, la degradación del paisaje urbano, contraviniendo las disposiciones recogidas en el Convenio Europeo del Paisaje del año 2000, que reconoce que el paisaje es una parte importante de la calidad de vida de la población para todos y en todas partes, también en el medio urbano.

En particular, en este convenio, que vincula a España, las partes se comprometen a reconocer los paisajes como elemento fundamental del entorno urbano, a aplicar políticas destinadas a la protección del paisaje y a establecer procedimientos para la participación pública en la formulación y aplicación de las políticas en materia de paisaje (artículo 5).

En concreto, la parcela de Hortaleza, en Mar de Cristal, tenía uso como Deportivo Singular, según el PGOUM, y en ella estaba proyectado un centro deportivo paralímpico, y posteriormente, una zona verde con equipamientos culturales, que recibieron el apoyo de 8.000 vecinos en una consulta que no se ha respetado. (Anexo plaza cívica) y (anexo dotacional deportivo).

El de Aviación Española, en el distrito de Latina, está construido en un suelo dotacional educativo y se le ha cambiado la calificación del suelo temporalmente para construir el parking.

Además, algunos de estos futuros aparcamientos están localizados en las cercanías de centros educativos y de salud y de zonas densamente pobladas.

En este sentido, debe destacarse que la proyección de estos aparcamientos se ha realizado de espaldas a los vecinos y con una absoluta falta de transparencia. De hecho, según la información oficiosa de la que disponemos, se están iniciando trámites administrativos relativos a estos aparcamientos sin haberse realizado con carácter previo estudios sobre su necesidad en el momento actual y sobre su impacto medioambiental.

De realizarse dichos estudios, se constataría que no son en absoluto necesarios, ya que hay plazas suficientes de aparcamientos para los vecinos en superficie sin provocar alteraciones sustanciales del tráfico ni dificultades para aparcar. Asimismo, se constataría que las necesidades de los vecinos son otras, según se detalla para cada una de las áreas afectadas en los anexos que se acompañan al presente escrito, cuyo coste podría cubrirse con el enorme gasto de dinero público previsto (un total de 15,2 millones en Hortaleza, 15,9 en Moncloa-Aravaca y 1,5 en Latina, 15 millones al de Tres Olivos) para estas infraestructuras desproporcionadas existiendo 2880 plazas gratuitas en la zona que están infrautilizadas.

Con esta forma de actuar, sin estudios previos y de espaldas a las necesidades reales de los vecinos, el Ayuntamiento de Madrid contraviene principios básicos de la actuación administrativa, recogidos en el artículo 3.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en concreto, los principios de participación, objetividad y transparencia de la actuación administrativa; de racionalización de la gestión administrativa; de eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos; de planificación de las políticas públicas y de eficacia en el cumplimiento de los objetivos fijados.

3 Del mismo modo, la actuación del Ayuntamiento de Madrid se aleja de los objetivos previstos en la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - Juntos por una movilidad urbana competitiva y eficiente en el uso de los recursos (COM/2013/0913 final), en donde se hace un llamamiento a la articulación de planes de movilidad urbana sostenibles, a fin de "poner en marcha estrategias de movilidad urbana basadas en un análisis exhaustivo de la situación actual, así como una visión clara de un desarrollo sostenible de su zona urbana", proponiendo que la elaboración de estos planes sea fruto de la cooperación de los diferentes sectores y ámbitos políticos y haciendo hincapié en el hecho de que la movilidad urbana esté enfocada principalmente hacia las personas (punto 3).

4 El aumento de la circulación en las zonas residenciales afectadas se traducirá asimismo en un incremento de la contaminación acústica, incumpliendo, en consecuencia, el principio general recogido en la Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (incorporada al ordenamiento español mediante la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido), de evitar, prevenir y reducir con carácter prioritario los efectos nocivos del ruido. Esta previsión se aplica, entre otros, al ruido ambiental en zonas urbanizadas, incluyendo el tráfico rodado (artículo 3 a). Un mandato que obliga al Ayuntamiento de Madrid, de conformidad con lo previsto en el artículo 2.1 de la Ley 37/2003.

5 Los proyectos ya ejecutados y los anteproyectos en marcha incumplen además la normativa 8/2005 para la Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid, capítulo III, art.7, que exige la plantación de un árbol por cada plaza de aparcamiento en superficie, lo que además supone la creación de islas de calor en núcleos urbanos, ya de por sí generadores de altas temperaturas, y que contribuyen al efecto invernadero.

(Anexo boe legislación consolidada)

TERCERO.- El proyecto del Ayuntamiento de Madrid de construcción de aparcamientos disuasorios de alta capacidad es asimismo contrario a las políticas europeas sobre movilidad sostenible atendiendo a las siguientes consideraciones:

1 La medida en sí misma promueve la utilización del transporte privado para llegar a estos aparcamientos. Es decir, no desincentiva la utilización de vehículos privados para llegar al municipio de Madrid. Más bien lo contrario, pues se pretende que estos nuevos aparcamientos constituyan un mecanismo de atracción para los vehículos privados, con el ya señalado consiguiente incremento de la contaminación en estas zonas.

De hecho, el Ayuntamiento de Madrid, que primero incluyó estas infraestructuras en un Plan de Aparcamientos Disuasorios, gratuitos para usuarios del transporte público, ahora los publicita como multimodales, permitiendo su uso rotatorio de pago. (Anexo con precios)

2 Al mismo tiempo, no se están potenciando aparcamientos disuasorios reales ya existentes al lado de las vías de entrada a Madrid que se encuentran con un bajo índice de ocupación, como el que está al lado de la estación de ferrocarril de El Barrial, en los confines del término municipal de Madrid y a solo dos paradas de tren de cercanías de la estación de Aravaca, donde se pretende construir uno de los aparcamientos.

Se acompaña como anexo ____ Anexo aparcamiento el Barrial ,un plano de situación y [fotografías] de dicho aparcamiento disuasorio infrautilizado.

3 Tampoco se fomenta la utilización del transporte público desde el origen, fuera del municipio de Madrid. Al contrario, como se ha indicado, esta medida propicia el uso del vehículo privado hasta las estaciones de cercanías próximas a la ciudad de Madrid para que el usuario cambie de medio de transporte.

Así, por ejemplo, se pretende que el aparcamiento proyectado de Aravaca se utilice por vehículos que circulan por la carretera A-6. Pues bien, todas las estaciones de ferrocarril limítrofes con esta vía de circulación cuentan ya con aparcamientos disuasorios que se encuentran infrautilizados por el coste que conllevan y la poca frecuencia del servicio ferroviario.

Una medida razonable y real para reducir la contaminación, acorde con los principios europeos de movilidad sostenible y que no contempla el Ayuntamiento de Madrid, sería potenciar esta línea de ferrocarril para evitar en origen la utilización del vehículo privado mediante políticas integradas con las distintas administraciones involucradas que permitan gestionar conjuntamente la estrategia de movilidad.

4 Este tipo de medidas integradas irían precisamente en la línea del punto 1.18 del Dictamen del Comité Económico y Social de la Unión Europea de 27 de abril de 2021, denominado "Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro", que apuesta por el transporte público como eje vertebrador de la estrategia de sostenibilidad.

Para el Comité Económico y Social europeo, el acceso a un transporte público asequible y de calidad resulta esencial como alternativa sostenible a los modos de transporte individuales. Por ello, señala que, *"en aras de una movilidad urbana sostenible, debe hacerse más hincapié en el transporte público como eje vertebrador de esta transición y fuente importante de integración social y empleo local de calidad"*.

5 La falta de planificación integrada de ámbitos territoriales conjuntos, como ocurre en Madrid, impide también ir en la dirección de conseguir los objetivos previstos en la Estrategia de la Comisión Europea por una movilidad baja en emisiones (Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones –SWD (2016) 244 final), que apuesta para ello por reforzar el transporte público.

Esta finalidad sólo se puede conseguir favoreciendo el transporte público desde el origen y no incitando a la utilización del vehículo privado hasta el propio núcleo urbano de Madrid, como ocurriría de construirse los aparcamientos proyectados.

De hecho, lo que demanda la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - Una Europa que protege: aire puro para todos (COM(2018) 330 final), con el fin de reducir las emisiones, es precisamente la inversión en dos tipos de infraestructuras *"para los combustibles alternativos o el transporte público"*. Son medidas que impulsan cambios de conducta (también reclamados en la Comunicación) y que se dirigen a no seguir promocionando medidas de transporte tradicional por ser altamente contaminantes e incrementar mucho la polución y el ruido en áreas que actualmente no lo tenían.

Exactamente, como sucede en el caso de los aparcamientos de alta capacidad proyectados por el Ayuntamiento de Madrid que son por ello contrarios a estas políticas.

Por todo lo anterior, se presenta a la **Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo** la siguiente **PETICIÓN**:

1 Que se lleve a cabo un seguimiento de las actuaciones realizadas y que se realicen por el Ayuntamiento de Madrid en relación con los aparcamientos disuasorios de alta capacidad proyectados objeto de la presente petición.

2 Que, asimismo, se adopten las medidas necesarias para la paralización de su construcción, por ser contraria a los compromisos adoptados por la Unión Europea en materia medioambiental y a las disposiciones y normativa dictada en cumplimiento de estos

En Madrid, a __ de junio de 2021.

ENTIDADES QUE APOYAN ESTA PETICIÓN

Asociación Vecinal Osa Mayor de Aravaca
 Plataforma contra el parking de Mar de Cristal
 Asociación Vecinal Retiro Norte
 Asociación Vecinal La Unión Parque Europa - Sta. Margarita
 Asociación Vecinal del Barrio de Montecarmelo
 Asociación Vecinal Villa Rosa
 Asociación Vecinal San Lorenzo
 Asociación Vecinal La Unión de Hortaleza
 Asociación Vecinal Sanchinarro
 Asociación Vecinal Virgen del Cortijo
 Asociación Vecinal Manoteras – La Soci
 Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid
 Compostaje Comunitario de Hortaleza
 AMPA IES Gabriel García Márquez
 AMPA CEIP Zaragüeta
 AMPA CEIP Esperanza
 AMPA CEIP Luis Cernuda
 Somos Tribu Hortaleza
 Espacio Pegaso
 Somos Acogida
 Asociación Danos Tiempo
 Juventud Antifascista de Hortaleza
 8M Hortaleza
 Centro Social El Nido
 Hortaleza por la Convivencia
 Asociación El Olivar
 Jóvenes del Parque
 Sociedad civil Rosa Luxemburgo de aravaca (SCRLA)
 Asociación vecinal Rosa Luxemburgo de aravaca (AVERLA)
 Asociación cultural y deportiva Rosa Luxemburgo (ACROLA)



INDICE

<u>PROYECTO GRRENFINGERS.....</u>	<u>10</u>
<u>CONSULTA CIUDADANA REMODELACIÓN PLAZA CÍVICA.....</u>	<u>16</u>
<u>PLAN MUNICIPAL DE APARCAMIENTO</u>	
<u>Y UBICACIÓN MAR DE CRISTAL.....</u>	<u>17</u>
<u>INVERSIONES TERRITORIALIZADAS.....</u>	<u>18</u>
<u>CALIFICACIÓN PARCELA.....</u>	<u>19</u>
<u>ESTUDIO DE DEMANDA PROITEC.....</u>	<u>20</u>
<u>PRECIOS APRCAMENTOS DISUASORIOS.....</u>	<u>50</u>
<u>BOE LEGISLACIÓN CONSOLIDADA.....</u>	<u>52</u>
<u>APARCAMIENTO EL BARRIAL.....</u>	<u>54</u>
<u>UTILIZACIÓN Y ESTADO APARCAMIENTO EL BARRIAL.....</u>	<u>57</u>
<u>PLANOS APARCAMIENTO ARAVACA.....</u>	<u>59</u>
<u>PLANOS AVIACIÓN ESPAÑOLA PAD.....</u>	<u>63</u>
<u>PLANO APARCAMIENTO TRES OLIVOS.....</u>	<u>67</u>

Proyecto Hortaleza Green Fingers

La nueva Hortaleza: más cívica y más verde

UNA ESTRATEGIA PARA MADRID

La plaza cívica de Mar de Cristal está localizada en un lugar privilegiado en el territorio de Madrid. Aunque estando en lo que se considera una Madrid de periferia, se encuentra a 15 minutos en transporte público del aeropuerto y de Nuevos Ministerios. Así, su carácter intermodal hace pensar el proyecto no sólo como un proyecto de regeneración, sino como entrada y destino de la ciudad.

Madrid como cualquier otra ciudad concéntrica, se caracteriza por tener un tratamiento diferente entre sus anillos, en este caso la M30 y la M40. A nivel estratégico de ciudad, planteamos una lectura de Madrid en la que se quiere proteger de la M40 creando una serie de zonas de protección verdes. Éstos espacios verdes crecen hacia el interior en forma de parques, como queriendo introducir lo rural en el interior de la ciudad. El proyecto se aprovecha de esta lectura y propone consolidar los parques adyacentes y utilizarlos como herramienta para entrar en la ciudad a través de bulevares verdes.



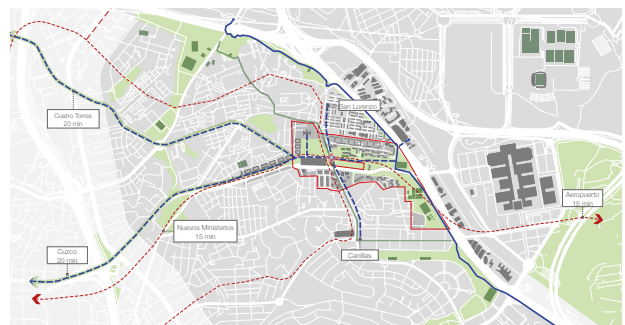
El proyecto plantea la oportunidad de ligarse al carril verde ciclista y a los itinerarios verdes estructurantes (Hortaleza Saludable). La estrategia urbana propone dos carriles verdes ciclistas estructurantes: uno por la Gran Vía de Hortaleza hasta llegar a la zona de Cuzco y otro por la calle del Valdetorres del Jarama hasta potencialmente llegar a las 4 Torres si se llevaran a cabo los planes de la Operación Chamartín.

UNA ESTRATEGIA PARA HORTALEZA



Los barrios más deseables donde vivir, jugar y trabajar son los que ofrecen un entorno que asegure el bienestar, salud, seguridad y prosperidad de las personas que definen su identidad, tanto en el presente y como en el futuro.

Para explicar la estrategia e impacto de proyecto, nos basamos en los tres pilares fundamentales de la sostenibilidad, estos son el ambiental, el social y el económico.



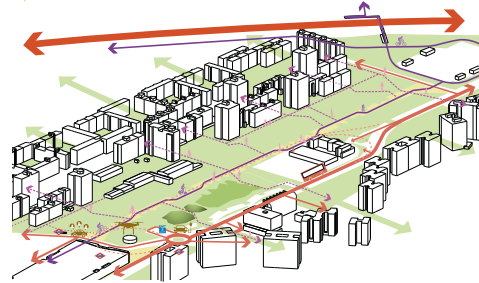


ESTRATEGIA AMBIENTAL:

UN PARQUE CON UNA CALLE PEATONAL - CICLISTA ESTRUCTURANTE CON UN CENTRO INTERMODAL DE TRANSPORTES SOSTENIBLES

La propuesta plantea una analogía con la Gran Vía de Hortaleza como vía rodada principal en el distrito y propone una vía peatonal y ciclista estructurante donde originalmente se encontraba la Calle de Ayacucho. Esta nueva vía se conecta con el existente tejido de movilidad blando, los itinerarios estructurantes y el carril verde ciclista. Como elemento principal integrador norte-sur, se plantea un parque que extiende el ámbito de actuación hasta las zonas residenciales colindantes. Así mismo, se plantean nuevos caminos de conexión transversales para fomentar esa permeabilidad.

Se repiensa el espacio público alrededor del



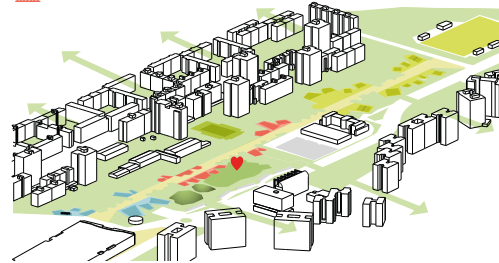
intercambiador de Mar de Cristal en forma de plaza dura; se reduce la rotonda para lograr una conexión entre el ámbito del proyecto y el centro comercial; y se propone la Gran Vía de Hortaleza como calle de doble sentido. El intercambiador fomentará medios de transporte sostenibles: se colocan aparcamientos para coche eléctrico, coche compartido y bicicletas. Se propondrá un espacio para futuro aparcamiento de drones y taquillas de recogida de paquetes para aliviar el impacto del transporte generado por los servicios de entrega.





ESTRATEGIA SOCIAL:

UNA CALLE QUE SE ACTIVA Y UN CENTRO DE DISTRITO



A lo largo de la espina peatonal – ciclista se van adjuntando sacos dotacionales al aire libre, los cuales permiten una variedad de acontecimientos. Se encuentran distribuidos dependiendo del tamaño y relación con el entorno. Los más grandes serán más adecuados para usos deportivos mientras que los más pequeños acogerán usos que requieran menor espacio como una clase al aire

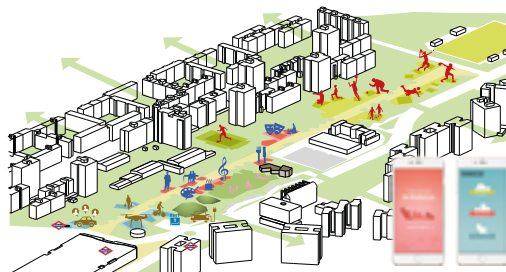
libre o una cafetería.

El proyecto se aprovecha de los usos generadores de actividad peatonal existentes, el IES Gabriel García Márquez, el Centro de Salud y el Centro Comercial para posicionar un espacio central de mayor escala entre ellos, un lugar donde grupos se puedan reunir y se puedan realizar eventos de escala distrital.





ESTRATEGIA ECONÓMICA: UN PARQUE SOSTENIBLE CON AUTOGESTIÓN DE ACTIVIDADES.



Como elemento de cerramiento al espacio central se propone un nuevo edificio, el cual se situará dando la espalda al aparcamiento del COE. Esta construcción minimiza su planta para maximizar suelos permeables. Además estará equipado con paneles solares que servirán para abastecer al parque de electricidad.

Se trata de un centro de gestión y representación del parque. Esto se consigue a través de la reserva de los espacios al aire libre propuestos a lo largo de la espina peatonal – ciclista, así como de aulas localizadas en el interior. Las actividades realizadas podrán representarse de manera digital en la fachada del edificio que da al

espacio central, convirtiendo el edificio en un hito focal. La reserva de estos espacios podrá realizarse a través de una plataforma web/móvil donde los vecinos podrán ver las actividades que se van proponiendo y poder participar en ellas.

De este modo, no sólo los vecinos y pequeños negocios de la zona se beneficiarán de la flexibilidad de estos usos, sino también los usos colindantes como Ifema y el parque de negocios, convirtiendo el nuevo parque de Hortaleza en un fuerte atractor de actividades culturales y deportivas a escala de ciudad, un lugar que permite a la población a participar, generar y ser parte del mismo.



ESTIMACIÓN PRESUPUESTO:

CAPÍTULO 1 - Desmantelamiento elementos existentes

Desmontaje de mobiliario urbano (bancos de madera, báculos...)	509,10 €
Desbroce y limpieza de terreno a máquina	24939,00 €
Retirada de capa de terreno vegetal a máquina	43032,00 €
Demolición de aceras	26393,40 €
Demolición bordillos	3283,99 €
Demolición pavimentos glorieta actual	31055,04 €
Carga y transporte de escombros a vertedero	746324,28 €
Ratio de protección de árboles (estimación)	13164,00 €
Total	888700,81 €

CAPÍTULO 2 - Pavimentos

Pavimento de granito serrado	1295736,20 €
Rigola de granito gris piconado	90708,59 €
Suministro y extendido de tierra vegetal	188468,10 €
Formación de césped Bajo Mantenimiento	90619,32 €
Formación de Bancos perimetrales en hormigón armado y madera	565197,60 €
Pavimento de adoquín granito gris	662476,24 €
Calzada flexible para tráfico pesado	178031,00 €
Pavimento de terrizo miga/mina	65849,00 €
Pavimento pistas deportivas	28502,50 €
Pavimento celosía césped	70238,32 €
Total	3235826,87 €

CAPÍTULO 3 - Plantaciones Vegetales

Plantación de especies arbóreas	950010,24 €
Plantación de especies arbustivas	605222,31 €
Total	1555232,55 €

CAPÍTULO 4 - Afecciones

Afecciones Saneamiento, Abastecimiento, Alumbrado Público, Electricidad, Teleco, Gas, Riego, Señalización, gestión de Residuos y Control de Calidad.	5176625,64 €
Total	5176625,64 €

CAPÍTULO 5 - Construcciones

23 Pabellones y espacios de usos vecinales 36m2.	662400,00 €
Centro cultural Hortaleza 1200 m2	1800000,00 €
Total	2462400,00 €
Total	13318785,87 €
Superficie Total	77079,36 m2
Ratio €/m2	172,79 €/m2

CUADRO DE SUPERFICIES

Superficie Pavimentada Calle Central (losa granito)	8339 m2
Superficie Pavimentada Plazas Laterales (Adoquín)	9772 m2
Superficie Campos de Deporte	3154 m2
Superficie Locales de Alquiler - Espacios Vecinales	1948 m2
Superficies Aparcamiento Bicis Eléctricas	693 m2
Superficie Terrazas Cafetería	1500 m2
Otros	2477 m2
Superficie Aparcamiento en superficie	1370 m2
Superficie Intercambiador de Autobuses	744 m2
Superficie Plaza Mar de Cristal	2637 m2
Superficie Pradera Césped	3071 m2
Superficie Zona de Juegos	1433 m2
Superficie Centro Cultural Hortaleza	1200 m2
Superficie Vegetación	37845 m2
Superficie Terrizo	18814 m2

CONSULTA CIUDADANA REMODELACIÓN PLAZA CÍVICA

<https://decide.madrid.es/vota/rehabilitacion-plaza-civica-mar-cristal>

Remodelación de la Plaza Cívica Mar de Cristal (Hortaleza)



Decide ahora qué va a hacer el Ayuntamiento con esta plaza.

Esta es una de las 11 plazas que se han seleccionado para una posible remodelación para mejorar su uso para la población. Se ha realizado un proceso participativo que termina ahora en esta fase final de votación. Decide respecto a las 11 plazas si se deben remodelar o no, y para las que mayoritariamente se decidan remodelar cuáles serán los proyectos a realizar.

[Resultados de la votación](#) [Estadísticas de participación](#) [Información](#)

Estadísticas de participación

Participantes

Participantes por género

Participantes por grupos de edad

Participantes por distritos

Estadísticas avanzadas

Estadísticas de participación

Participantes

 **8667**

Participantes por género

 **5017** 58% Hombres  **3633** 42% Mujeres

Remodelación de la Plaza Cívica Mar de Cristal (Hortaleza)



Decide ahora qué va a hacer el Ayuntamiento con esta plaza.

Esta es una de las 11 plazas que se han seleccionado para una posible remodelación para mejorar su uso para la población. Se ha realizado un proceso participativo que termina ahora en esta fase final de votación. Decide respecto a las 11 plazas si se deben remodelar o no, y para las que mayoritariamente se decidan remodelar cuáles serán los proyectos a realizar.

[Resultados de la votación](#) [Estadísticas de participación](#) [Información](#)

Preguntas

¿Consideras necesario remodelar la plaza?

¿Consideras necesario remodelar la plaza?

Si	No	En blanco
6496 (76.04%)	1608 (19.02%)	350 (4.14%)

En el caso de que se decida mayoritariamente remodelar la plaza ¿Cuál de los dos proyectos finalistas prefieres que se lleve a cabo?

En el caso de que se decida mayoritariamente remodelar la plaza ¿Cuál de los dos proyectos finalistas prefieres que se lleve a cabo?

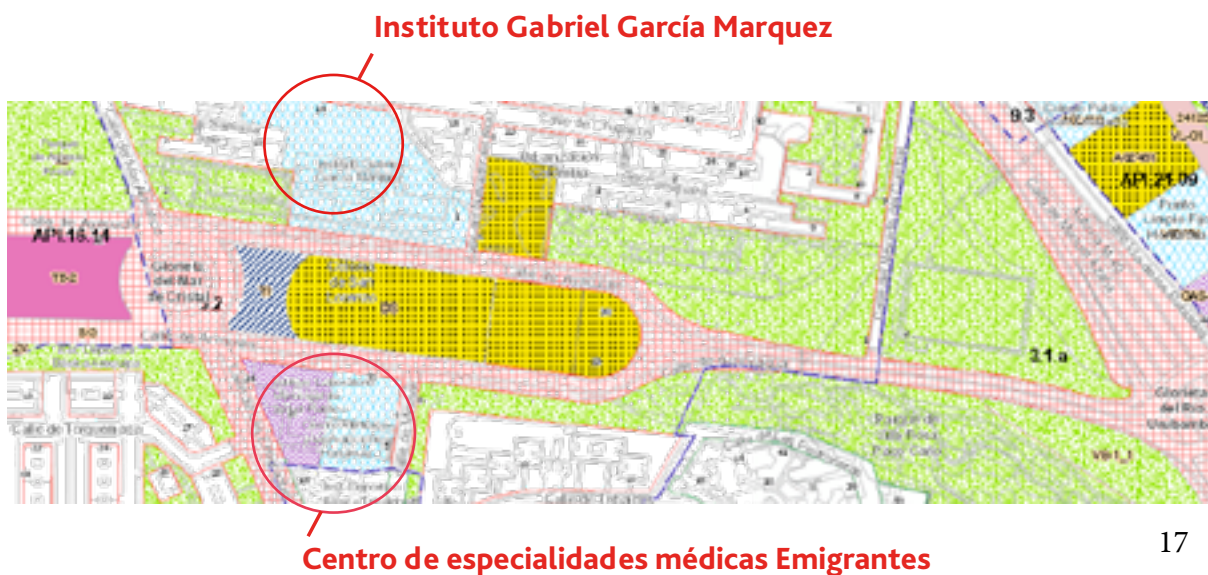
Proyecto X: Greenfingers	Proyecto Y: Formas de vida	En blanco
3869 (45.99%)	2595 (30.69%)	1972 (23.32%)

PLAN MUNICIPAL DE APARCAMIENTO Y UBICACIÓN

Anteproyecto de Aparcamiento Disuasorio Urbano de Mar de Cristal, única información proporcionada a los vecinos. Consta de un intercambiador en la cabecera de la parcela, y un aparcamiento de superficie para unos 300 vehículos, sin plantación vegetal ni cubierta alguna.



Ficha de planeamiento: parcela central del eje urbano calificada como deportivo singular. En cuadrícula azul claro, el Instituto de Educación Secundaria Gabriel García Márquez, en la zona sur, también cuadrícula azul claro, el Centro de Especialidades médicas Emigrantes.



INVERSIONES TERRITORIALIZADAS

PROYECTO PRESUPUESTO GENERAL AYUNTAMIENTO DE MADRID

INVERSIONES TERRITORIALIZADAS

DISTRITO: 216 HORTALEZA

DATOS EN EUROS

PROYECTO	DENOMINACIÓN	IMPORTE
2004/001154	CIUDAD AEROPORTUARIA - PARQUE VALDEBEBAS. URBANIZACIÓN	50.000
2017/001498	UNIDAD INTEGRAL POLICÍA MUNICIPAL HORTALEZA. C/ AREQUIPA, 2. CONSTRUCCIÓN	418.411
2018/030648	APARCAMIENTO DISUASORIO EN SUPERFICIE FUENTE DE LA MORA. CONSTRUCCIÓN	553.638
2019/003822	REFORMA PARQUE ISABEL CLARA EUGENIA Y CREACIÓN ÁREA CANINA EN PARQUE ALFREDO KRAUS	39.000
2019/004017	CENTRO DEPORTIVO LUIS ARAGONÉS. SUSTITUCIÓN CÉSPED ARTIFICIAL CAMPO DE FÚTBOL	54.291
2019/004021	CENTRO DEPORTIVO LUIS ARAGONÉS. ADECUACIÓN SISTEMA ILUMINACIÓN A LED	13.048
2019/004056	CENTRO DE MAYORES LA MERCED. MEJORA INSTALACIONES, REFORMA ASEOS Y OTRAS	691
2019/004316	PARQUE JUAN PABLO II. RENOVACIÓN DE CAMINOS Y ZONAS ESTANCIALES	81.768
2019/004332	PARQUE DE VALDEBEBAS. SENDA DE LOS PASAJES. PLANTACIÓN DE ÁRBOLES (ID 18:1565; ID 19:10483)	29.052
2019/004360	REPLANTACIÓN DE ARBOLADO VIARIO EN CIUDAD LINEAL Y HORTALEZA	110.647
2019/006047	REFORESTACIÓN PARAJES SANCHINARRO. REDISTRIBUCIÓN ESPACIOS NATURALES (ID 17: 8457)	20.000
2020/000169	PARQUE FORESTAL VALDEBEBAS. INSTALACIÓN DE ASEOS PÚBLICOS	395.000
2020/000342	APARCAMIENTO DISUASORIO EN SUPERFICIE MAR DE CRISTAL. CONSTRUCCIÓN	2.200.000
2020/000388	BASE SAMUR C/ AREQUIPA, 4. CONSTRUCCIÓN	1.471.581
2020/000484	APARCAMIENTO DISUASORIO EN VALDEBEBAS. CONSTRUCCIÓN	1.056.802
2020/007074	ÁMBITO CAMPO DE LAS NACIONES. EJECUCIÓN DEL BOSQUE METROPOLITANO	1.605.614
2021/000305	OBRAS DE REFORMA CENTROS DOCENTES DE ENSEÑANZA DISTRITO HORTALEZA	95.321
2021/000319	OBRAS DE REFORMA EN EDIFICIOS DEL DISTRITO DE HORTALEZA	42.115
2021/000320	OBRAS DE REFORMA EN INSTALACIONES DEPORTIVAS DISTRITO HORTALEZA	42.115
2021/000377	PASO DE PEATONES SEMAFORIZADO C/DEL MAR CASPIO ESQUINA CON C/ARZUA. INSTALACIÓN	53.959
2021/000388	CENTRO CULTURAL VALDEBEBAS. CONSTRUCCIÓN	231.000
2021/000429	ZONA VERDE ANEXA A LOS COLEGIOS PÚBLICOS LUIS CERNUDA Y JUAN	600.000
TOTAL DISTRITO 216 HORTALEZA		9.164.143

El presupuesto 2021 del Distrito de Hortaleza destina 3,8 millones de euros a aparcamientos disuasorios, a lo que habría que sumar un millón más de 2020 del inicio de obras de Fuente de la Mora y 14 millones del aparcamiento de Canillejas, para 2022.

CALIFICACIÓN PARCELA MAR DE CRISTAL



PGOUM

PLANEAMIENTO VIGENTE

PARCELA de PLANEAMIENTO

29 diciembre 2020

EXPEDIENTE

711/2011/00632 CENTRO DEPORTIVO DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL (PE.I6.327)

ÁMBITO DE ORDENACIÓN

3.2 ZONA 3 GRADO 2º

PARCELA DE PLANEAMIENTO

Datos Generales

Etiqueta:	Zona Urbanística:
DS	DS

Superficies

Según dibujo	Según expediente
12.845,76 m ²	12.547,00 m ²

Uso y Edificabilidad

Uso Cualificado Principal

- DOTACIONAL DEPORTIVO PÚBLICO SINGULAR

Edificabilidad:

7845,50 m²

29-4-2019

Estudio de Demanda Posible Aparcamiento Disuasorio en Mar de Cristal, Barrio Canillas (Hortaleza-Madrid)



ÍNDICE:

I.- Antecedentes y justificación del estudio.

II.- Objeto del Estudio.

III.- Análisis del ámbito y del área de influencia.

IV.- Descripción del método de trabajo empleado.

V.- Parámetros y estimaciones de mercado:

-Desde la demanda.

-Desde la oferta y el precio.

VI.-Emplazamiento y opciones, calificación urbanística según P.G.O.U de Madrid.

VII.-Conclusiones.

VIII.-Anexos.

VIII.1. Formularios con encuestas y sondeos

VIII.2. Datos Estadísticos

VIII.3. Reportaje Fotográfico

I.- ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

El Ayuntamiento de Madrid aprobó en 2016 un Programa de Aparcamientos Disuasorios Municipal (PAD) en el que se recogen 12 emplazamientos para aparcamientos de esta naturaleza, que serán ejecutados en dos fases en el medio y largo plazo respectivamente en:

- Pitis (M-40)
- Paco de Lucía (M-40)
- Fuente de la Mora Eje A 1- M-11
- Valdebebas (M-11)
- Canillejas (A-2)
- Estadio Olímpico (A-2)
- Santa Eugenia (A-3)
- San Cristóbal (A-4)
- Villaverde Alto (A-42)
- Villaverde Bajo Cruce (A-4)
- Aviación Española (A-5) y
- Colonia Jardín (M-502/M-511) próximo al corredor de la A-5.

Este programa se ejecutará en colaboración con el Ministerio de Fomento, la Comunidad de Madrid, el Consorcio Regional de Transportes, Metro, A.D.I.F y RENFE Cercanías.

Tiene como objetivo mejorar la calidad del aire evitando el movimiento pendular de entrada y salida de los vehículos privados a la almendra central, ayudando a descongestionar el tráfico rodado en el centro urbano de la ciudad.

Estos emplazamientos programados, no excluyen la posibilidad de que aparezcan otros nuevos que sean idóneos siempre que en ellos concurren las características típicas de todo aparcamiento disuasorio cuales son:

- 1- Localización ideal, habría de estar situados en la periferia, alejados de los centros urbanos fuera de la almendra central, preferentemente en las inmediaciones o bordes de la M-30, en las coronas circulares formadas por la M-30 y la M-40, y/o por la M-40 y la M-50, próximos a las principales rutas radiales de acceso, buscando una mayor demanda potencial. A veces, son recomendables las zonas próximas a las vías de circunvalación orbitales, de manera que el aparcamiento allí situado, puedan servir a más de un corredor y especialmente a los ciudadanos de barrios periféricos.
- 2- Tarifa bonificada o gratuita siempre que se produzca intercambio modal o sea trasbordo o transferencia a un transporte público, se cumplan unos requisitos de estancia máxima y validación de ticket.
- 3- Conectado con un medio de transporte público potente de fuerte capacidad y frecuencia. El posible aparcamiento ha de estar muy próximo a uno o varios medios de transporte

colectivo público de fuerte penetración como es el ferrocarril (cercanías), y el metro principalmente, a los que añadiremos el bus interurbano en casos muy concretos.

- 4- El tiempo de trasfencia o intercambio modal no puede ser superior a 10/15 minutos lo que significa que la distancia máxima desde el aparcamiento al punto de acceso del transporte colectivo no puede ser superior a 200 metros ya que el tiempo de acceso a pie más el tiempo de espera del transporte público ha de ser el menor posible pues de lo contrario decae el atractivo para el usuario.

Todo ello justifica la búsqueda y estudio de nuevos emplazamientos para este tipo de servicio público que tiene su razón de ser o fundamento en el interés colectivo general más que en el individual o particular. En este sentido hemos de tener en cuenta criterios funcionales, medioambientales y sociales más que económicos a la hora evaluar la conveniencia de su implantación.

II.- OBJETO DEL ESTUDIO

El estudio pretende determinar la conveniencia de ejecutar y en su caso dimensionar un aparcamiento disuasorio, en un espacio público próximo a la glorieta Mar de Cristal en la Gran Vía de Hortaleza, situado en la frontera entre los barrios de Canillas y Pinar del Rey ambos en el distrito de Hortaleza. Este espacio público se encuentra conectado por su proximidad con un medio de transporte público de penetración como es el METRO de Madrid L4 y L8 y con diversas líneas del bus urbano de la E.M.T.

Aparentemente la función de este aparcamiento disuasorio sería triple:

- a) Dar servicio de intercambio modal, a los conductores-pasajeros de los vehículos que, en la jornada laboral de lunes a viernes o los fines de semana optan por no entrar en la almendra central de la ciudad (Disuasorio de Madrid o DM) facilitando el trasbordo o transferencia de sus ocupantes a otro medio de transporte colectivo público (METRO L4 y L8) o al Bus Urbano, idéntico servicio respecto del aeropuerto T-1.2.3 o T-4 (Disuasorio Aeropuerto o DA) para los conductores-pasajeros que no deseen aparcar en unos de los estacionamientos de pago que AENA tiene previstos entorno a las terminales de Barajas. En cualquiera de los casos, este fenómeno se conoce por el nombre técnico de transporte combinado modalidad "Park&Ride".
- b) Absorber algunos flujos puntuales de entrada de largo recorrido con destino al Aeropuerto T1-2-3 y T-4 principalmente.
- c) Además podría dar servicio a otros usos asociados, si ello interesa, como es el rotacional. Este uso asociado sería complementario respecto del disuasorio, no sería gratuito ni estaría bonificado. Combinando ambos usos, estaríamos hablando de un aparcamiento mixto.

Este estudio pretende determinar la idoneidad del emplazamiento, su ubicación, así como, la existencia de una demanda potencial y real, y el éxito comercial de acuerdo con su naturaleza disuasoria pura o mixta disuasoria-rotacional, proponiendo un dimensionamiento ideal, además de sugerir alguna recomendación de funcionamiento y accesibilidad.

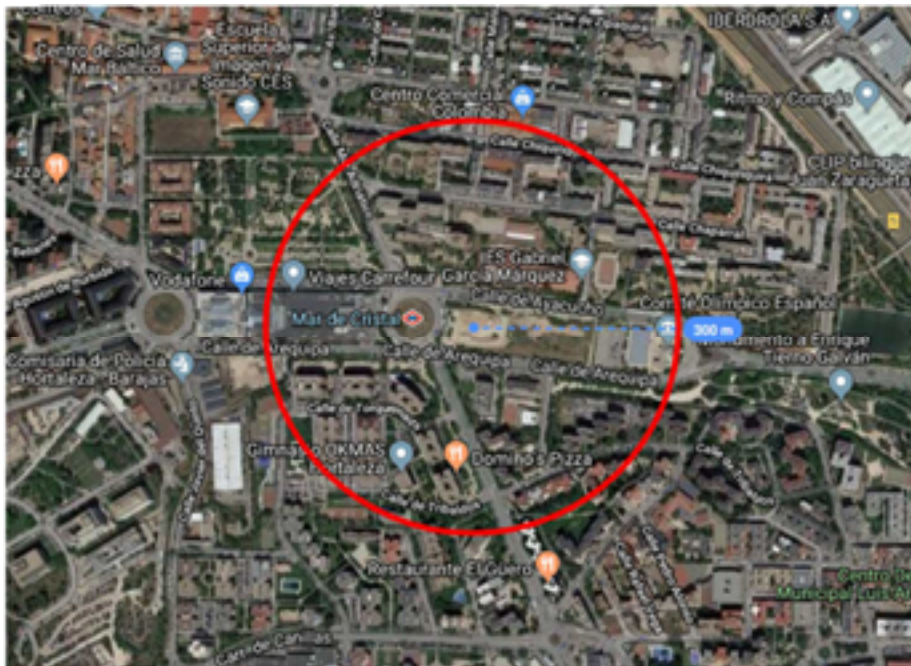
III.- ANÁLISIS DEL ÁMBITO DE INFLUENCIA Y DEL ÁREA DE ESTUDIO

El emplazamiento objeto de estudio se encuentra situado en la corona circular definida por la M-30 y la M-40, más al borde de esta última circunvalación, entre las radiales N-I y N-II.

A)- Ámbito de influencia o ámbito de aplicación:

Si el objeto del estudio fuera un P.A.R, el ámbito de influencia o de aplicación quedaría definido por el área del círculo descrito por un radio de 300 m que toma como centro la ubicación prevista como emplazamiento, en aras a determinar los potenciales clientes, entendiendo que es la distancia que como máximo aborda un usuario de aparcamientos públicos.

Sin embargo, analizada la orografía del terreno y los usos implantados, concluimos que el interés para residentes de este posible aparcamiento es prácticamente nulo o residual dada la distancia a la que se encuentran los primeros bloques de vivienda (se encuentran en segunda línea) y la diferencia de nivel existente, lo que dificulta el trayecto andando a los potenciales clientes.

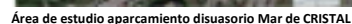


Ámbito de aplicación con radio de 300 metros

Si manejamos los datos estadísticos de los barrios de P. del Rey y de Canillas en cuya frontera se encuentra el emplazamiento tendríamos:

El desarrollo urbano de estos barrios se produjo en las décadas de los 60,70,80 y 90 principalmente y el porcentaje de viviendas con garaje vinculado es del 38%, lo que significa que en el Barrio de P. del Rey existen 13.899 vehículos sin garaje que duermen en calle y en Canillas son 12.597. Esto explica que durante la noche las calles próximas a los bloques de vivienda tengan una alta ocupación del 100% en casi todas, pero estas calles se encuentran fuera del área de estudio.

Si el objeto de estudio es un aparcamiento disuasorio, consideramos que el área de estudio para este tipo de infraestructura, quedaría definida por un rectángulo que abarca toda la zona baja de la especie de vaguada que se forma, comprendida entre la C/ Ayacucho y la C/Arequipa desde la Glorieta Sandro Pertini hasta el Comité Olímpico Español dejando en su parte central la Glorieta Mar de Cristal y el Centro comercial Gran vía de Hortaleza.



- Centro comercial Gran vía de Hortaleza
- Edificio de oficinas explotadas por CBRE en C/Arequipa 1
- Instituto de educación secundaria Gabriel García Márquez en C/ Ayacucho

- Parque de Alfredo Kraus y cementerio de Hortaleza C/ Ayacucho
- Centro médico de especialidades emigrantes en c/Arequipa 30
- Instituto de salud pública municipal en c/ de los Emigrantes 20
- Deportivos canchas, P.A.R. de Cumare y
- Administrativos como el Comité Olímpico Español (C.O.E)

En el área también existe un medio de transporte de fuerte penetración en Madrid, cual es el METRO con dos líneas:

- L8 que une Nuevos Ministerios con Aeropuerto y
- L4 que une Pinar de Chamartín con Argüelles.

En éste área de estudio, el tiempo de transferencia entre aparcar el coche particular y hacer intercambio modal hacia el METRO, no excede de los 10/15 minutos tal y como se desprende de los tiempos de espera o intervalo del transporte público en cada una de las LINEAS 8 y 4 respectivamente:

INTERVALO MEDIO ENTRE TRENES: LÍNEA 8 METRO

	DE LUNES A JUEVES	VIERNES	SÁBADOS	DOMINGOS Y FESTIVOS
06:05 - 06:35	5.5 - 8	5.5 - 8	7 - 9	7 - 9
06:35 - 07:00	5.5 - 8	5.5 - 8	7 - 9	7 - 9
07:00 - 07:30	4 - 5	4 - 5	7 - 8	7 - 8
07:30 - 08:00	3.5 - 4.5	3.5 - 4.5	7 - 8	7 - 8
08:00 - 08:30	3.5 - 4.5	3.5 - 4.5	7 - 8	7 - 8
08:30 - 09:00	3.5 - 4.5	3.5 - 4.5	7 - 8	7 - 8
09:00 - 09:30	3.5 - 4.5	3.5 - 4.5	7 - 8	7 - 8
09:30 - 10:00	4 - 5	4 - 5	7 - 8	7 - 8

E. Demanda Posible Aparcamiento Disuasorio Mar de Cristal, Canillas (Hortaleza)

10:00 - 10:30	4 - 5	4 - 5	7 - 8	7 - 8
10:30 - 11:00	4 - 5	4 - 5	7 - 8	7 - 8
11:00 - 11:30	5 - 6	5 - 6	7 - 8	7 - 8
11:30 - 12:00	5 - 6	5 - 6	7 - 8	7 - 8
12:00 - 12:30	5 - 6	5 - 6	7 - 8	7 - 8
12:30 - 13:00	5 - 6	5 - 6	7 - 8	7 - 8
13:00 - 13:30	5 - 6	5 - 6	7 - 8	7 - 8
13:30 - 14:00	5 - 6	5 - 6	7 - 8	7 - 8
14:00 - 14:30	4 - 5	4 - 5	7 - 8	7 - 8
14:30 - 15:00	4 - 5	4 - 5	7 - 8	7 - 8
15:00 - 15:30	4 - 5	4 - 5	5 - 6	5 - 6
15:30 - 16:00	4 - 5	4 - 5	5 - 6	5 - 6
16:00 - 16:30	4 - 5	4 - 5	5 - 6	5 - 6
16:30 - 17:00	4 - 5	4 - 5	5 - 6	5 - 6
17:00 - 17:30	4 - 5	4 - 5	5 - 6	5 - 6
17:30 - 18:00	4 - 5	4 - 5	5 - 6	5 - 6
18:00 - 18:30	3.5 - 4.5	4 - 5	5 - 6	5 - 6

E. Demanda Posible Aparcamiento Disuasorio Mar de Cristal, Canillas (Hortaleza)

18:30 - 19:00	3.5 - 4.5	4 - 5	5 - 6	5 - 6
19:00 - 19:30	3.5 - 4.5	4 - 5	5 - 6	5 - 6
19:30 - 20:00	3.5 - 4.5	4 - 5	5 - 6	5 - 6
20:00 - 20:30	5 - 6	5 - 6	5 - 6	5 - 6
20:30 - 21:00	5 - 6	5 - 6	5 - 6	5 - 6
21:00 - 21:30	5 - 6	5 - 6	5 - 6	5 - 6
21:30 - 22:00	5 - 6	5 - 6	5 - 6	5 - 6
22:00 - 22:30	7.5 - 7.5	5 - 6	5 - 6	5 - 6
22:30 - 23:00	7.5 - 7.5	5 - 6	5 - 6	5 - 6
23:00 - 23:30	7.5 - 7.5	7.5 - 7.5	7.5 - 7.5	7.5 - 7.5
23:30 - 00:00	7.5 - 7.5	7.5 - 7.5	7.5 - 7.5	7.5 - 7.5
00:00 - 00:30	15 - 15	15 - 15	15 - 15	15 - 15
00:30 - 01:00	15 - 15	15 - 15	15 - 15	15 - 15
01:00 - 01:30	15 - 15	15 - 15	15 - 15	15 - 15
01:30 - 02:00	15 - 15	15 - 15	15 - 15	15 - 15

INTERVALO MEDIO ENTRE TRENES: LÍNEA 4 METRO:

INTERVALO HORARIOS	DE LUNES A JUEVES	VIERNES	SÁBADOS	DOMINGOS Y FESTIVOS
06:05 - 06:35	4 - 7	4 - 7	7 - 9	7 - 9
06:35 - 07:00	4 - 7	4 - 7	7 - 9	7 - 9
07:00 - 07:30	3 - 4	3 - 4	7 - 8	7 - 8
07:30 - 08:00	2.5 - 3.5	2.5 - 3.5	7 - 8	7 - 8
08:00 - 08:30	2.5 - 3.5	2.5 - 3.5	7 - 8	7 - 8
08:30 - 09:00	2.5 - 3.5	2.5 - 3.5	7 - 8	7 - 8
09:00 - 09:30	2.5 - 3.5	2.5 - 3.5	7 - 8	7 - 8
09:30 - 10:00	3.5 - 4.5	3.5 - 4.5	7 - 8	7 - 8
10:00 - 10:30	3.5 - 4.5	3.5 - 4.5	7 - 8	6 - 7
10:30 - 11:00	3.5 - 4.5	3.5 - 4.5	7 - 8	6 - 7
11:00 - 11:30	4 - 5	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
11:30 - 12:00	4 - 5	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
12:00 - 12:30	4 - 5	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
12:30 - 13:00	4 - 5	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
13:00 - 13:30	4 - 5	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7

INTERVALO HORARIOS	DE LUNES A JUEVES	VIERNES	SÁBADOS	DOMINGOS Y FESTIVOS
13:30 - 14:00	4 - 5	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
14:00 - 14:30	4 - 5	3.5 - 4.5	5.5 - 6.5	6 - 7
14:30 - 15:00	4 - 5	3.5 - 4.5	5.5 - 6.5	6 - 7
15:00 - 15:30	4 - 5	3.5 - 4.5	5.5 - 6.5	6 - 7
15:30 - 16:00	4 - 5	3.5 - 4.5	5.5 - 6.5	6 - 7
16:00 - 16:30	4 - 5	3.5 - 4.5	5.5 - 6.5	6 - 7
16:30 - 17:00	4 - 5	3.5 - 4.5	5.5 - 6.5	6 - 7
17:00 - 17:30	3 - 4	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
17:30 - 18:00	3 - 4	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
18:00 - 18:30	3 - 4	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
18:30 - 19:00	3 - 4	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
19:00 - 19:30	3 - 4	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
19:30 - 20:00	3 - 4	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
20:00 - 20:30	4 - 5	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
20:30 - 21:00	4 - 5	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
21:00 - 21:30	4 - 5	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7

E. Demanda Posible Aparcamiento Disuasorio Mar de Cristal, Canillas (Hortaleza)

INTERVALO HORARIOS	DE LUNES A JUEVES	VIERNES	SÁBADOS	DOMINGOS Y FESTIVOS
21:30 - 22:00	4 - 5	4 - 5	5.5 - 6.5	6 - 7
22:00 - 22:30	6 - 7	6 - 7	6 - 7	7.5 - 7.5
22:30 - 23:00	6 - 7	6 - 7	6 - 7	7.5 - 7.5
23:00 - 23:30	7.5 - 7.5	7.5 - 7.5	7.5 - 7.5	7.5 - 7.5
23:30 - 00:00	7.5 - 7.5	7.5 - 7.5	7.5 - 7.5	7.5 - 7.5
00:00 - 00:30	15 - 15	12.5 - 12.5	12.5 - 12.5	15 - 15
00:30 - 01:00	15 - 15	12.5 - 12.5	12.5 - 12.5	15 - 15
01:00 - 01:30	15 - 15	12.5 - 12.5	12.5 - 12.5	15 - 15
01:30 - 02:00	15 - 15	12.5 - 12.5	12.5 - 12.5	15 - 15

El METRO como medio de transporte colectivo tiene como complemento diversas líneas de la E.M.T. a través del BUS URBANO con cierta penetración en Madrid como son:

 Autobuses urbanos		
Diurnos		
Línea	Destino	Parada
112	Barrio del Aeropuerto	24 GTA. MAR DE CRISTAL (Cabecera)
125	Hospital Ramón y Cajal	
172	Telefónica ^{SF}	4603 GTA. MAR DE CRISTAL (Cabecera)
120	Plaza de Lima	490 AREQUIPA-LOS EMIGRANTES
87	Plaza de la República Dominicana	2889 MAR ADRIÁTICO-AYACUCHO
87	Las Cárcavas	
120	Hortaleza	4599 GTA. MAR DE CRISTAL

 Autobuses urbanos		
Diurnos		
171	Valdebebas	4898 MAR DE CRISTAL-AREQUIPA (Cabecera)
153	Las Rosas	5847 GTA. MAR DE CRISTAL (Cabecera)
104	Plaza de Ciudad Lineal	5848 MAR DE CRISTAL-AREQUIPA (Cabecera)
T11	Parque Empresarial Cristalia	4602 GTA. MAR DE CRISTAL (Cabecera)
SF Sábados, domingos, y festivos: Las Tablas		

IV.- DESCRIPCIÓN DEL MÉTODO DE TRABAJO EMPLEADO:

Dentro del estudio de demanda es fundamental la confección de un trabajo de campo para obtener de primera mano, un inventario fiel y actualizado de las plazas de aparcamiento público existentes en la zona que pudieran ser utilizadas por este tipo de usuario, su grado de ocupación y el número usuarios por cada naturaleza disuasoria o rotacional:

- Disuasoria de los que acceden diariamente al entorno de la Glorieta de Mar de Cristal con la clara voluntad de hacer transbordo o transferencia a otro medio de transporte una vez han aparcado su vehículo automóvil o

- Rotacional de los que pretenden recibir o prestar alguno de los múltiples servicios existentes.

La toma de contacto con la zona denota no solo la existencia de una importante zona de intercambio modal sino el predominio de una serie de dotaciones o usos terciarios abundantes.

La implantación de la estación de METRO “Mar de Cristal” entre 1.998 y 2002 con la puesta en servicio y la ampliación de las líneas L4 y L8, así como numerosas líneas de la E.M.T (bus urbano) hacen de esta glorieta de Mar de Cristal, un verdadero intercambiador urbano para la práctica del “Park&Ride”. De forma espontánea se ha ido embalsando con el paso de los años, en los alrededores de la glorieta de Mar de Cristal un verdadero aparcamiento disuasorio gratuito en las calles y campas próximas a la estación del Metro.

La gran dotación existente, produce un importante efecto llamada sobre una población flotante que acude desde los barrios periféricos en gran número, sea en calidad de trabajador, de usuario de demandante de servicios o en calidad de proveedor.

Se trata de un área que hoy, no tiene problemas graves de movilidad, debido a la existencia de 2 CAMPAS que actúan a modo de aliviadero regulando el aparcamiento frente a la alta ocupación de la vía pública que es superior al 100% casi a todas las horas del día.

Identificamos la CAMPA 1 como la situada junto a la Glorieta de Mar de Cristal frente al Carrefour y la estación de Metro y la CAMPA 2 como la situada junto a la Policía Municipal en calle Arequipa en uno de los laterales del Centro Comercial Gran vía de Hortaleza.



CAMPA 1 y CAMPA 2 en área de estudio disuasorio Mar de Cristal.

Los sondeos presenciales, constituyen el método esencial para radiografiar los comportamientos de los conductores y usuarios que accediendo desde la M-40 por la calle Aconcagua y Ayaruco o desde la M-30 por la Gran vía de Hortaleza y calle Arequipa aparcen en el entorno de la glorieta de Mar de Cristal.

Las entrevistas o sondeos se efectúan en las campas 1 y 2 en diferentes horarios ver ANEXO I.

El sondeo y las encuestas personales se han realizado entre los días 8 a 23 de abril/2019, en distintos tramos horarios:

- en la CAMPA 1 situada en la glorieta de Mar de cristal frente a las entradas de metro y del Carrefour y
- en la CAMPA 2 situada en un lateral del centro comercial junto a la Policía Municipal en la calle Arequipa.

Hemos obtenido 293 opiniones entre usuarios o conductores que ayudaran a detectar la naturaleza y necesidad, de un aparcamiento, su dimensionamiento y su posible sostenibilidad en el tiempo. Los datos recogidos en las entrevistas, además de un valor cuantitativo, aportan información cualitativa que reflejan la opinión y sensibilidad ciudadana sobre la implantación de este nuevo servicio público de aparcamiento.

Los sondeos han quedado localizados de la siguiente forma:

- a) Días anteriores a la Semana Santa días 8,10 y 11
- b) Días de salida de vacaciones 12,13 y 17 y
- c) Día 23 posterior a la Semana Santa.

LA CAMPA 1:

Es la única que recoge usuarios de naturaleza disuasoria, en ella y en sus alrededores se dan cita todos los disuasorios de la zona y parte de los rotacionales, estos últimos solo de L a V.

En ella se han practicado en ella 196 entrevistas de las cuales el 55,6% (109) corresponden a usuarios no disuasorios y el 44,4% (87) corresponden a usuarios disuasorios.

Dentro de los disuasorios, un 88,6% aproximadamente son disuasorios de Madrid (DM), que buscan un transbordo para su traslado al centro de la ciudad, por motivos laborales,

administrativos y de ocio, y un 11,4% son disuasorios del Aeropuerto (DA) en búsqueda de alguna de las terminales (T1,T2,T3 o T4) para continuar viaje o para trabajar.

Los disuasorios del aeropuerto (DA) han sido localizados principalmente en los sondeos realizados los días 12 y 13 de abril/2019, viernes y sábado respectivamente, días sin actividad escolar y de salida vacacional.

El aumento del número de pasajeros de avión en Barajas desde 2.008 en unos 3.000.000, tras superarse la crisis económica, hace que poco a poco este tipo de usuario aparezca con más frecuencia en las estaciones de METRO periferias relacionadas con la L8 de METRO.

La máxima ocupación de esta CAMPA1 (la única que recoge usos disuasorios) se concentra durante la semana de L a V, cuando se acumulan vehículos de naturaleza rotacional y disuasoria:

- Conductores rotacionales, que acuden con su vehículo en demanda de alguno de los servicios que se ofrecen en la zona (trabajadores, proveedores, consumidores, pacientes, usuarios.....) o
- Conductores disuasorios que buscan una transferencia a otro medio de transporte como es el Metro L4 o L8 o alguna de las líneas de la EMT (bus urbano) para penetrar en el centro o acudir al aeropuerto.

El primer grupo, trata de evitar la complejidad circulatoria del centro-ciudad o la zona S.E.R, los segundos, huyen del sobrecoste de los aparcamientos rotacionales o de larga duración de AENA, eligiendo como alternativa, la gratuidad de la vía pública o de la campa 1 en el caso que nos ocupa.

Queremos destacar que en esta campa se producen ocupaciones un tanto irregulares de caravanas que se utilizan a modo de vivienda de forma permanente o de camiones que dejan sus contenedores a modo de depósito para volverles a recoger a lo largo del día ver ANEXO III *“reportaje fotográfico”*.

LA CAMPA 2:

No alberga disuasorios solo rotacionales relacionados con las oficinas o con el centro comercial. En ella se han practicado 97 entrevistas y todas ellas nos determinan que los usuarios de este emplazamiento son de naturaleza rotacional. De forma residual por las noches, aparkan algunos residentes.

COMÚN A LAS DOS CAMPAS:

El origen de los vehículos que acuden durante el día al área es diverso, pero podemos afirmar que mayoritariamente se encuentra en los barrios y distritos periféricos circundantes y vecinos situados en la corona circular formada por M-30 y la M-50, mientras que los que acuden o permanecen por las noches, pertenecen a residentes o a flujos de largo recorrido de menor relevancia en número.

Durante las noches y los fines de semana las CAMPAS bajan ocupación como consecuencia del cierre de los centros de servicio (centro de salud y laboratorio) y la retirada de los usuarios rotacionales.

La toma de datos se ha realizado 'in situ' de lunes a viernes, en días festivos, fines de semana y vacaciones (semana santa). Para ello se ha utilizado un tipo de sondeo "*ORIGEN/DESTINO*" diferente del que se practica en los emplazamientos P.A.R. Ver "*sondeo*" de anexo

Paralelamente se ha realizado un inventario de los aparcamientos existentes, mediante conteos de ocupación dentro de toda la superficie del área de estudio, a distintas horas (diurnas y nocturnas), en aras a determinar los momentos de máxima ocupación.

V- Parámetros y estimaciones de mercado:

EL análisis del mercado se ha de realizar de acuerdo con el tipo de oferta y demanda existente en el área de estudio. No siendo necesario manejar el PRECIO como elemento de cruce entre oferta y demanda por tratarse de un aparcamiento siempre gratuito.

a) DESDE LA OFERTA:

-El Centro Comercial Gran vía de Hortaleza dispone de 1.275 plazas abiertas al público, distribuidas en 3 plantas de sótano para clientes. Se ofrecen gratuitamente de L a S desde las 9:00h hasta las 22:00h, y los festivos el horario es de 10:00h a 22:00h. Su entrada es libre, no existe control de acceso pudiendo aparcar cualquier persona.

El centro comercial tiene un 4º sótano en el que existen otras 425 plazas, que a día de hoy, se encuentra cerrado al público.

-En vía pública en el perímetro del área de estudio existen 190 plazas de aparcamiento libre, sin restricciones de aparcamiento no hay S.E.R, su ocupación durante el día es del 100%.

-Las Campas 1 y 2 son zonas sin urbanizar, no acondicionadas para aparcar que actúan a modo de escape o de aliviadero cuando:

- 1) los aparcamientos reseñados se encuentran al 100% de ocupación
- 2) el usuario va a efectuar intercambio modal y no encuentra sitio en vía pública.
- 3) para estancias breves de pequeños periodos cortos de tiempo (usuarios del c. médico, laboratorio de salud, trabajadores de la E.M.T o del instituto de enseñanza secundaria proximo...principalmente).

Adjuntamos cuadros en los que se relaciona el inventario de plazas de uso libre y el nivel de ocupación según día y hora.

INVENTARIO Y OCUPACIÓN DE PLAZAS PÚBLICAS EN AREA DE ESTUDIO MAR DE CRISTAL					
DIA	HORA	Campa 1	Campa 2	Vía Pública	Aparc. público C.Comercial
08-abr-19	11:00 a 12:00	117	51	190	1700*
10-abr-19	13:00 a 14:00	155	83	190	1700*
11-abr-19	20:30 a 21:30	65	42	180	1700*
12-abr-19	13:00 a 14:00	142	56	190	1700*
13-abr-19	5:30	38	29	120	1700*
13-abr-19	10:00	52	48	180	1700*
17-abr-19	12:00 a 14:00	110	68	190	1700*

* El aparcamiento del C.Comercial está distribuido en 4 sótanos, totalmente gratuito para clientes

En la actualidad tiene cerrado al público el sótano -4

b) DESDE LA DEMANDA:

Por un lado, debemos de fijarnos en la ocupación máxima detectada y por el otro, en la ocupación mínima registrada a través de los sondeos, analizar los comportamientos de los diferentes usuarios y cuantificar los que con carácter disuasorio representan la demanda y aparcen en la zona para practicar intercambio modal hacia el transporte público.

	DIA	HORA	Campa 1	Campa 2	Vía Pública	Aparc. público C.Comercial
OCUPACIÓN MÁXIMA	10-abr-19	13:00 a 14:00	155	83	190	1700
OCUPACIÓN MÍNIMA	13-abr-19	5:30	38	29	120	0
DEMANDA POTENCIAL			117	54	70	1700

Del mismo modo podemos actuar valorando otros usos de aparcamiento compatibles.

Mínima ocupación: a las 5:30 h de la mañana del sábado 13 de abril de 2019 sin actividad en numerosos centros de trabajo se ha detectado la mínima ocupación.

Máxima ocupación: entre las 13:00h y las 14:00h del miércoles día 10 de abril de 2019 con plena actividad en todos los centros de trabajo se ha detectado la máxima ocupación.

TIPO DE USO EN CAMPA 1		DISUASORIO solo Campa 1			NO DISUASORIO Campa1
DIA	HORA	Campa 1	(DM)	(DA)	%
08-abr-19	11:00 a 12:00	117	28%	2%	70%
10-abr-19	13:00 a 14:00	155	28%	2%	70%
11-abr-19	20:30 a 21:30	65	35%	0%	65%
12-abr-19	13:00 a 14:00	142	46%	9%	45%
13-abr-19	10:00	52	72%	21%	7%
17-abr-19	12:00 a 14:00	110	35%	0%	65%
23-abr-19	12:00 a 21:30	155	29%	1%	70%
PROMEDIO		114	39%	5%	56%
TOTALES			44%		56%
Vacaciones de Semana Santa					
Fin de semana y salida de Semana Santa					
(DM)= Disuasorio de Madrid y (DA)= Disuasorio de Aeropuerto					

Si manejamos adecuadamente los datos obtenidos, llegamos a la conclusión de que un día ordinario entre el L y el V llegan a la zona desde primera hora de la mañana hasta el mediodía

unos 1.516 vehículos ($117+54+70+1700-425$ del 4º sótano cerrado = 1.516) de los que 1.275 corresponden al centro comercial para clientes, proveedores y trabajadores y 241 ($1.516 - 1.275 = 241$) pertenecen a los usos: rotacional externo al centro comercial y disuasorio.

Aplicando el porcentaje que a cada uso le corresponde según los datos obtenidos en Campa 1 en el sondeo, pues una vez se desarrolle la urbanización de la parcela dotacional que hoy es la Campa 2, sus usuarios recalaran en el aparcamiento disuasorio objeto de estudio. Tendremos:

-No disuasorios o rotacional un 56% ósea 135 vehículos.

-Disuasorio un 44% ósea 106 vehículos.

A los disuasorios deberíamos añadir los usuarios de largo recorrido, en principio indetectables por encontrarse confundidos con los residentes. Podemos afirmar que los 38 vehículos que hemos registrado a las 5:30 h del 13 de abril en Campa 1 son todos ellos de esta naturaleza.

Por tanto, el mix de explotación de un posible aparcamiento disuasorio en la zona de Mar de Cristal hoy, sería el siguiente:

- 38 de larga recorrido o de larga duración.

-106 disuasorios puros.

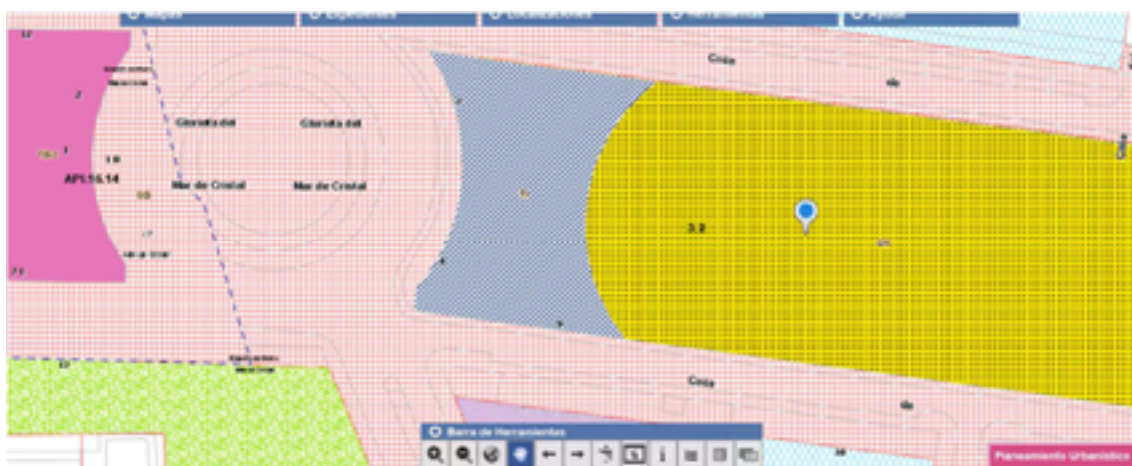
-135 no disuasorios o rotacionales.

-279 es el dimensionamiento mínimo del aparcamiento objeto de estudio para un uso mixto

VI.-Emplazamiento y opciones, calificación urbanística según P.G.O.U de Madrid.



PLANEAMIENTO EN EL ÁREA DE ESTUDIO USOS PERMITIDOS EN CAMPA 1 Y 2 P.G.O.U



USOS AUTORIZADOS EN CAMPA 1 Y PARCELA COLINDANTE SEGÚN el P.G.O.U.

Se adjuntan las fichas correspondientes

PLANEAMIENTO VIGENTE

EXPEDIENTE
711/2011/00632 CENTRO DEPORTIVO DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL (PE.16.327) [Ver Documentos](#)

ÁMBITO DE ORDENACIÓN
3.2 **ZONA 3 GRADO 2º**

PARCELA DE PLANEAMIENTO

Etiqueta	Zona Urbanística	Superficies	Según expediente
T1	T1	Según dibujo 3.425,00 m²	Según expediente 3.730,00 m²

USO	EDIFICABILIDAD	PRINCIPAL
DOTACIONAL TRANSPORTE INTERCAMBIADOR	0,00 m²	☒

Observaciones del Uso

[Imprimir](#)

PLANEAMIENTO VIGENTE

EXPEDIENTE
711/2011/00632 CENTRO DEPORTIVO DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL (PE.16.327) [Ver Documentos](#)

ÁMBITO DE ORDENACIÓN
3.2 **ZONA 3 GRADO 2º**

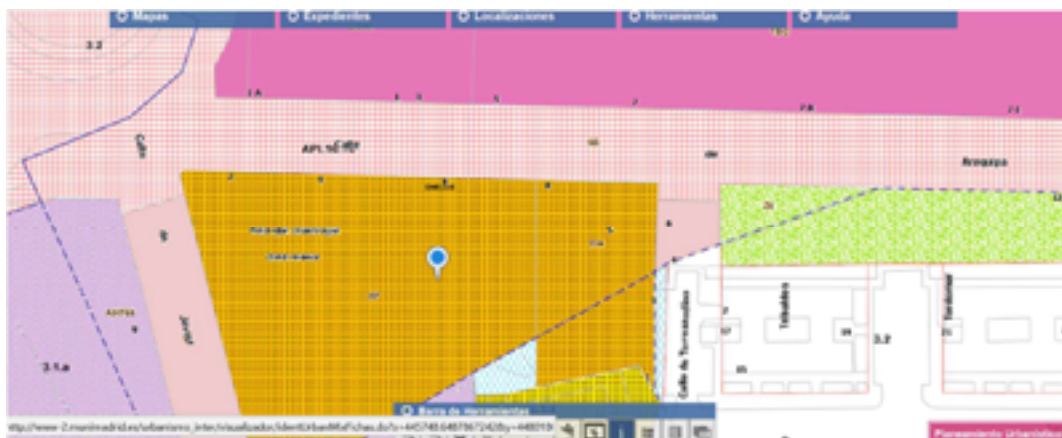
PARCELA DE PLANEAMIENTO

Etiqueta	Zona Urbanística	Superficies	Según expediente
DS	DS	Según dibujo 12.845,76 m²	Según expediente 12.847,00 m²

USO	EDIFICABILIDAD	PRINCIPAL
DOTACIONAL DEPORTIVO PÚBLICO SINGULAR	7945,50 m²	☒

Observaciones del Uso

[Imprimir](#)



USOS AUTORIZADOS EN CAMPA 2 JUNTO A POLICIA MUNICIPAL SEGÚN el P.G.O.U.

PLANEAMIENTO VIGENTE		
EXPEDIENTE		
713/2001/16732	C/ AREQUIPA C/V JAVIER DEL QUINTO (PE.16.306)	Ver Documentos
ÁMBITO DE ORDENACIÓN		
APL16.14	UA 6 DEL EJE URBANO DE HORTALEZA	
PARCELA DE PLANEAMIENTO		
Etiqueta	Zona Urbanística	Superficies
AP		Según dibujo 7.464,31 m²
USO	EDIFICABILIDAD	PRINCIPAL
ROTACIONAL, ADMINISTRACIÓN PÚBLICA		☒
Observaciones del Uso		
Imprimir		

VII.-Conclusiones.

PRIMERA- De momento no hay un verdadero problema de movilidad en el área de estudio entorno a la Glorieta de Mar de Cristal, en tanto en cuanto las Campas 1 y 2 improvisadas no se urbanicen.

El día en que las campas improvisadas como aparcamientos, se urbanicen, tendremos el problema de que 279 coches no pueden encontrar parking.

SEGUNDA- La ocupación de la vía pública al 100% durante el día, es debido a la masiva afluencia de vehículos procedentes del exterior que utilizan las calles de estos barrios a modo de aparcamiento gratuito. Además de los residentes, aparkan diariamente otros vehículos provenientes de barrios y distritos vecinos que se encuentran en la periferia. Se estima entre trabajadores, clientes del c comercial, proveedores, demandantes de servicios ...etc... que llegan todos los días unos 1.516 vehículos/diarios, aunque solo el aparcamiento del centro comercial absorbe 1.275 para clientes y trabajadores, el resto 279 son rotacionales externos y disuasorios.

TERCERA- Estimamos, se podría construir un aparcamiento disuasorio en la parcela de 3.738 m² a la que hemos denominado Campa 1 cuyo uso está permitido por el P.G.O.U. como intercambiador de transporte. Su cabida mínima sería para unas 279 plazas cuyo mix de explotación sería el siguiente:

- 38 plazas de larga recorrido o de larga duración.

- 106 plazas disuasorias puras.

- 135 plazas no disuasorias o rotacionales.

Una vez se ejecute esta infraestructura quedarían erradicadas las ocupaciones y asentamientos irregulares que hemos descrito de caravanas y camiones.

CUARTA- La tarifa aplicable a los disuasorios sería gratuita siempre que se demuestre la transferencia al transporte público y valide el ticket conforme a los tiempos mínimo y máximo de permanencia. Respecto de los rotacionales se recomienda establecer una especie de tarifa plana, de mañana, de tarde o de día completo, debiéndose estudiar a los efectos de que salga asequible al bolsillo de los usuarios. Respecto de los de largo recorrido o larga estancia también se recomienda una tarifa plana más económica que la del aeropuerto.

QUINTA- Dentro de la demanda disuasoria es dominante el disuasorio Madrid (DM) con un 88,6 frente al disuasorio aeropuerto (DA) con un 11,4%, porque en las dos líneas de Metro que concurren la L4 y la L8, tres de los cuatro posibles destinos recorren el centro de Madrid.

No obstante, estimamos que, si se construyera un aparcamiento de esta naturaleza, con el paso del tiempo el disuasorio aeropuerto (DA) ganaría peso ayudando a descongestionar otras zonas próximas de la ciudad como *“Campo de las Naciones (IFEMA)”* y *“Barajas pueblo”*, donde los aparcamientos gratuitos e vía pública se encuentran saturados como se desprende del estudio de demanda efectuado en *“C/ TRÓPICO”* *“TIMÓN Y CASCO HISTÓRICO”* -DISTRITO BARAJAS el 12 de Abril de 2018.

VIII.-Anexos.

ANEXO 1: Formularios con encuestas y sondeos

CUESTIONARIO ELABORADO EL 8 ABRIL 2019		SONDEO DEMANDA POTENCIAL  ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD		
LISTADO SOLO CON CONDUCTORES Y USUARIOS TRAS APARCAR SU VEHÍCULO 8 ABRIL 2019 8:00H A 11:00h (Jueves)				
SONDEO REALIZADO EN MAR DE CRISTAL ESTACIONAMIENTO FRENTE A METRO Y CARREFOUR CAMPA 1				
Nombre	Origen	Destino	Motivo	Cache / Transporte público
EDU URIBER	BARAJAS	C DE SALUD	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO
PEDRO	CORONALES	AEROPUERTO	DISUASORIO MADRID	METRO
LORENZO	A SORIA	MADRID	DISUASORIO MADRID	METRO
SANDRA	VALDEBEBAS	MADRID	DISUASORIO MADRID	METRO
AMARO	CANILLAS	LABORATORIO SALUD	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO
MIGUEL	CANILLAS	C DE SALUD	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO
PACO	P DEL REY	C DE SALUD	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO
SONIA	A DE OSLUNA	H RAMON Y C	DISUASORIO MADRID	BUS
MALINDA	BARAJAS	H RAMON Y C	DISUASORIO MADRID	BUS
GIMENO	P DEL REY	C DE SALUD	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO
FERRU	DEL BARRIO	C DE SALUD	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO
ANA	CORONALES	LABORATORIO SALUD	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO
ISABEL	A DE OSLUNA	C SALUD	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO
JAVI	CANILLAS	MADRID	DISUASORIO	METRO

E. Demanda Posible Aparcamiento Disuasorio Mar de Cristal, Canillas (Hortaleza)

CUESTIONARIO ELABORADO ABRIL 19			SONDEO DE MANERA PERMANENTE	 ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD
LISTADO SOLO CON CONDUCTORES Y USUARIOS TRAS APARCAR SU VEHICULO (13-ABRIL 2015) 30:00H A 12:30H SABADO VACACIONES DE SEMANA SANTA				
SONDEO REALIZADO EN MAR DE CRISTAL LATERAL CENTRO COMERCIAL CAMPA JUNTO A POLICIA MUNICIPAL CAMPA 2				
Nombre	Origen	Destino	Motivo	Coche / Transporte público
DIEGO	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
NEREA	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
MÓNICA	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
MARCOS	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
ROBERTO	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
JOSE	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
RAMÓN	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
NACHO	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
ISRAEL	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
RUBÉN	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
JOSUAN	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
CANTIMPLESA	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
SOMIA	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
ANA ISABEL	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
LUCIA	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
PETRA	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
SUSO	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
CARLOS	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
LUIS	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
FERNANDO	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO
DIMAS	MADRID	TRABAJO	NO DESUASORIO	NO TTE PÚBLICO

E. Demanda Posible Aparcamiento Disuasorio Mar de Cristal, Canillas (Hortaleza)

CUESTIONARIO ELABORADO ABRIL 19	SONDEO DEMANDA		 ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD		POTENCIAL
LISTADO SOLO CON CONDUCTORES Y USUARIOS TRAS APARCAR SU VEHÍCULO (13-ABRIL 2019) 05:00H A 10:30h SABADO VACACIONES DE SEMANA SANTA					
SONDEO REALIZADO EN MAR DE CRISTAL ESTACIONAMIENTO FRENTE METRO Y CARREFOUR CAMPA 1					
Nombre	Origen	Destino	Motivo	Coche / Transporte público	
MARIA	HORTALEZA	MADRID	DISUASORIO	METRO	
BLANCA	ALAMEDA DE O	MADRID	DISUASORIO	METRO	
JULIO	CORONALES	MADRID	DISUASORIO	METRO	
JUAN J	CANILLAS	TRABAJO	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO	
RICARDO	CANILLAS	AEROPUERTO	DISUASORIO	METRO	
LUIS	P DEL REY	AEROPUERTO	DISUASORIO	METRO	
ANTONIO	VALDEBEBAS	MADRID	DISUASORIO	METRO	
IGNACIO	HORTALEZA	AEROPUERTO	DISUASORIO	METRO	
DARIO	HORTALEZA	MADRID	DISUASORIO	METRO	
GIMENO	A.SORIA	MADRID	DISUASORIO	METRO	
SANDRA	CANILLA	MADRID	DISUASORIO	METRO	
ANA BEL	SANCHOENARRO	AEROPUERTO	DISUASORIO	METRO	
SUSANA	LAS TABLAS	AEROPUERTO	DISUASORIO	METRO	
IRRI	HORTALEZA	MADRID	DISUASORIO	METRO	

E. Demanda Posible Aparcamiento Disuasorio Mar de Cristal, Canillas (Hortaleza)

CUESTIONARIO ELABORADO ABRIL 19		SONDEO DEMANDA			POTENCIAL
LISTADO SOLO CON CONDUCTORES Y USUARIOS TRAS APARCAR SU VEHÍCULO (17 ABRIL 2019) 15:00H A 18:00H MIÉRCOLES SANTO en plena SEMANA SANTA					
SONDEO REALIZADO EN MAR DE CRISTAL ESTACIONAMETNO FRENTE METRO Y CARREFOUR CAMPA 1.					
Nombre	Origen	Destino	Motivo	Coche / Transporte público	
BEA	HORTALEZA	C COMERCIAL	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO	
ADRI	HORTALEZA	C COMERCIAL	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO	
SANTOS	P DEL REY	C COMERCIAL	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO	
CLEMENTE	CANILLAS	C COMERCIAL	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO	
JOSE M	MADRI	AEROPUERTO	DISUASORIO	METRO	
GINES	BARAJAS	MADRID	DISUASORIO	METRO	
ROSA	CANILLAS	H RAMON Y CAJAL	DISUASORIO	BUS	
JULIA	BARRO	C COMERCIAL	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO	
ANA	HORTALEZA	C COMERCIAL	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO	
SANDRA	CORONALES	MADRID	DISUASORIO	METRO	
SOFIA	CORONALES	AEROPUERTO	DISUASORIO	METRO	
CARLOS	BARRO	C COMERCIAL	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO	
LUIS	HORTALEZA	C COMERCIAL	NO DISUASORIO	NO TTE PÚBLICO	
MIQUEL	A SORIA	MADRID	DISUASORIO	METRO	

ANEXO 2: Datos Estadísticos

1a. Evolución de la población

	Población a 1 de enero										
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
16. Hortaleza	168.702	172.388	174.686	175.648	174.649	173.946	172.795	174.343	177.738	180.462	183.938
16.1. Palomas	6.222	6.484	6.662	6.734	6.762	6.737	6.677	6.626	6.590	6.602	6.738
16.2. Plovera	14.628	14.572	15.230	15.448	14.697	14.527	14.317	14.223	14.413	14.474	14.723
16.3. Canillas	43.806	43.790	43.620	43.279	42.584	41.982	41.268	40.564	40.580	40.500	40.627
16.4. Pinar del Rey	57.956	57.635	57.867	56.143	55.258	54.259	53.175	52.351	52.180	51.966	52.274
16.5. A. Santiago	15.988	16.009	15.953	15.841	15.685	15.474	15.375	15.180	15.253	15.174	15.271
16.6. Valde fuentes	38.182	33.448	36.154	38.212	39.754	40.987	41.893	45.399	48.722	51.666	54.297
Ciudad de Madrid	3.238.208	3.273.006	3.284.110	3.269.851	3.232.837	3.215.633	3.186.138	3.165.883	3.165.883	3.182.175	3.221.824

* El total incluye no consta barrio

D.16. HORTALEZA. INFORMACIÓN DE LOS DISTRITOS

D.16.9. Hogares clasificados por su Tamaño y Composición (Tipo y Nacionalidad) a 1 de enero de 2018

	16. HORTALEZA	161. Palomas	162. Plovera	163. Canillas	164. Pinar del Rey	165. Apóstol Santiago	166. Valde fuentes
Total	68.774	2.202	4.847	15.963	21.134	6.763	18.865
Tamaño medio del hogar	2,87	3,06	3,04	2,55	2,47	2,65	2,88

D.16.1. Características generales

Características	16. HORTALEZA	161. Palomas	162. Plovera	163. Canillas	164. Pinar del Rey	165. Apóstol Santiago	166. Valde fuentes
Superficie (Ha.) ⁽¹⁾	2.741,98	112,98	313,96	252,25	266,48	120,51	1.635,80
Densidad (hab./Ha.) 01/01/2018	87	60	47	161	196	127	32
Número de turistas 2017 ⁽²⁾	88.948	3.217	7.837	58.063	21.930	6.906	18.884

7. Número de Viviendas según Tipo de Vivienda, Año de Construcción y Disponibilidad del Garaje por Distritos.

Distritos	Total viviendas				Total
	Total	Con garaje	Sin garaje	No consta	
Ciudad de Madrid	1.530.955	459.135	1.044.055	27.770	42.695
01. Centro	86.795	8.505	76.415	1.875	34.945
02. Arganzuela	76.260	31.745	43.195	1.320	405
03. Retiro	56.595	20.355	35.335	900	920
04. Salamanca	83.575	16.315	66.230	1.035	1.205
05. Chamartín	72.120	26.465	45.200	460	50*
06. Tetuán	80.160	26.825	52.755	580	840
07. Chamberí	79.780	16.870	62.550	365	2.205
08. Fuencarral-El Pardo	99.260	47.490	50.090	1.680	270
09. Moncloa-Aravaca	55.125	21.000	33.340	780	535
10. Latina	115.500	19.275	94.490	1.735	270
11. Carabanchel	115.270	27.035	84.105	4.135	15*
12. Usera	59.285	14.350	43.675	1.255	25*
13. Puente Vallecas	106.585	29.145	75.155	2.285	490
14. Moratalaz	44.405	8.730	35.535	140	15*
15. Ciudad Lineal	101.740	25.475	75.035	1.230	10*
16. Hortaleza	74.930	28.290	44.470	2.170	60*

O. TRÁFICO, TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES. PARQUE MÓVIL. IMPUESTO DE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

6. Indicadores de densidad del parque de turismos existentes por Distrito

Distrito	Turismos	Hogares	Habitantes	Turismos/ 100 habitantes	Turismos/hogar
2016	1.359.123	1.266.198	3.182.175	42,71	1,07
01. Centro	46.234	66.199	131.928	35,04	0,70
02. Arganzuela	61.298	64.160	151.965	40,34	0,96
03. Retiro	56.538	48.253	118.516	47,70	1,17
04. Salamanca	71.479	62.100	143.800	49,71	1,15
05. Chamartín	77.731	57.252	143.424	54,20	1,36
06. Tetuán	62.125	65.158	153.789	40,40	0,95
07. Chamberí	62.571	60.960	137.401	45,54	1,03
08. Fuencarral-El Pardo	109.695	88.182	238.756	45,94	1,24
09. Moncloa-Aravaca	55.209	44.893	116.903	47,23	1,23
10. Latina	89.053	94.042	233.808	38,09	0,95
11. Carabanchel	85.625	93.842	243.998	35,09	0,91
12. Usera	45.429	49.118	134.791	33,70	0,92
13. Puente de Vallecas	79.385	87.060	227.595	34,88	0,91
14. Moratalaz	38.943	37.385	94.197	41,34	1,04
15. Ciudad Lineal	84.716	85.659	212.529	39,86	0,99
16. Hortaleza	79.298	67.665	180.462	43,94	1,17
17. Villaverde	52.059	51.968	142.608	36,50	1,00
18. Villa de Vallecas	38.842	40.364	104.421	37,20	0,96
19. Vicálvaro	26.997	25.492	70.051	38,54	1,06
20. San Blas-Canillejas	64.946	58.962	154.357	42,08	1,10
21. Barajas	23.108	17.484	46.876	49,30	1,32
No consta	47.842	-	-	-	-

NOTA: Los turismos contabilizados corresponden sólo a personas físicas

FUENTE: Agencia tributaria de Madrid

5. Número de viviendas según Tipo de Vivienda y Año de Construcción por Distritos. Total viviendas																			
Distrito	Total	Antes de 1900	1900-1920	1921-1940	1941-1960	1961-1980	1981-1990	1991-1999	2000-2009	2010-2019	2020-2029	2030-2039	2040-2049	2050-2059	2060-2069	2070-2079	2080-2089	2090-2099	
Ciudad de Madrid	1.830.908	42.098	46.488	86.000	89.100	191.700	379.200	248.000	102.870	154.000	16.820	14.110	16.820	20.410	20.890	10.170	16.200	10.770	6.000
01. Centro	90.795	34.945	19.485	6.070	3.530	3.100	3.840	5.170	3.470	3.500	350	260	320	480	230	270	740	330	400
02. Arganzuela	75.260	405	3.835	10.215	4.525	7.985	10.490	8.935	5.230	12.740	1.805	950	1.300	2.845	1.205	1.290	1.115	1.875	135
03. Retiro	101.040	620	1.465	6.375	5.575	8.090	9.815	11.745	5.245	5.135	857	170	170	545	340	350	607	257	250
04. Salamanca	85.675	1.205	7.710	17.205	11.210	15.310	10.860	9.720	2.525	1.830	380	557	350	380	250	320	527	147	407
05. Chamartín	73.135	187	280	3.405	3.435	13.170	20.970	10.290	7.790	2.835	887	170	757	380	1.407	1.407	520	180	407
06. Tetuán	90.790	940	4.650	6.700	3.650	12.970	10.545	12.270	6.865	9.450	1.340	305	1.570	1.875	735	815	330	765	2407
07. Chamberí	79.790	2.205	4.650	21.760	12.865	9.425	13.965	8.880	3.865	1.860	407	5207	1.507	485	7607	1.507	270	757	557
08. Fuencarral-El Pardo	96.260	270	1257	345	1.985	4.765	24.775	21.430	14.860	6.515	450	485	2.480	8.160	5.875	2.090	2.585	1.880	550
09. Moncloa-Aravaca	55.125	535	865	5.285	4.450	6.610	12.825	8.470	4.860	7.780	315	375	425	360	400	545	200	557	1307
10. Latina	115.580	270	170	1.705	3.285	10.315	49.580	28.445	5.580	6.715	715	480	530	5.540	770	1.110	125	185	457
11. Carabanchel	113.270	157	270	1.460	3.140	10.090	38.295	19.670	7.150	6.265	1.500	1.210	3.385	4.840	1.040	1.260	650	420	430
12. Usera	10.285	207	225	1.440	3.220	6.965	12.885	6.965	6.755	7.835	550	1.880	780	1.180	200	405	900	2107	2207
13. Puente de Vallecas	106.985	490	2.675	2.630	4.110	10.980	23.870	13.210	10.130	10.615	485	340	370	2.720	315	835	990	1507	557
14. Moratalaz	44.405	157	0	435	0	3.475	18.720	11.435	3.860	5.435	887	1307	207	155	207	207	205	207	507
15. Ciudad Lineal	101.740	157	275	1.810	2.670	20.140	35.740	10.540	10.725	9.380	480	580	880	1.830	505	405	305	310	295
16. Hortaleza	74.930	857	857	470	325	4.965	10.440	10.745	6.950	9.980	1.710	1.370	1.300	2.870	2.540	1.910	1.320	1.330	630

ANEXO 3: Reportaje Fotográfico



CAMPA 2



E. Demanda Posible Aparcamiento Disuasorio Mar de Cristal, Canillas (Hortaleza)



CAMPA 2 Y CAMPA1



CAMPA 1 en la que se observan ocupaciones ILEGALES DE CARABANAS Y CAMINONES que deberían ser erradicadas con la implantación de un aparcamiento disuasorio.



APARCAMIENTO CENTRO COMERCIAL ENTRADAS POR LOS LATERALES



UBICACIÓN ENTRADAS METRO EN GLORIETA MAR DE CRISTAL Y HORARIOS L8

Horarios

De 0.00 de la mañana a 1.30 de la tarde

Horarios vuelos entre Buenos Aires - Aeroparque - Lima - Santiago de Chile

Linea 720 Nuevos Ministerios - Aeropuerto T4

Hora de salida	Destino	Tipo de vuelo	Duración	Frecuencia	Hora de llegada
00:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	01:00
01:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	02:00
02:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	03:00
03:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	04:00
04:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	05:00
05:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	06:00
06:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	07:00
07:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	08:00
08:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	09:00
09:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	10:00
10:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	11:00
11:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	12:00
12:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	13:00
13:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	14:00
14:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	15:00
15:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	16:00
16:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	17:00
17:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	18:00
18:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	19:00
19:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	20:00
20:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	21:00
21:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	22:00
22:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	23:00
23:00	Buenos Aires	Directo	1:00	Diario	00:00

E. Demanda Posible Aparcamiento Disuasorio Mar de Cristal, Canillas (Hortaleza)

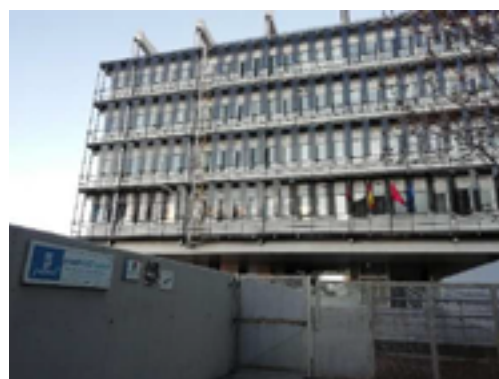
Horario de líneas de metro y bus urbano. Se muestra una tabla con columnas para líneas (L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, L8, L9, L10, L11, L12, L13, L14, L15, L16, L17, L18, L19, L20, L21, L22, L23, L24, L25, L26, L27, L28, L29, L30, L31, L32, L33, L34, L35, L36, L37, L38, L39, L40, L41, L42, L43, L44, L45, L46, L47, L48, L49, L50, L51, L52, L53, L54, L55, L56, L57, L58, L59, L60, L61, L62, L63, L64, L65, L66, L67, L68, L69, L70, L71, L72, L73, L74, L75, L76, L77, L78, L79, L80, L81, L82, L83, L84, L85, L86, L87, L88, L89, L90, L91, L92, L93, L94, L95, L96, L97, L98, L99, L100) y filas para horarios de salida y llegada.

HORARIOS E INTERVALOS DEL METRO Y DEL BUS URBANO

Información de Autobuses. Se muestran dos paneles con información de autobuses, incluyendo líneas (L1, L2, L3, L4, L5, L6, L7, L8, L9, L10, L11, L12, L13, L14, L15, L16, L17, L18, L19, L20, L21, L22, L23, L24, L25, L26, L27, L28, L29, L30, L31, L32, L33, L34, L35, L36, L37, L38, L39, L40, L41, L42, L43, L44, L45, L46, L47, L48, L49, L50, L51, L52, L53, L54, L55, L56, L57, L58, L59, L60, L61, L62, L63, L64, L65, L66, L67, L68, L69, L70, L71, L72, L73, L74, L75, L76, L77, L78, L79, L80, L81, L82, L83, L84, L85, L86, L87, L88, L89, L90, L91, L92, L93, L94, L95, L96, L97, L98, L99, L100) y horarios de salida y llegada.



DOTACIONES OFICINAS Y LABORATORIO DE SALUD



DOTACIONALES CENTRO DE ESPECIALIDADES EMIGRANTES CANCHAS DEPORTIVAS Y P.A.R CUMARE

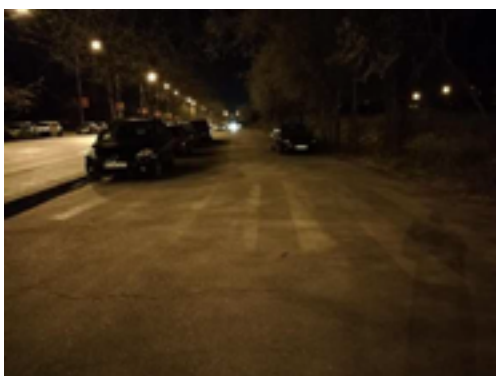


OCUPACION EN EL BARRIO DE CANILLAS PLAZAS RESIDENTES





OCUPACION EN EL BARRIO DE P DEL REY PLAZAS RESIDENTES



MINIMA OCUPACIÓN DE MADRUGADA



FUENTES CONSULTADAS:

- Área estadística del Ayuntamiento de Madrid.
- Instituto Nacional de Estadística.
- Datos A.E.A.T (Agencia Estatal de la Administración Tributaria)
- Agencia Tributaria de la Comunidad de Madrid.
- El confidencial, El País y otros periódicos locales.

ANEXO PRECIOS APARCAMIENTOS DISUASORIOS

NORMAS DE UTILIZACIÓN

Entrada

Retira el ticket del poste de entrada al entrar al aparcamiento.

Salida

Sin pasar por el cajero automático, aproxima el ticket al lector de la barrera de salida.



EL APARCAMIENTO SEGUIRÁ SIENDO GRATUITO A PARTIR DE NOVIEMBRE SI USAS EL TÍTULO DE TRANSPORTE

TARIFAS A PARTIR DE NOVIEMBRE

USO ROTACIONAL

A Desde el minuto 0 al 30:	0,0310 € cada minuto
B Desde el minuto 31 al 90:	0,0279 € cada minuto
C Desde el minuto 91 al 290:	0,0371 € cada minuto
D Desde el minuto 291 hasta máximo 24 horas:	10,00 €

VALOR ORIENTATIVO ESTANCIAL

Primeros 30 minutos	Primeros 60 minutos	Primeros 90 minutos	Primeras 2 horas	Primeras 3 horas
0,90 €	1,75 €	2,60 €	3,70 €	5,90 €

ABONO MULTIDÍA

Abonos multidia	2 días	3 días	4 días	5 días	6 días	7 días
Tarifas multidia	13,20 €	18,15 €	23,65 €	29,15 €	34,10 €	38,50 €
Precio día	6,60 €	6,05 €	5,91 €	5,83 €	5,68 €	5,50 €



ACCEDE A ESTE APARCAMIENTO CON LA APP MADRID MOBILITY 360 ¡DESCÁRGATELA!

Estos precios incluyen el IVA al tipo del 21%.

ABONO 24 HORAS

Horario de 24 horas en laborables,
domingos y festivos.

Precio mensual:

37,45 €, IVA incluido, con descuentos adicionales en
caso de contratación trimestral o anual
(106,73 € y 381,99€ respectivamente)

CON RESERVA

Precio mensual:

50,56 €, IVA incluido, con descuentos adicionales en
caso de contratación trimestral o anual
(144,10 € y 515,71€ respectivamente)

PARA RESIDENTES

Precio mensual:

10% adicional en abonos 24h para residentes

ABONO NOCTURNO RESIDENTES

Horario de 16 horas a 8 horas en laborables,
24 horas sábados, domingos y festivos.

Precio mensual:

12 €, IVA incluido, con descuentos adicionales en caso
de contratación trimestral o anual
(34,20 € y 122,40€ respectivamente)

ABONO DIURNO

Horario de 7:00 horas a 22:00 horas de lunes a
viernes, con una duración de hasta 12 horas seguidas.

Precio mensual:

23,63 €, IVA incluido, con descuentos adicionales en
caso de contratación trimestral o anual
(67,35 € y 241,03€ respectivamente)



**FORMULARIO
DE
CONTRATACIÓN**

<https://bit.ly/3wJRYj7>



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid.

Comunidad de Madrid
«BOCM» núm. 312, de 31 de diciembre de 2005
«BOE» núm. 52, de 02 de marzo de 2006
Referencia: BOE-A-2006-3669

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	3
TÍTULO I. Disposiciones generales	4
Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.	4
TÍTULO II. Régimen de protección, conservación y fomento	4
Capítulo I. Protección	4
Artículo 2. Prohibición de tala.	4
Artículo 3. Prohibición de podas drásticas e indiscriminadas.	5
Artículo 4. Obligaciones de los propietarios de arbolado urbano.	5
Capítulo II. Conservación.	5
Artículo 5. Inventario municipal del arbolado urbano.	5
Artículo 6. Plan de Conservación.	5
Capítulo III. Fomento.	6
Artículo 7. Nuevas plantaciones.	6
Artículo 8. Medidas de promoción.	6
Artículo 9. Medidas económicas, financieras y fiscales.	6
TÍTULO III. Régimen sancionador	7
Capítulo I. Infracciones	7
Artículo 10. Responsabilidad.	7

Conservación para el arbolado urbano existente en cada municipio, que deberán ser revisados con una periodicidad no superior a cinco años.

2. Las determinaciones de los Planes de Conservación afectarán tanto al arbolado urbano público como al privado y, una vez aprobados, serán de obligado cumplimiento.

3. Dichos planes pondrán de relieve los principales problemas sanitarios y de conservación del arbolado, planteando las iniciativas y actividades que parezcan más oportunas adecuadamente localizadas, descritas, evaluadas y programadas en el tiempo.

4. El órgano ambiental de la Comunidad de Madrid, elaborará un documento de criterios y recomendaciones técnicas para facilitar la preparación de los Planes de Conservación.

CAPÍTULO III

Fomento

Artículo 7. *Nuevas plantaciones.*

Las nuevas plantaciones de arbolado urbano se diseñarán y ejecutarán con arreglo a los siguientes criterios:

a) Se respetará el arbolado preexistente, que se convertirá en un condicionante principal del diseño.

b) Se elegirán especies adaptadas a las condiciones climáticas, edáficas y fitosanitarias locales.

c) En los nuevos aparcamientos en superficie que se construyan a partir de la entrada en vigor de esta Ley, se plantará un árbol, preferentemente de hoja caduca, por cada plaza de estacionamiento.

d) La protección, señalización y adecuado desarrollo de todo árbol de nueva plantación se asegurará por medio de vástagos o tutores de tamaño apropiado.

e) Las nuevas plantaciones dispondrán de sistemas de riego eficiente que favorezcan el ahorro de agua.

Artículo 8. *Medidas de promoción.*

1. El Gobierno regional, en el ámbito de sus competencias, potenciará las actividades de las Administraciones locales y de las diversas organizaciones públicas y privadas que tengan por objeto la promoción y protección del arbolado urbano, especialmente aquellas que tengan por objeto la conservación de sus valores ecológicos y culturales.

2. Las Administraciones públicas promoverán la aplicación de medidas de protección y fomento del arbolado urbano en los procesos de contratación pública.

3. Las Administraciones públicas fomentarán el conocimiento de los valores ecológicos, culturales, sociales, urbanísticos y económicos del arbolado urbano, mejorando la sensibilidad de ciudadanos y organizaciones en relación con su protección y fomento.

4. Las Administraciones públicas fomentarán la suscripción de acuerdos voluntarios, entre organismos públicos y empresas o representantes de un sector económico determinado, en virtud de los cuales los firmantes asuman el cumplimiento de objetivos relacionados con la protección y el fomento del arbolado urbano.

Artículo 9. *Medidas económicas, financieras y fiscales.*

1. Las Administraciones públicas, en el ámbito de sus respectivas competencias, establecerán medidas económicas, financieras y fiscales adecuadas para fomentar y proteger el arbolado urbano.

2. Las actividades de fomento y preservación de los valores ecológicos y culturales del arbolado urbano, podrán acogerse a los incentivos fiscales al mecenazgo según lo previsto en la legislación aplicable.

3. De la misma forma, podrán destinarse a la plantación, conservación y mejora de los árboles urbanos de la Comunidad de Madrid recursos procedentes del fondo, constituido por el artículo 50 de la Ley 10/1998, de 9 de julio, que regula el Patrimonio Histórico.

ANEXO APARCAMIENTO EL BARRIAL

Planos de situación



EXPEDIENTE

711/1992/07206

PLAN PARCIAL DE ORDENACION "CERRO DE LOS GAMOS" (PP.09.101)

ÁMBITO DE ORDENACIÓN

API.09.15

CERRO DE LOS GAMOS

PARCELA DE PLANEAMIENTO

Datos Generales

Etiquetas:

Zona Urbanística:

TF

Superficies

Según dibujo

26.321,38 m³

Uso y Edificabilidad

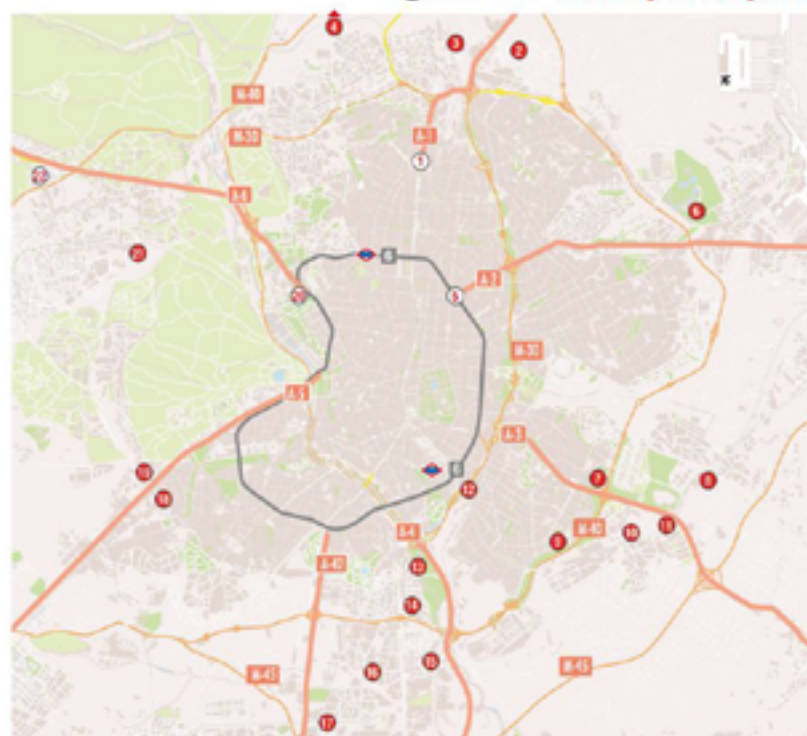
Uso Cualificado Principal

- DOTACIONAL TRANSPORTE FERROVIARIO

Edificabilidad:



Aparcamientos en el Municipio de Madrid ligados al transporte público



P+22
Aparcamientos

Localizzazione

- 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 Weizsäcker
 - 9 El Pozo
 - 10 Vallecas-Sierra de Guadalupe
 - 11 Santa Eugenia
 - 12 Puente de Vallecas
 - 13 12 de Octubre
 - 14 Orcasitas
 - 15 Villavieja Bajo
 - 16 Puente Alcorcón
 - 17 Villavieja Alto
 - 18 Aluche
 - 19 Colonia Jardín
 - 20 Moncloa-Ciudad Universitaria
 - 21 Aravaca
 - 22 El Barrial
- 1 Tarifa 3 Gualba



Aparcamientos A-6

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 Zorras-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

UTILIZACIÓN Y ESTADO APARCAMIENTO EL BARRIAL

Fotos utilización y estado





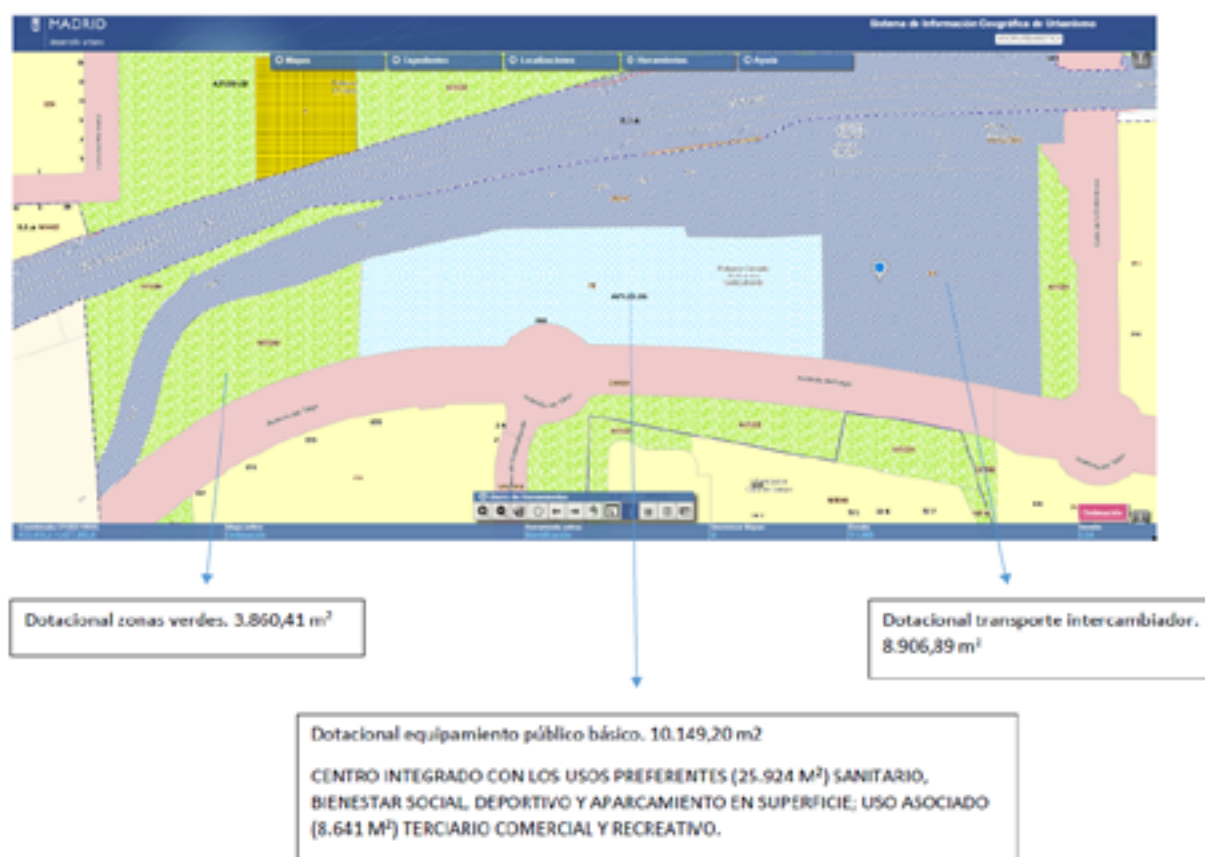
PLANOS APARCAMIENTO ARAVACA

Anexo 1A – Planos Aravaca

Plano de situación



Planeamiento vigente





iMADRID!

Área de Gobierno de
Desarrollo Urbano Sostenible

PGOUM

PLANEAMIENTO VIGENTE

PARCELA de PLANEAMIENTO

13 septiembre 2018

EXPEDIENTE

711/1996/00588 CERRO DE VALDECAHONDE (ED.09.322)

ÁMBITO DE ORDENACIÓN

API.09.06 VALDECAHONDE

PARCELA DE PLANEAMIENTO

Datos Generales

Etiqueta:

P.5

Zona Urbanística:

Superficies

Según dibujo

8.906,89 m²

Uso y Edificabilidad

Uso Cualificado Principal

Edificabilidad:

- DOTACIONAL TRANSPORTE INTERCAMBIADOR



iMADRID!

Área de Gobierno de
Desarrollo Urbano Sostenible

PGOUM

PLANEAMIENTO VIGENTE

PARCELA de PLANEAMIENTO

13 septiembre 2018

EXPEDIENTE

711/1996/00588 CERRO DE VALDECAHONDE (ED.09.322)

ÁMBITO DE ORDENACIÓN

API.09.06 VALDECAHONDE

PARCELA DE PLANEAMIENTO

Datos Generales

Etiqueta:

P5

Zona Urbanística:

Superficies

Según dibujo

10.149,20 m²

Uso y Edificabilidad

Uso Cualificado Principal

Edificabilidad:

- DOTACIONAL EQUIPAMIENTO PÚBLICO BÁSICO

CENTRO INTEGRADO CON LOS USOS PREFERENTES (25.924 M²) SANITARIO, BIENESTAR SOCIAL, DEPORTIVO Y APARCAMIENTO EN SUPERFICIE; USO ASOCIADO (8.641 M²) TERCIARIO COMERCIAL Y RECREATIVO.

Fotos aparcamiento de estación y calle colindante en hora punta



Fotos de aparcamiento urbano en hora punta



PLANOS AVIACION ESPAÑOLA PAD

PLANOS AVIACION ESPAÑOLA PAD



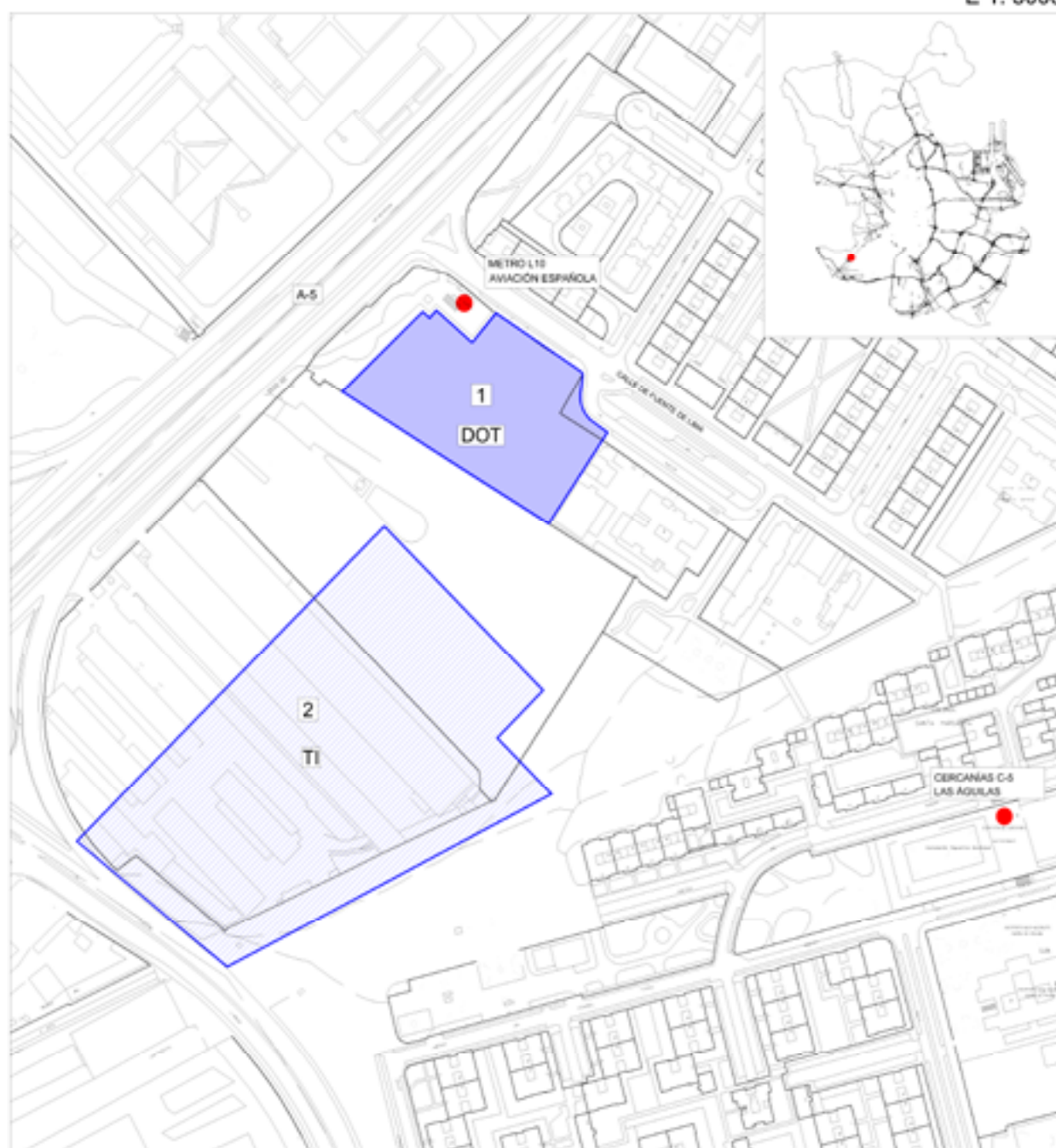
	- Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio Regional de Transportes sobre Aparcamientos de Disuasión. 2011. Sin firmar. - Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Madrid. Diciembre 2014.
OBSERVACIONES:	Actualmente existe un aparcamiento en la parcela municipal calificada como Dotacional de Equipamiento. 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. 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. 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. 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. 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.
PROPUESTA DE ACTUACIÓN:	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. FASE 1.- Aparcamiento en superficie con capacidad para 750 vehículos. Superficie necesaria: 750 vehículos x 20 m² plaza = 15.000 m² 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
PRESUPUESTO ESTIMADO:	FASE 1.- 750 plazas x 3.500 € plaza = 2.625.000 € FASE 2.- 1.200 plazas x 11.500 € plaza = 13.800.000 €

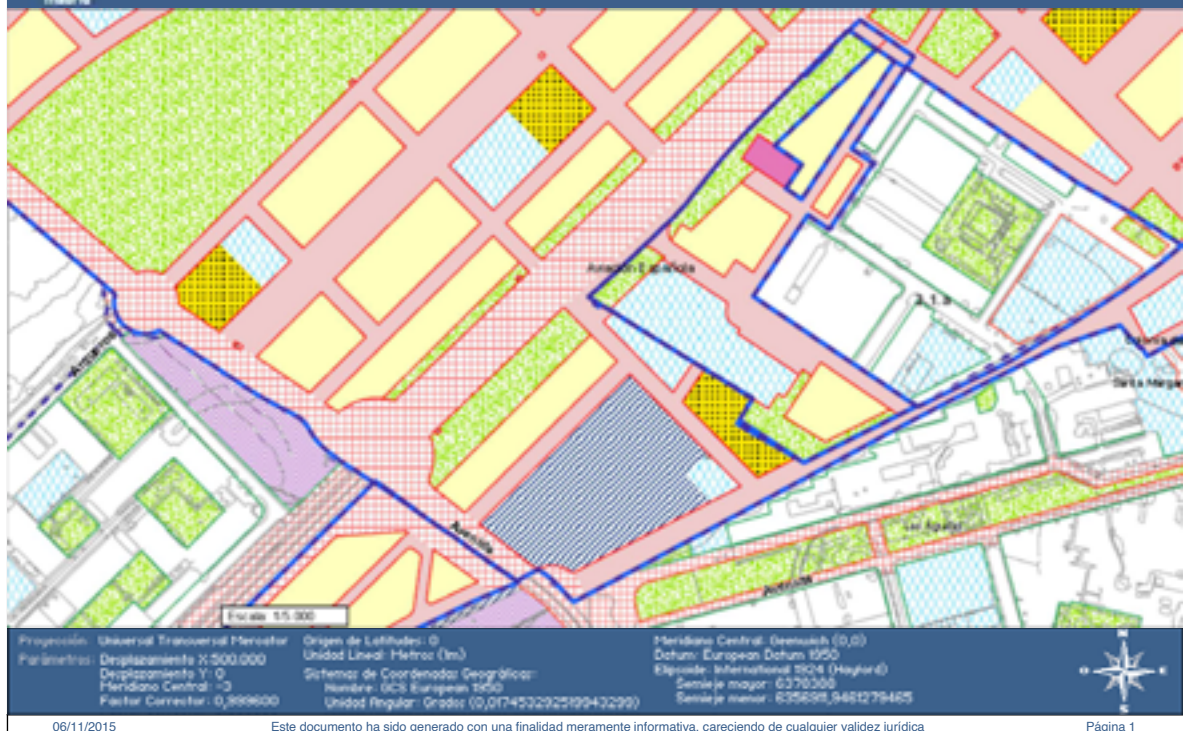


AVIACIÓN ESPAÑOLA

- 1 APARCAMIENTO EXISTENTE
- 2 INTERCAMBIADOR RESERVA DE SUELO PGOM

E 1: 3000





Legenda
Planeamiento Urbanístico

[illegible]

PLANO APARCAMIENTO TRES OLIVOS



¡GRACIAS!