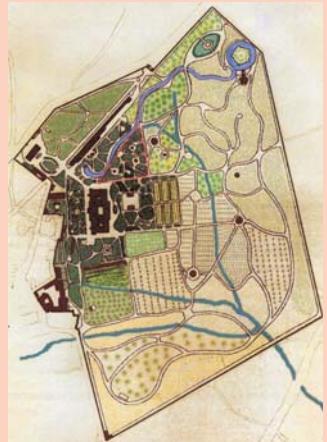




madrid

ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO  
VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

# PLAN ESPECIAL FINCA VISTA ALEGRE



INFORMACIÓN URBANÍSTICA  
MOVILIDAD

Diciembre 2007

PLAN  
ESPECIAL  
FINCA  
VISTA  
ALEGRE



INFORMACIÓN URBANÍSTICA  
MOVILIDAD

Diciembre 2007

*EQUIPO REDACTOR:*

*Dirección: AREA S.L  
Jesús Gago Dávila. Arquitecto  
José María García-Pablos Ripoll. Arquitecto*

*Autores del Informe: GEA21  
Isabela Velázquez Valoria. Arquitecta. Coordinación  
Verónica Martínez Vázquez  
Mateus Porto Schettino*

## **INDICE**

<b>1. NATURALEZA Y OBJETIVOS DEL ESTUDIO .....</b>	<b>1</b>
<b>2. ÁMBITO DE ESTUDIO.....</b>	<b>2</b>
2.1 Justificación de la delimitación del espacio abarcado. ....	2
2.2 Marco urbanístico. Realidad y tendencias.....	4
<b>3. DEMANDA DE DESPLAZAMIENTOS.....</b>	<b>7</b>
3.1 Marco socio-demográfico. ....	7
3.2 Centros generadores .....	10
<b>4. OFERTA DE INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD.....</b>	<b>11</b>
4.1. Movilidad Peatonal .....	11
4.2. Movilidad Ciclista .....	17
4.3 Transporte Público.....	22
4.4 Vehículos Privados.....	29
<b>5. ACCESIBILIDAD A LA FINCA .....</b>	<b>39</b>
5.1. Localización y descripción de los accesos y cierres de la Finca .....	39
5.2. Vías colindantes con la Finca.....	43
<b>6. SÍNTESIS Y CONCLUSIONES .....</b>	<b>52</b>

## 1. NATURALEZA Y OBJETIVOS DEL ESTUDIO

El presente estudio se desarrolla durante la fase I: Información Urbanística, del Plan Especial Finca Vista Alegre y pretende presentar bases que sirvan de referencia a la hora de tomar decisiones y actuar sobre los aspectos de movilidad que afectan al ámbito. Basándose en una metodología que combina trabajo de campo y análisis de datos existentes, se organiza la información con el fin de identificar y caracterizar la demanda de movilidad, la oferta de infraestructura y los servicios específicos de los distintos modos de transporte.

Para tal se define un ámbito de estudio inscrito en el distrito de Carabanchel, analizando brevemente su situación dentro del municipio de Madrid y su actual configuración espacial y socio-demográfica.

En la descripción de la demanda de movilidad se diferencia dos grupos: la población del ámbito de estudio y los ocupantes o usuarios de la Finca, ya que las características de ambos no coinciden necesariamente. Para el primero, sirven de referencias los datos de Padrones Municipales de Habitantes y del Censo Poblacional (INE) reflejados en el informe sociodemográfico realizado para este Plan Especial. Dentro de la Finca se identifican los grupos demandantes y se definen los criterios de evaluación necesarios para llegar a clasificar y dimensionar la demanda interna en toda su complejidad. Para esto ha sido fundamental la información facilitada por trabajadores del recinto en entrevistas y conversaciones informales establecidas en el decorrer del trabajo de campo.

Después de caracterizada la demanda, este documento se concentra en analizar la oferta de infraestructura de transporte según los diferentes modos (peatón, ciclista, transporte público y vehículos privados) siempre partiendo del ámbito, pasando por el área de interfaz, hasta llegar al interior de la Finca. Para esta descripción se ha consultado información publicada por el Ayuntamiento de Madrid y el Consorcio de Transportes, contrastada con el trabajo de campo.

La accesibilidad a la Finca merece especial atención. Por ello se presenta una detallada descripción de los accesos al recinto y calles colindantes y se identifican las oportunidades de mejorar la integración y conectividad con su entorno.

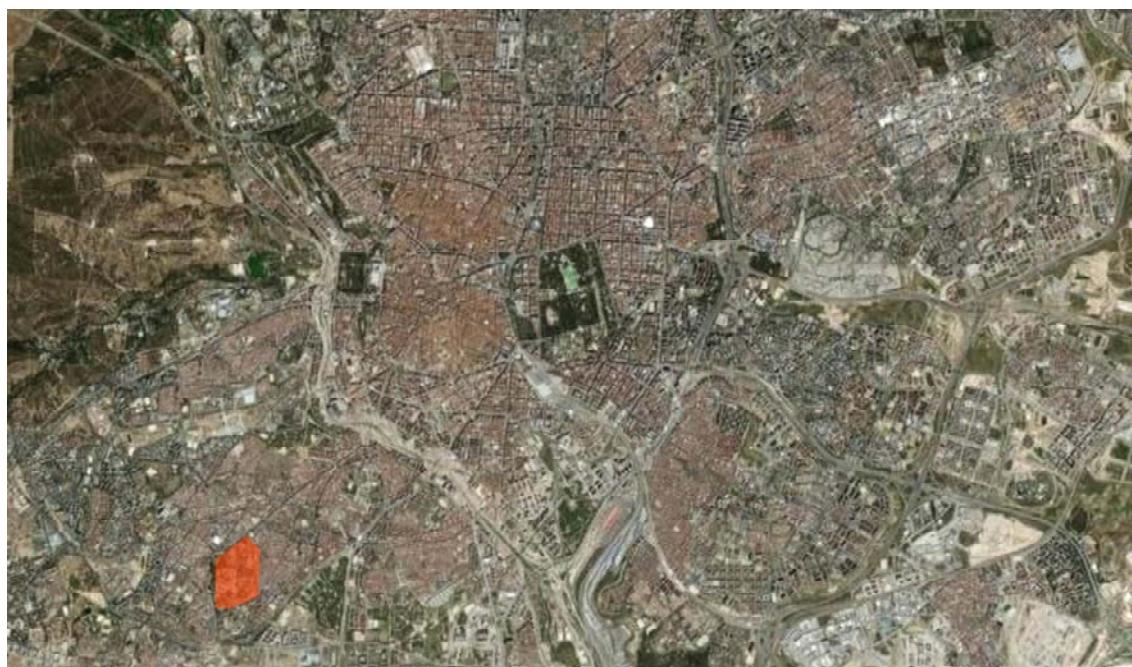
Finalmente se resume la información presentada en forma de conclusiones que pretenden transmitir una imagen general del funcionamiento y las estructuras de movilidad que definen y condicionan el área del Plan Especial Finca Vista Alegre.

## 2. ÁMBITO DE ESTUDIO

### 2.1 JUSTIFICACIÓN DE LA DELIMITACIÓN DEL ESPACIO ABARCADO.

La Finca de Vista Alegre se ubica en el centro del distrito de Carabanchel, al Suroeste de Madrid. Sus límites son claros y definen el ámbito de actuación del Plan Especial. Sin embargo, el presente estudio define un ámbito mayor alrededor de estos límites, ya que evaluar la movilidad en la zona, conlleva ampliar la mirada. Es fundamental considerar la relación del distrito de Carabanchel con el centro de Madrid y con otros municipios.

El poder de atracción del centro es un factor condicionante en la definición de los viajes identificados en la zona. Además, parte del borde sur del distrito limita con el municipio de Leganés, lo que evidencia la importancia del área en la aproximación y conexión de otros municipios con la capital.



*La finca en su relación con Madrid*

Dentro del conjunto de equipamientos que se reúnen en la Finca, algunos están destinados a atender específicamente a los barrios cercanos, pero otros atraen personas provenientes de los más diversos puntos de la Comunidad. Así, aunque este trabajo se concentre principalmente en analizar la Finca en su interior y la conexión con su entorno inmediato (interfaz), se define el siguiente ámbito de estudio:

El área tiene unas 460 Ha y está delimitada al Norte por la Calle de la Oca, al Noreste por la del Valle de Oro, al Noroeste por el Camino de los Ingenieros y la línea de ferrocarril. La Av. de los Poblados limita claramente el ámbito en su faz Sur y la A-42 lo hace por el lateral Este. Destacan dentro del ámbito: la Plaza de toros y Centro comercial Vista Alegre, la antigua Cárcel de Carabanchel, el Parque Sur y los intercambiadores de Plaza Elíptica, Aluche y Oporto.



*Los límites del ámbito de estudio*

En este contexto la Finca de Vista Alegre representa un importante generador de flujos debido a la concentración de equipamientos que la caracteriza. A la vez que la naturaleza de sus instalaciones incrementa la demanda de movilidad, la impermeabilidad del conjunto hace con que funcione también como una gran barrera para los recorridos internos del ámbito, dificultando la conexión entre los barrios colindantes. Los que quieran atravesar el área de estudio en cualquier sentido se ven obligados a bordear la finca, incrementando considerablemente las distancias de sus desplazamientos.

Dentro del distrito, los límites actuales de la Finca corresponden con las siguientes vías: en el Oeste las calles del Blasón, de Arnedo, la Plaza de Carabanchel y las calles de la Sombra y del Padre Amigo, en el Suroeste la calle de Carcastillo, en el Este la de Clara Campoamor y en el Noreste la del General Ricardos.

## 2.2 MARCO URBANÍSTICO. REALIDAD Y TENDENCIAS

El Distrito de Carabanchel tuvo su origen en dos pequeños pueblos, cuya economía se basaba en la agricultura: Carabanchel de Abajo y Carabanchel de Arriba, que con el tiempo fueron rebautizados como Bajo y Alto. Ambos se anexionaron al municipio de Madrid en 1948.

Actualmente su perímetro puede asimilarse a un “trapecio irregular” delimitado por la M-30 en el Noreste, la A-42 en el Este y la M-40 en el Sur. Linda con el municipio de Leganés por el Sur, con el distrito de Latina por el Noroeste, con el de Usera por el Este y por el Noreste con el de Arganzuela, al otro lado del río Manzanares. Carabanchel presenta una estructura urbana densa, sumando un área de aproximadamente 1300 ha y con una densidad de 75 Viv/ha (siendo la media municipal de 52,26).<sup>1</sup> El distrito de Carabanchel está rodeado por actuaciones urbanísticas recientes de gran envergadura con previsibles consecuencias en la movilidad de la zona. Se identifican como tal:

*PAU de Carabanchel:* nueva zona de expansión de la ciudad, con bajas densidades (33,8 viv/ha) y amplias zonas verdes. Tiene un área aproximada de 356,5 ha y se prevé la construcción de unas 11.350 viviendas. El modelo de urbanización aplicado a este tipo de actuaciones, con poca variedad de usos y basado en el transporte motorizado, se opone a criterios de movilidad sostenible.

*Madrid Río:* El soterramiento de la M-30 puede significar la supresión de una importante barrera a la conexión del distrito de Carabanchel con el centro de Madrid, además de reducir la percepción de los impactos ambientales que una infraestructura viaria de estas dimensiones conlleva.

*Operación Campamento:* Sobre terrenos militares desafectados (890 ha aprox.) se prevé la construcción en dos fases de 22.100 viviendas.

### Zonificación en áreas Homogéneas

Dentro del ámbito de estudio propuesto se pueden identificar áreas homogéneas, caracterizadas según su morfología urbana, densidad poblacional y tratamiento del espacio público.

La Finca de Vista Alegre está rodeada por los barrios de Puerta Bonita, Vista Alegre y Abrantes. Morfológicamente destaca el Casco Histórico de Carabanchel en el que la Plaza es un punto de referencia como generador de movilidad rodeado de

---

<sup>1</sup> Diagnóstico de Sostenibilidad del Distrito de Carabanchel  
Ayuntamiento de Madrid, Dirección General de Sostenibilidad y Agenda 21. 2005

instituciones de carácter local (Junta de distrito, Iglesia, comisaría de policía, etc). La Plaza de Carabanchel representa una oportunidad de apertura y enganche de la Finca a su entorno más inmediato.

En el resto del ámbito predominan zonas de Manzana Cerrada (regulares y modernas) y otras de Bloque Abierto. En la primera categoría se incluye gran parte de los barrios de Vista Alegre y Puerta Bonita. Mientras que en la segunda se encaja la franja del barrio de Abrantes delimitada entre la Finca y el Parque Sur.

Además se identifican otras áreas que garantizan la diversidad de la trama urbana en cuestión. Entre estas, el conjunto de viviendas unifamiliares conocido como Colonia de la Prensa y el recinto del Colegio Santa Rita, ambos en el barrio de Puerta Bonita al Suroeste de la Finca.; El Polideportivo de la Mina, la Antigua Cárcel y el Cementerio, en el Barrio de Vista Alegre a Oeste.



Los barrios se caracterizan según su densidad en el siguiente cuadro:

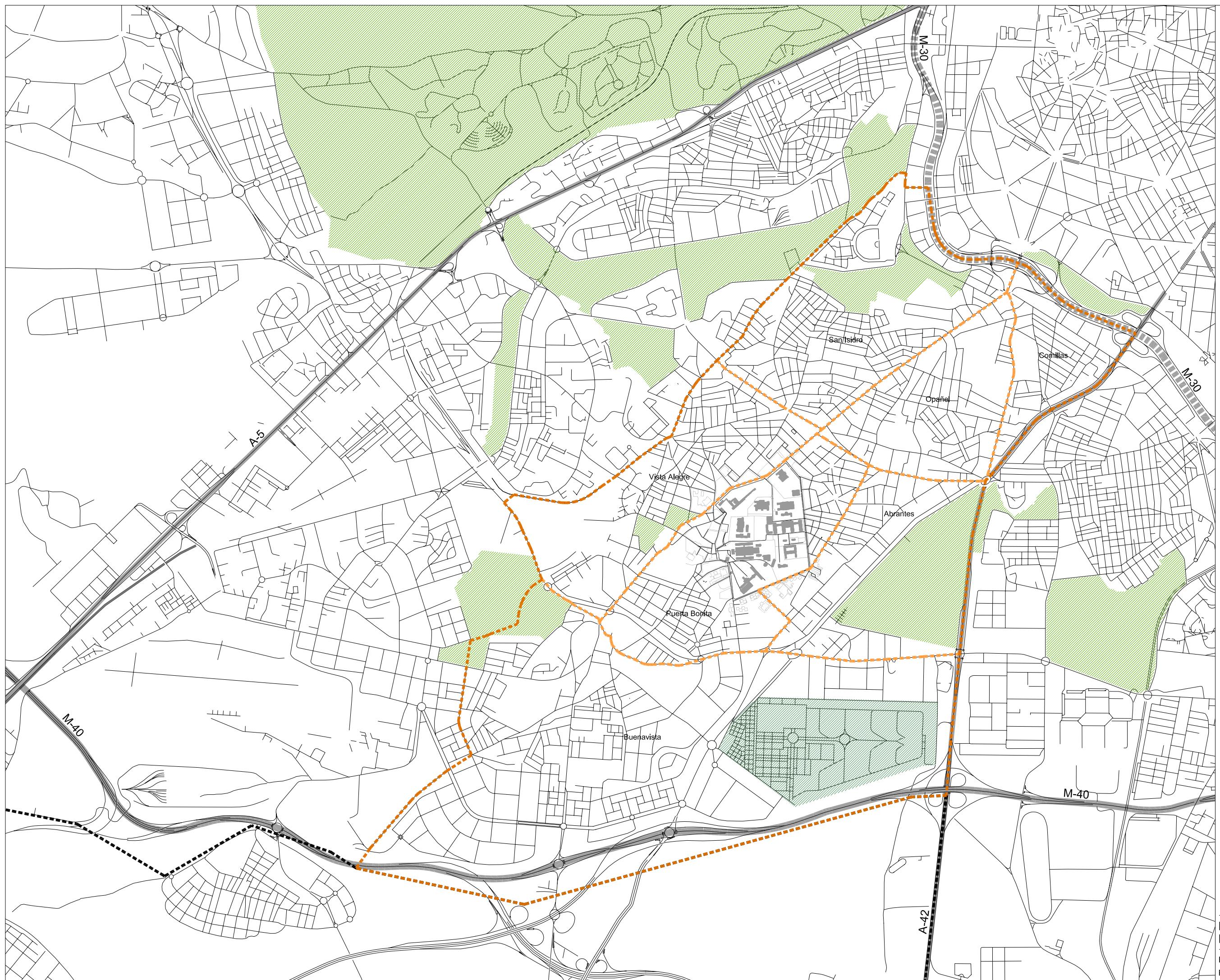
Barrio	Superficie (Ha.)	Hab./Ha.	Viv./Ha.
Abrantes	156,46	197	72,56
Puerta Bonita	160,86	220	85,86
Vista Alegre	158,92	305	125,50
Carabanchel	1404,84	177	70,01

Fuente: Anuario Estadístico 2007

La densidad poblacional del barrio de Vista Alegre destaca de las demás así como la relativa al nº de viviendas, pese a albergar equipamientos de gran superficie como la cárcel, el cementerio, el polideportivo y la plaza de toros.

LEYENDA

- Límite ámbito Plan Especial
- Límites barrios
- Límite distrito Carabanchel
- Límite término municipal



LOCALIZACIÓN  
E : 1 / 25.000



ESTUDIO de MOVILIDAD y ACCESIBILIDAD  
PLAN ESPECIAL FINCA DE VISTA ALEGRE

### 3. DEMANDA DE DESPLAZAMIENTOS

#### 3.1 MARCO SOCIO-DEMOGRÁFICO.

Actualmente Carabanchel tiene una población de 248.350 habitantes. En los últimos siete años, después de un período de estancamiento demográfico, se ha reavivado el crecimiento, con efectos directos en las necesidades de movilidad del distrito. La llegada de inmigrantes ha tenido una influencia importante en este fenómeno. Siendo la presencia de extranjeros, máxima en los barrios integrantes del ámbito de estudio (24,2% en Puerta Bonita)<sup>2</sup>, con una población adulta, laboralmente activa y con una proporción notable de niños, factores determinantes en los patrones de movilidad de la zona.

POBLACIÓN EN LOS AÑOS

Barrio	1991	2001	2007
Vista Alegre	50.495	47.032	48.499
Puerta Bonita	32.068	30.996	35.350
Abrantes	27.618	24.582	30.857
<b>Carabanchel</b>	<b>234.220</b>	<b>220.198</b>	<b>248.350</b>

Fuente: informe socio demográfico realizado para este Plan

La estructura demográfica de Carabanchel no es muy diferente de la del resto del municipio aunque difiere en una proporción algo mayor de personas con más de 64 años (la mayoría mujeres). Una población más envejecida que la media de España, que refuerza la importancia cobrada por las condiciones de accesibilidad y movilidad en cualquier actuación urbanística en el ámbito.



<sup>2</sup>Ver informe socio demográfico elaborado para este Plan

<b>Barrio</b>	<b>00-14</b>	<b>15-64</b>	<b>65 y más</b>
Vista Alegre	11,04	68,31	20,65
Puerta Bonita	13,48	67,31	19,21
Abrantes	13,16	68,84	18,00
<b>Carabanchel</b>	<b>12,74</b>	<b>68,11</b>	<b>19,15</b>

Fuente: informe socio demográfico elaborado para este Plan

Finalmente cabe resaltar que la renta media es menor que la del municipio y la tasa de motorización igualmente inferior. Factores que resaltan la importancia del transporte público y las infraestructuras de movilidad peatonal para el área analizado.

#### TURISMOS EN LOS AÑOS

<b>Barrio</b>	<b>1991</b>	<b>2001</b>	<b>2005</b>
Vista Alegre	12.728	17.487	17.116
Puerta Bonita	7.579	10.811	11.220
Abrantes	6.766	8.750	9.979
<b>Carabanchel</b>	<b>234.220</b>	<b>220.198</b>	<b>248.350</b>

Fuente: Área de Gobierno de Hacienda y Administración Pública. Dirección General de Tributos.

	<b>Turismos</b>	<b>Hogares</b>	<b>Habitantes</b>	<b>Turismos/ 100 hab</b>	<b>Turismos/ hogar</b>
Municipio	1.402.520	1.183.965	3.185.344	44,03	1,18
Carabanchel	88.955	89.496	248.216	35,84	0,99

Fuente: Anuario Estadístico 2007

#### Los usuarios de la Finca

Es importante aclarar, que el perfil de la población descrito arriba no se aplica necesariamente a las personas que ocupan a diario la Finca. Existen equipamientos en su interior destinados a atender la demanda específica de los barrios vecinos, y otros que atraen personas de toda la Comunidad. La diversidad de instituciones allí encontradas hace con que se multipliquen los posibles orígenes y perfiles de usuarios.

Para llegar a caracterizar rigurosamente sus ocupantes, determinando sus patrones de origen y destino o las necesidades de infraestructuras y aparcamiento que genera este flujo, se hace necesaria una encuesta u otro método de obtención de información que este trabajo no abarca.

Las conclusiones aquí presentadas se basan en la observación directa durante el trabajo de campo realizado y alguna entrevista informal con usuarios contactados.

Así, se ha podido constatar que se trata de un grupo muy heterogéneo de personas, que difieren en las distintas variables que caracterizarían su movilidad.

Se identifican por lo menos cinco grupos de usuarios según motivo de desplazamiento: los trabajadores, los estudiantes, los residentes, los visitantes y otros que simplemente atraviesan la finca para llegar a diferentes destinos.

Dentro de estos grupos existe una amplia variedad de edad. Por ejemplo, entre los estudiantes, desde secundaria a grado superior y entre los residentes, desde niños hasta ancianos.

Los diferentes modos de transporte (vehículo privado, a pie, bus o metro) se pueden relacionar, aunque en proporciones diferentes, con casi todos los grupos de usuarios, que acceden a los centros en horarios igualmente variados.

Para entender mejor la complejidad de la población en cuestión se presentan algunos datos referentes al IES Puerta Bonita, un claro ejemplo de esta diversidad. Según su director<sup>3</sup>, el cuadro de personal del Instituto está compuesto por 70 profesionales entre profesores y PAS, de los cuales, aproximadamente, un noventa por ciento va a trabajar en coche. El director, otros profesores y unos pocos alumnos van en bicicleta, desde que por su iniciativa se instaló un aparcabikis en la entrada de la escuela.

Son unos 550 estudiantes de los que un veinte por ciento utiliza vehículo privado para llegar a clase. Son alumnos del distrito (un 15% aprox.), pero también de todo Madrid e incluso de otras comunidades, ya que el centro para la formación audiovisual y gráfica es de referencia nacional. De estos, algunos vienen en metro, otros en autobús o combinando más de un medio de transporte, y los que pueden, vienen caminando desde de sus casas en barrios vecinos.

Además comparten edificio con el instituto un Centro de Ejecución de Medidas Judiciales y el UFIL de Puerta Bonita (Unidad de Formación e Inserción Laboral para Jóvenes) con un cuadro de personal formando por 20 personas que atienden a aproximadamente 100 alumnos.

Otra información interesante facilitada por el Director es que el aparcamiento del que disponen es compartido con los funcionarios de la comisaría de policía. Para regular el acceso han creado un sistema de tarjetas, pues venían sufriendo presión de la demanda exterior una vez introducida la zona SER en el casco antiguo de Carabanchel.

La información obtenida en la entrevista no es concluyente en sí, pero refleja la diversidad encontrada en cada una de las parcelas que forman el conjunto de la Finca y evidencia la necesidad de un estudio sistemático de la demanda de movilidad. Un

---

<sup>3</sup> Entrevista realizada con Luis García Domínguez, director del IES Puerta Bonita, el día 15 de diciembre de 2007.

trabajo en el que el proceso de participación será de gran ayuda y una oportunidad para reunir y contrastar datos que permitan cuantificar la demanda y dimensionar la actuación necesaria en cada caso.

### 3.2 Centros generadores

Además de la Finca, que en si es un centro generador de desplazamientos por albergar un gran numero de equipamientos sobretodo de carácter educacional y sanitario, dentro del ámbito se identifican otros importantes, clasificados según su naturaleza en dos grupos:

-Centros Productivos: aquellos relativos al empleo y el movimiento de mercancías, es decir centros de trabajo y zonas o centros comerciales. Por ejemplo el Centro Comercial de Vista Alegre (integrado a la Plaza de Toros).

-Equipamientos y servicios públicos: educacionales, sanitarios, deportivos, culturales, y de transporte, donde se incluyen los colegios y bibliotecas y encontrados en la zona, la Plaza de Toros de Vista Alegre, el Polideportivo de la Mina, el Hospital Militar Gómez Ulla, entre otros.



Plaza de Toros de Vista Alegre



Plaza de Carabanchel

La relación de la población con los centros generadores define una red de desplazamientos donde se identifican por un lado los internos al ámbito y por otro aquellos que salen de la zona delimitada, resultado del poder de atracción del centro de Madrid o de zonas con concentración de empleos como polígonos industriales. Asumen una especial importancia como generadores de movimientos los equipamientos de transporte, encontrándose en la zona estudiada los intercambiadores de Plaza Elíptica, Aluche y Oporto.

## 4. OFERTA DE INFRAESTRUCTURAS DE MOVILIDAD

### 4.1. MOVILIDAD PEATONAL

#### El Ámbito

En el PGOU de 1985 se describe como uno de los objetivos del desarrollo del Área la “eliminación del carácter actual de barrera física entre barrios circundantes, con creación de circuitos peatonales enlazando puntos singulares (Puerta Bonita-Plaza de Carabanchel, Plaza de Toros, Pan Bendito)”.

Para ello es indispensable el análisis de la oferta de infraestructura existente (aceras, y cruces peatonales), factor fundamental para la calidad de los desplazamientos.

Son tres los requisitos principales que se deben cumplir para garantizar la máxima calidad, comodidad y seguridad de los itinerarios peatonales:

- Ancho mínimo de las aceras: se deduce de los flujos peatonales y los usos colindantes así como la función de la calle.
- Diseño y frecuencia de los pasos peatonales: influye en un alto grado en la comodidad y seguridad de los peatones y define la permeabilidad de una calle o los rodeos necesarios para cruzar.
- La protección climática: Sobre todo en verano los desplazamientos peatonales sufren penalización debido al calor y la exposición al sol. La existencia de franjas arboladas ayuda a paliar los efectos negativos de los condicionantes climáticos.

La aplicación de estos requisitos a la evaluación propuesta lleva a la conclusión de que la infraestructura existente para los desplazamientos a pie en la zona es bastante mejorable. Las barreras físicas con las que se encuentra el peatón son muchas, casi siempre resultado de la instalación de la infraestructura viaria destinada al tráfico motorizado: barandillas, bolardos, aparcamientos en línea, cruces regulados por semáforos y pasos de cebra mal ubicados o inexistentes, lo que genera un incremento de las distancias a recorrer.

En relación con el ancho de las aceras cabe mencionar que la mayoría de las calles del ámbito no cumplen los requisitos mínimos, llegando a ser inexistentes en algunos casos. El arbolado en la red viaria es un poco más generoso en las calles principales y avenidas. Sin embargo, en algunas calles de menor sección, se podría mejorar la protección térmica mediante la plantación de franjas arboladas.



Calle del barrio de Vista Alegre



Calle del barrio de Abrantes

La situación de la infraestructura peatonal mejora un poco en el barrio de Abrantes, donde la tipología de edificación abierta configura un tejido más permeable facilitando que las aceras sean algo más amplias. A pesar de ello siguen existiendo problemas de accesibilidad como desniveles salvados exclusivamente con escaleras o rampas pronunciadas.

Existen algunos tramos de calles peatonalizados dentro del ámbito. Son actuaciones puntuales, inconexas, de diseño cuestionable y que tienen escaso efecto sobre la movilidad peatonal de la zona. Son algunos ejemplos la calle Nuestra señora de la Luz, cerca de General Ricardos y la de Matilde Hernández en su tramo frente a la Plaza de Toros, donde a pesar de la peatonalización sigue habiendo bolardos y aceras a distinto nivel.



Calle de Matilde Hernández



Calle de Nuestra Señora de la Luz

### La interfaz

El contacto de la Finca con su entorno inmediato es bastante heterogéneo. Las características de las calles circundantes y su relación con el interior se describen en detalle en las fichas presentadas más adelante (apartado 5.2) y se resumen a seguir:

Aceras insuficientes, llenas de obstáculos y oprimidas entre una banda de aparcamiento y un muro de altura superior a tres metros, sintetizan las condiciones de la infraestructura peatonal colindante con la Finca. La situación es especialmente grave en la calle de Clara Campoamor donde existe un tramo de cuatrocientos metros sin acera.



*Calle General Ricardos*



*Calle Clara Campoamor*

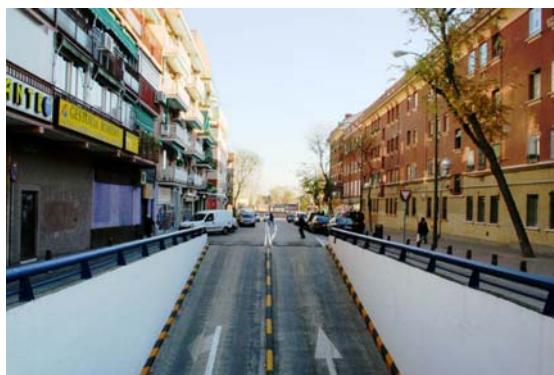
La excepción es la Calle de General Ricardos que cuenta con una amplia acera equipada con bancos y doble franja de arbolado, limitada por muro bajo y verja metálica que permite el contacto visual con el interior. Por otro lado la continuidad y homogeneidad del cerramiento junto a la intensidad de tráfico motorizado reducen su atractivo y el desarrollo de actividades sociales en esta acera .Lo que hace que tenga un flujo bastante menor que el de la acera opuesta, de ancho inferior, pero con una viva actividad comercial.

Son pocos los pasos de peatones y los que hay normalmente disponen de áreas de espera reducidas y presentan una ubicación cuestionable. Los regulados mediante semáforos tienen frecuencias mínimas generando tiempos de espera siempre desfavorables al peatón.

Los accesos a la Finca son reducidos y casi siempre compartidos con el tráfico motorizado, sin haber pasos u otra señalización que indique la prioridad o delimite un espacio para el flujo peatonal.

Las áreas colindantes representan oportunidades para la apertura de la Finca y mejora de su conexión peatonal con los barrios. Como es el caso de la zona de contacto con la Plaza de Carabanchel y el casco histórico; La Av. de la Plaza de Toros es un eje importante de aproximación a la parte norte del ámbito, con un fuerte carácter comercial. A pesar de estar comprometida por el efecto barrera generado por el acceso al Parking; Por el Sur, el tejido más permeable del barrio de Abrantes, al otro

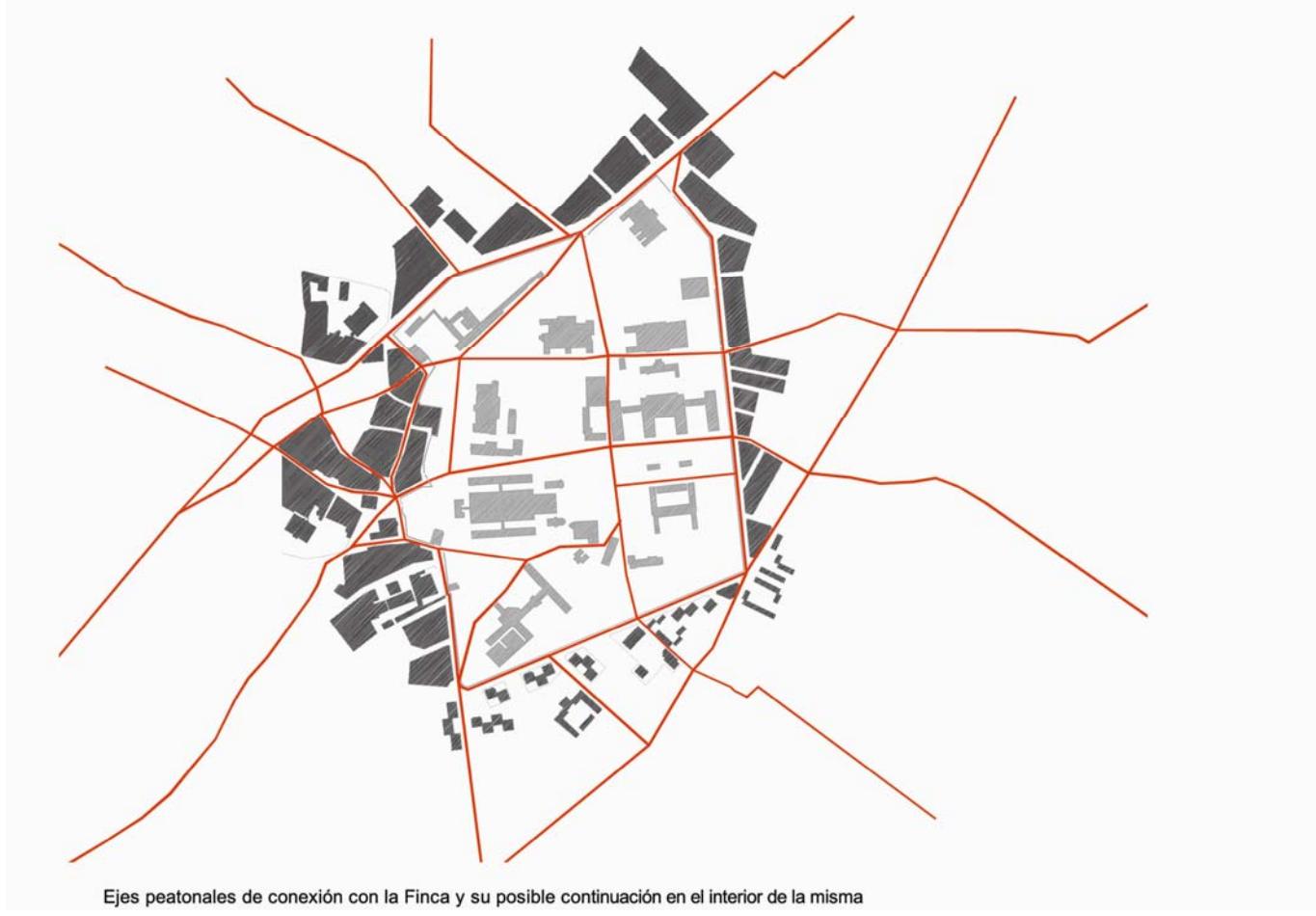
lado de la Calle de Carcastillo, ofrece la posibilidad de enlazar itinerarios peatonales internos con otros externos de cierta calidad ambiental. Los problemas de marginalidad atribuidos a la zona de Pan Bendito tienen en la apertura de la Finca y consecuente mejora de la conexión con otros ámbitos una oportunidad y una alternativa a su actual segregación.



Av. de la Plaza de Toros



Área adjacente a c/ Carcastillo, barrio de Abrantes



Ejes peatonales de conexión con la Finca y su posible continuación en el interior de la misma

## El interior

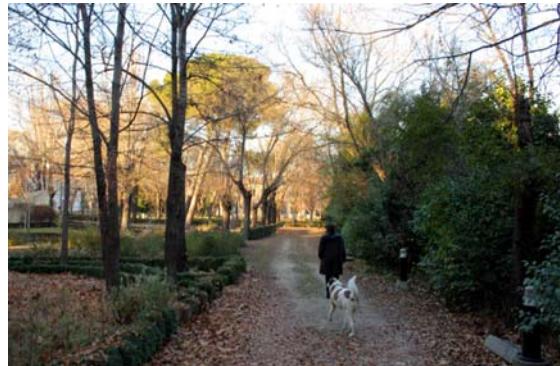
Apenas existe infraestructura propiamente peatonal en el interior de la Finca, salvo en un tramo de su eje longitudinal principal que cuenta con una estrecha acera solo en uno de los lados. Los recorridos se realizan compartiendo la calzada de asfalto con el flujo motorizado o por caminos de tierra independientes del viario interno.

Hay algunos itinerarios con gran calidad ambiental a pesar del estado de abandono y otros que bordean muros y vallas, menos agradables y que pueden llegar a transmitir sensación de inseguridad.

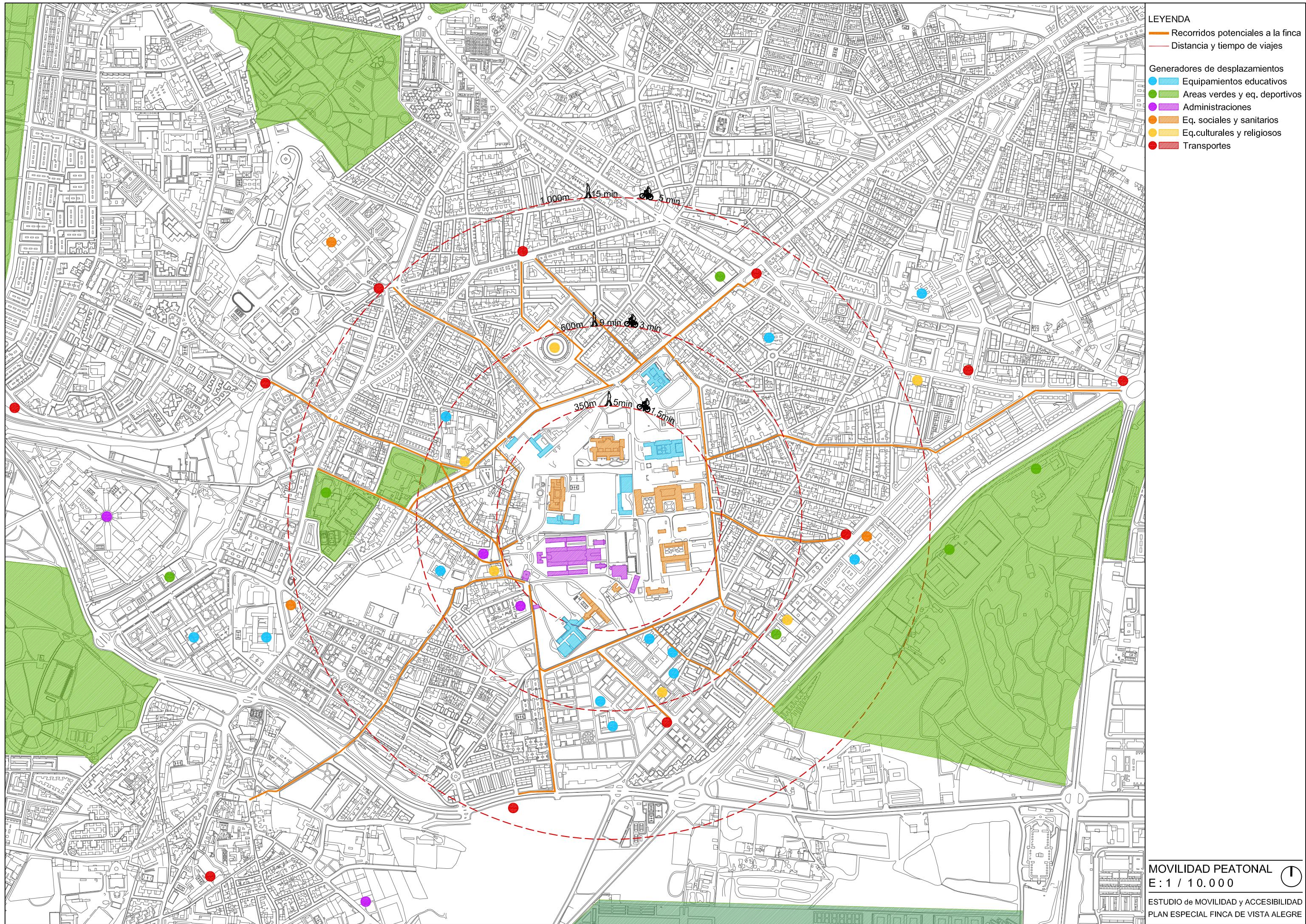
Aunque que estén en muy mal estado, los caminos internos tienen un gran potencial para los desplazamientos a pie. Los posibles recorridos no tienen una distancia excesiva, la topografía no representa un problema, la calidad ambiental es notable, y la intensidad de tráfico motorizado es baja.

En las calles, de acceso a los edificios es posible y sería conveniente optar por un sistema de circulación distinto (espacio compartido, coexistencia, limitación de velocidad a 20 Km/h). Un régimen donde el peatón tendría la preferencia, sin eliminar los accesos rodados. Las bicicletas compartirían la misma sección debiendo reducir su velocidad en las áreas donde puedan generar conflictos con los que van caminando.

A partir de la reordenación de la finca y suponiendo un aumento de la permeabilidad de la misma, que pasaría a funcionar como conector entre los barrios circundantes, se debe aumentar y mejorar en todo caso la oferta de infraestructura viaria peatonal.



*Principal calle longitudinal interna a la Finca*



## 4.2. MOVILIDAD CICLISTA

### El Ámbito

A pesar de que las condiciones topográficas son favorables, el uso actual de la bicicleta para desplazamientos urbanos en el ámbito es escaso. En cuanto al volumen de ciclistas no existen mediciones específicas y la configuración del viario en general no facilita su circulación. Sin embargo, la zona cuenta con una potencial oferta de infraestructura ciclista. La proximidad al anillo verde, que bordea el ámbito por el Sur en la Av. de los Poblados y el carril-bici existente en el Parque Sur, que transcurre paralelo a la Av. Lusitana uniendo el citado anillo con el intercambiador de plaza Elíptica, representan un punto de partida importante. Sobretodo cuando además se tienen en cuenta las vías propuestas en el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid.



Parque Sur llegando a la Plaza Elíptica



Vía Ciclista Parque Sur

Aunque el diseño de las vías ciclistas existentes corresponda a un uso más ligado al ocio, su conexión con las vías proyectadas en el PDMC, por la Calle de General Ricardos y la Av. de Oporto (integrantes de la red de itinerarios complementarios)<sup>4</sup>, se identifica como una oportunidad para el incremento del uso cotidiano y los desplazamientos urbanos.

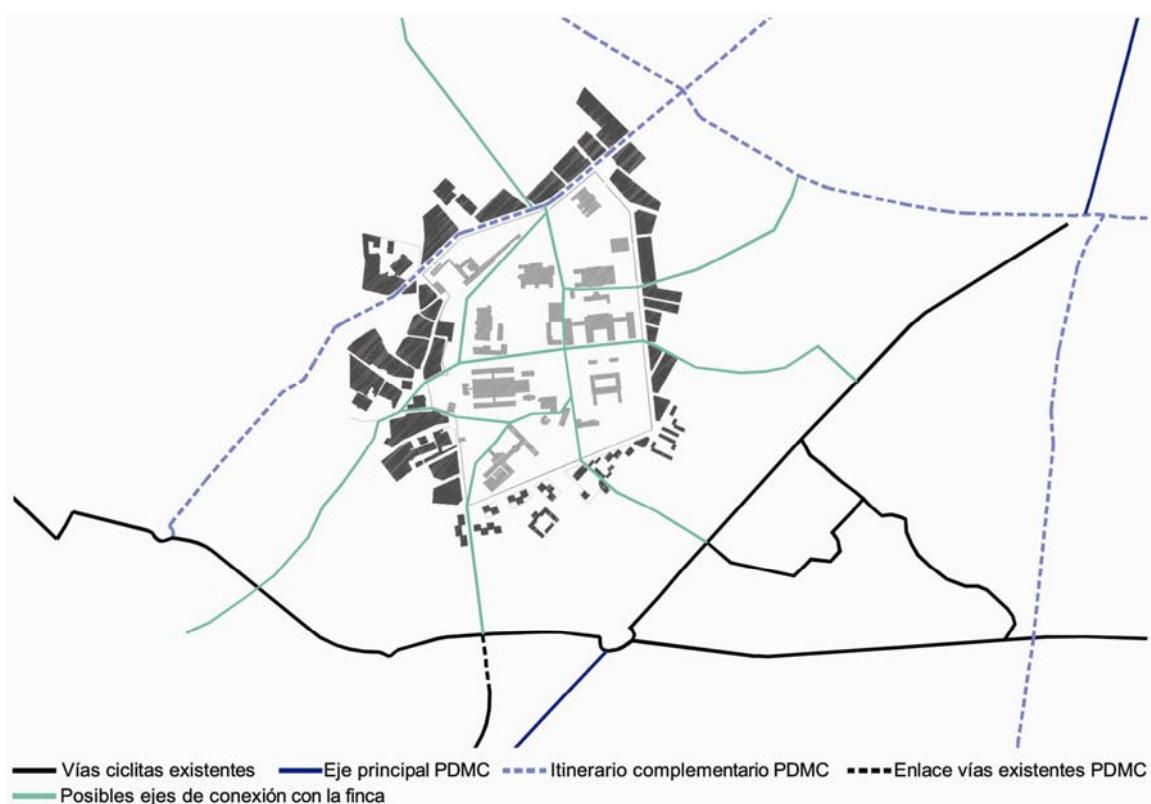
La concreción de dichas vías cerraría un rombo alrededor de la finca que aumentaría considerablemente sus posibilidades de acceso en bicicleta. La vía por General Ricardos significa una conexión directa de gran relevancia con el centro de Madrid una vez suprimida la barrera correspondiente a la M-30.

Sin embargo se hacen necesarias otras conexiones directas de la Finca con las vías circundantes, propuestas o existentes. Por ejemplo, una buena ligación con el borde

<sup>4</sup> Avance del Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid( PDMC).

Sur se podría establecer a través de la Calle de Belzunegui dando continuidad al tramo que cierra el circuito existente alrededor de Carabanchel Alto y al flujo proveniente del PAU.

Otro enlace posible aquí sugerido, es por el Camino Viejo de Leganés que ligaría la Av. de Oporto a la Av. de los Poblados, pasando tangente a la esquina sureste de la Finca. Se propone también la unión de este punto, con la vía ciclista existente en el Parque Sur (eje principal del PDMC) a través de calles o zonas verdes del barrio de Abrantes.



### Integración Modal

La utilización de la bicicleta para acceder a las estaciones y paradas de transporte público o incluso la posibilidad de llevarla en los vagones de transporte ferroviario para su utilización posterior tiene un enorme potencial en el ámbito en cuestión. Ya que permite minimizar los condicionantes de las distancias y al mismo tiempo aumentar la competitividad del transporte público, al garantizar un viaje de “puerta a puerta”.

Llegar al centro de Madrid desde la zona o viceversa, supondría el esfuerzo de pedalear por lo menos unos 6 kilómetros. Sin embargo si se hace efectiva la

integración modal de la bicicleta con los demás medios (autobús, metro y cercanías), la ligación se facilitaría ya que los tres intercambiadores presentes en el ámbito están a una distancia fácilmente recorrida en bicicleta.

Existen además por lo menos siete estaciones de Metro en el área, a las que se puede acceder en bicicleta en aproximadamente de cinco minutos desde el interior de la Finca.

Los conocidos sistemas de préstamo o alquiler de bicicletas encuentran en el escenario descrito una gran posibilidad de éxito y mejora de la accesibilidad a los equipamientos presentes, tanto dentro como fuera de la Finca de Vista Alegre.

### **La Interfaz**

No existe infraestructura específica para bicicletas a lo largo de los tres kilómetros perimetrales a la Finca. Aunque que las pendientes no son acentuadas, las actuales condiciones de circulación por las calles circundantes son desfavorables al ciclista que debe rodar por la calzada compartiendo sección con un tráfico motorizado intenso en la calle de General Ricardos y moderado en las de menor rango. La presencia constante de aparcamiento lineal en las vías es otro factor desfavorable a la circulación por calzada. Además los anchos insuficientes de las aceras descartan cualquier posibilidad de compartir sección con el flujo peatonal.

Aquí, se vuelve a resaltar la importancia de la vía ciclista propuesta en el PDMC por la Calle General Ricardos, importante componente de la Interfaz por la conectividad que representa y albergar dos accesos al interior del recinto.

La totalidad de los accesos está desprovista de cualquier infraestructura de aparcamiento de bicicletas o señalización que regule su entrada.

### **El Interior**

Actualmente no existe infraestructura específica para bicicletas en el interior de la Finca. Sin embargo, en relación con los itinerarios internos, el uso de bicicleta llevaría a una importante reducción de los tiempos de recorridos desde los accesos generales hasta los específicos de cada edificio. Las distancias no superan los 400 m lo que refuerza la utilidad de la bicicleta en las ligaciones entre los distintos equipamientos y el fomento de estas cuando sean inexistentes. La presencia de un considerable número de jóvenes entre los usuarios de dichos equipamientos es otro factor favorable que debe considerarse. Y, así como sucede para la movilidad peatonal, la calidad

ambiental de los recorridos internos es otra reconocida ventaja para los desplazamientos en bicicleta.

La utilidad potencial de este modo no motorizado en las labores internas de mantenimiento y seguridad es una cuestión a tener en cuenta cuando se plantea unificar la gestión de estos servicios.

En un principio la circulación interior podría ser compartida, debiendo los ciclistas, adaptar su velocidad en aquellos tramos donde puedan generar conflicto con los peatones. Donde la coexistencia no sea posible la configuración del viario debe permitir la segregación de una vía ciclista.

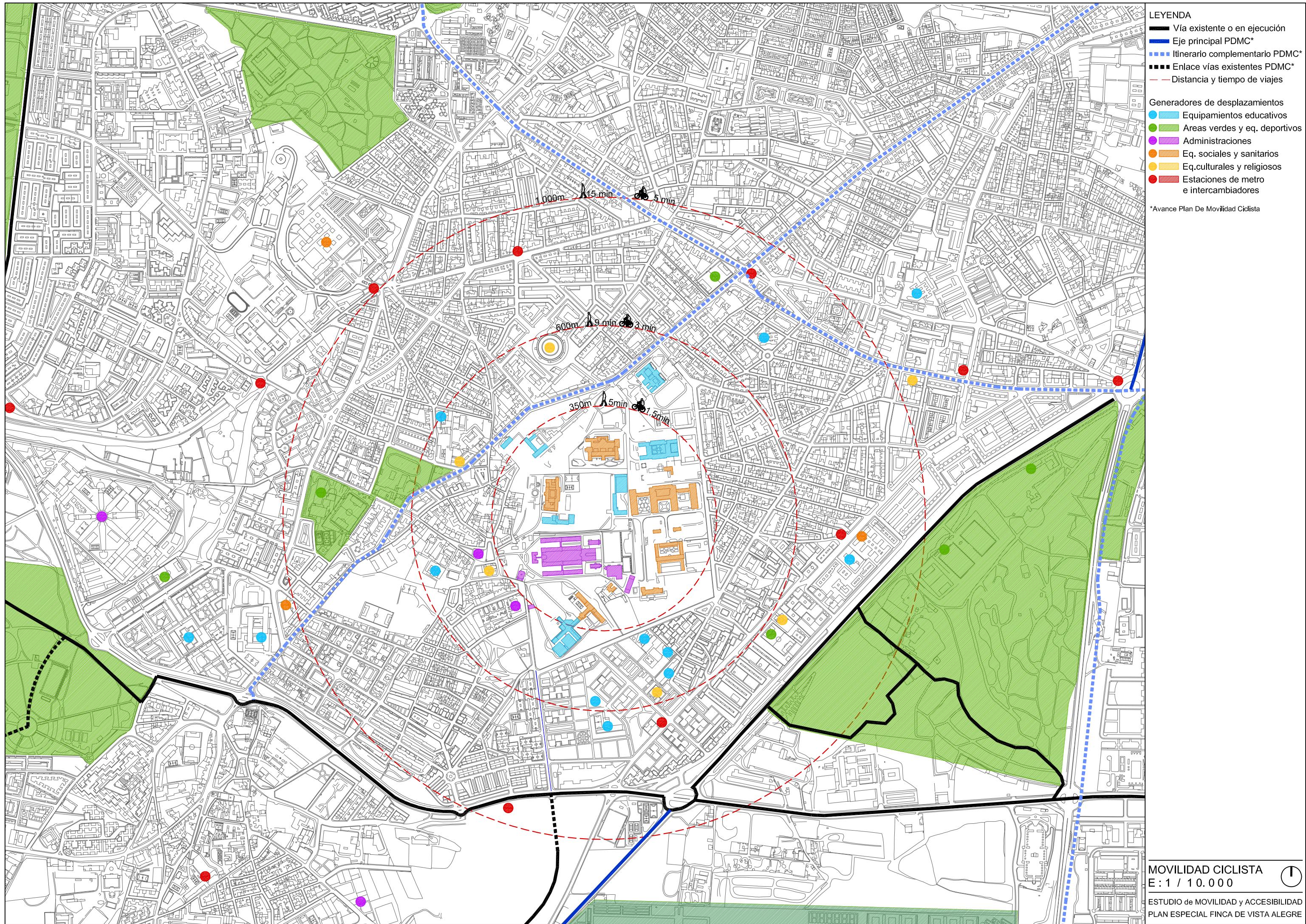
Cabe destacar la iniciativa de algunos profesionales y alumnos del IES Puerta Bonita que acceden al centro en bicicleta y con el objetivo de incentivar e incrementar su uso han instalado un aparcabicis en la entrada del Instituto (actualmente el único equipamiento interno de la Finca que cuenta con este tipo de instalaciones).



Entrada IES Puerta Bonita



Ciclista en el interior de la Finca



### 4.3 TRANSPORTE PÚBLICO

#### El Ámbito

El área en cuestión cuenta con una oferta de transporte público basada fundamentalmente en dos medios: autobús y metro. En un radio de seiscientos metros (desde el centro de la Finca) existen diecisiete paradas de autobús EMT y si el radio se amplia a los mil metros se encuentran siete bocas de metro. Cabe resaltar que dentro del ámbito de estudio se localizan tres intercambiadores de transporte: Oporto, Plaza Elíptica y Aluche. Todo esto aporta un abanico relativamente amplio de destinos combinando los distintos medios.



*Plaza del Intercambiador de Oporto*



*Acceso al intercambiador de Plaza Elíptica*

Debido a la importancia como generadores de movilidad, a continuación se describen de manera más detallada los tres intercambiadores inscritos en el ámbito de estudio:

#### Oporto

Es el más cercano. Situado al Nordeste de la Finca a poco más de 500m de su acceso principal por la Calle de General Ricardos. Reúne metro y autobuses urbanos e interurbanos alrededor de una plaza que a pesar de amplia presenta problemas de accesibilidad. Principal conexión: Centro de Madrid

#### Metro

Líneas 5, Alameda de osuna – Casa de Campo y 6, Circular. (cuatro accesos)

#### Autobuses interurbanos:

- 481 Madrid (Pza. Elíptica) - Leganés (Parque Sur-Hospital)
- 486 Madrid (Pza. Elíptica) - Leganés (Valdepelayo)
- 485 Leganés (Norte-Montepinos)
- 484 Leganés (Estación FFCC.)

#### Líneas de autobuses EMT

- 34 Pza. de Cibeles - Avda. General Fanjul
- 35 Pza. Mayor - Carabanchel Alto
- 55 Atocha - Casa de Campo

81 Oporto - Hospital 12 de Octubre  
 108 Urgel – Camino de Carabanchel  
 118 Glta. Embajadores – Carabanchel Alto  
 N16 Pza. de Cibeles – Carabanchel Bajo  
 N17 Pza. de Cibeles – Carabanchel Alto  
 L5 Alameda de Osuna – Casa de Campo  
 L6 Circular

### **Plaza Elíptica**

Localizado a más de un kilómetro al Este de la Finca, es un moderno intercambiador en subsuelo que reúne metro y autobuses interurbanos. El principal acceso es amplio pero su ubicación y única entrada no permiten calificarlo como un modelo de accesibilidad. Principal conexión: Getafe, Parla y Centro de Madrid

Cuenta con acceso para minusválidos

#### Metro

Líneas 6 Circular y 11, Plaza Elíptica – La Peseta. (Tres accesos)

#### Líneas de autobuses EMT

47, 55, 60, 81, 116, 247, N15  
 S.E. (Plaza Elíptica - Cementerio Sur) y 155

#### Autobuses interurbanos Urbanos del Sur

441 (Getafe - Sector III)  
 442 (Getafe - Juan de la Cierva)  
 443 (Getafe - Barrio de las Margaritas)  
 444 (Getafe - Sector III)  
 446 (Getafe - El Bercial)  
 N 801 (Getafe - Sector III - Pórtico)  
 N 805 (Getafe - Centro - Sector III)

#### Autobuses interurbanos Transportes de Cercanías

460 (Parla - Batres)  
 461 (Parla)  
 461 B (Parla por Ferial)  
 463 (Parla - Torrejón de Velasco)  
 464 (Parla - Uncillos)  
 469 (Parla por Parla Este)  
 481 (Leganés - Parquesur-Hospital)  
 486 (Leganés - Barrio Valdepelayo)

### **Aluche**

Es el más lejano, a casi dos kilómetros al Oeste de la Finca. Destaca por ser el único que integra también trenes de cercanías y tener aparcamiento de disuasión gratuito. Principal conexión: Fuenlabrada y Leganés pero también Boadilla y Pozuelo.

Cuenta con acceso para minusválidos

**Metro**

Líneas 5, Alameda de osuna – Casa de Campo

Líneas de autobuses EMT

17, 31, 117, 121, 131, 138, 139, 155, H, N18

Cercanías

Estación: Aluche

Línea C 5 Humanes - Atocha - Móstoles - El Soto

Autobuses Interurbanos Martín, S.A.

482 Leganés - Fuenlabrada (Urb. Loranca)

483 Leganés (Parquesur)

487 Leganés (Barrio de la Fortuna)

491 Fuenlabrada (Barrio Naranjo)

492 Fuenlabrada (Parque Granada)

493 Fuenlabrada (Loranca)

N 802 Leganés

N 803 Fuenlabrada (Barrio del Naranjo)

N 804 Leganés (Arroyo Culebro)

Autobuses Interurbanos Llorente

561 Pozuelo - Majadahonda - Las Rozas

561 A Pozuelo - Majadahonda - Las Rozas (Universidad)

561 B Pozuelo - Las Rozas - Majadahonda (C/ Guadarrama)

562 Pozuelo (Colonia Benítez)

563 Pozuelo (Urb. Las Minas)

564 Pozuelo (Colonia Buenos Aires)

Autobuses Interurbanos Boadilla

571 Boadilla (Urb. Montepíñlope)

572 Ciudad Imagen

574 Boadilla

Autobuses Interurbanos Iribus, S.A.

591 Boadilla (por Facultad Informática)

**Metro**

Las líneas que sirven al ámbito son la 5, Alameda de Osuna – Casa de Campo, la 6,

Circular y la 11 Plaza Elíptica – La Peseta y las estaciones de metro pertenecientes a estas, dentro del área de estudio, se relacionan abajo según su proximidad a la finca:

Plaza Elíptica: aprox. 1300 m hasta el acceso en Clara Campoamor por calles de los barrios de Puerta Bonita y Abrantes. Líneas 6 y 11.

Ábrantes: aprox. 450 m hasta el acceso del conservatorio en Clara Campoamor. Línea 11.

Pan Bendito: aprox. 350 m por la calle de Besolla hasta el límite de la Finca en la c/ Carcastillo (sin acceso). Línea 11.

San Francisco: aprox. 650 m por la calle del Padre Amigo hasta accesos en la misma calle. Línea 11.

Opañel: aprox. 850 m hasta el límite de la Finca en Clara Campoamor, por calles del barrio de Opañel y Puerta Bonita

Oporto: aprox. 550m por General Ricardos, hasta accesos en esta misma calle. Líneas 5 y 6.

Vista Alegre: aprox. 500m por la calle de Ramón Sanz hasta acceso en General Ricardos, Línea 5.

Carabanchel: aprox. 600 m por el paseo de Muñoz Grandes, hasta el límite de la Finca en la General Ricardos. Línea 5.

Eugenia Montijo: aprox. 720 m por la calle de Nuestra Señora hasta el límite de la Finca en la esquina Blasón con General Ricardos. Línea 5.

No todas las estaciones tienen ascensor. En las de Carabanchel, Vista Alegre, Oporto y Opañel no hay acceso para minusválidos. El consorcio de transportes<sup>5</sup> señaliza las estaciones de Vista Alegre y Oporto como de difícil acceso para personas con movilidad reducida. Las restricciones a la accesibilidad de este y otros grupos vulnerables evidencian los problemas de accesibilidad que presenta el ámbito de estudio.



Accesibilidad a la estaciones de Abrantes y Pan Bendito

## Taxi

La distribución de las paradas de Taxi encontradas, es bastante desequilibrada, se concentran en la parte norte principalmente a lo largo de la Av de Oporto y de la calle de la Oca. Localizándose mayoritariamente en las proximidades de los intercambiadores de transporte y paradas de metro o autobús. Se identifican además paradas ubicadas en función de equipamientos importantes como la Plaza de Toros de

<sup>5</sup> [www.ctm-madrid.es](http://www.ctm-madrid.es), visitada el 22 de diciembre de 2007

Vista Alegre, o en destacadas intersecciones de tráfico y plazas con carácter de centro urbano. Las paradas se relacionan a seguir:

- Pza. de Fernández Ladreda entre c/ Antonio Leyva y c/ de la Vía 04 plazas.
- C/ de la Oca, 103 esquina Pº de Muñoz Grandes 06 plazas.
- Avenida de Oporto, 27 esquina c/ Portoalegre 06 plazas.
- Plaza de Tarifa, 5 esquina c/ Avefría 02 plazas.
- Glorieta Valle de Oro esquina c/ General Ricardos 03 plazas
- Avenida de Oporto, 57 esquina Camino Viejo de Leganés 03 plazas.
- C/ Pizón esquina c/ de la Oca, 69 04 plazas
- C/ Utebo entre Eduardo Morales y c/ Matilde Hernández 06plazas.

### Interfaz

No hay ninguna estación de metro en el borde más inmediato a la Finca. La calle con mayor concentración de servicio de autobuses es General Ricardos con paradas de las líneas 34 y 35 de la EMT, habiendo carril bus discontinuo en ambas direcciones.

En Clara Campoamor hay dos paradas del 247, en Carcastillo paran el 47, el 108 y el 118 y en la Calle del Padre Amigo hay una parada del 108.

La mayoría de las paradas está cercana a algún acceso (excepción de la c/ Carcastillo), pero tiene problemas de accesibilidad. Son pocas las que tienen marquesina y su ubicación es conflictiva debido al ancho insuficiente de aceras.

Se ha identificado que el servicio de autobuses es valorado negativamente por la población (tiempos de espera y aglomeración),<sup>6</sup> y las frecuencias de autobuses como la del 108 o del 34 son consideradas insuficientes.



Parada de autobús en la calle Carcastillo



Carril Bus en la calle General Ricardos

<sup>6</sup> Diagnóstico de Sostenibilidad del Distrito de Carabanchel  
Ayuntamiento de Madrid, Dirección General de Sostenibilidad y Agenda 21. 2005

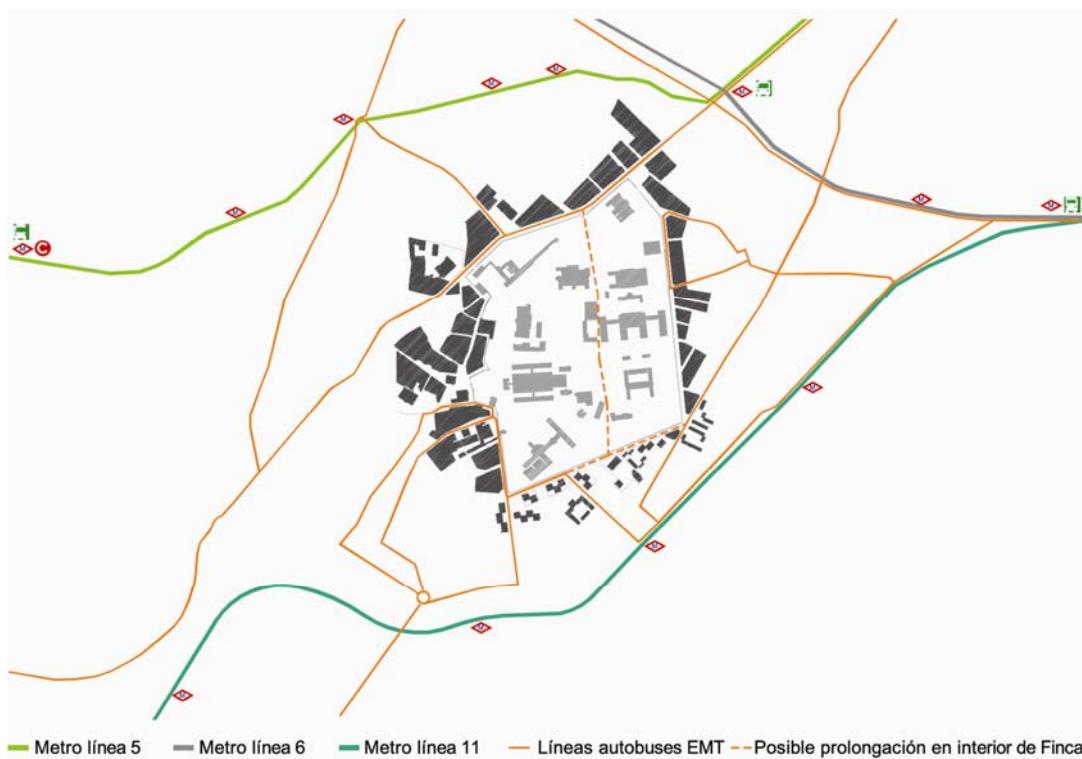
## Interior

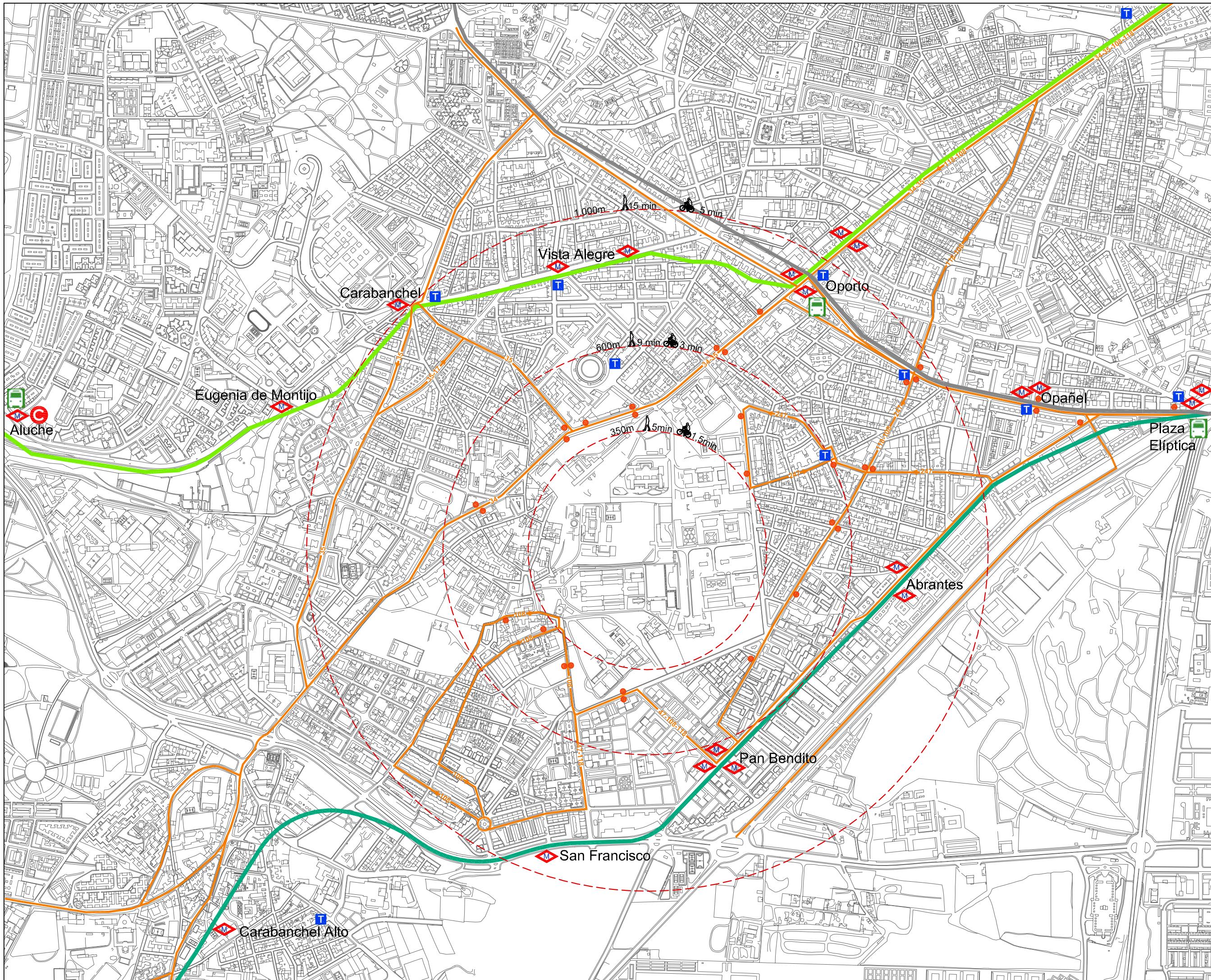
No pasan líneas de transporte público por en interior de la Finca, ni hay ninguna estación de metro o línea subterránea que lo posibilitara. Sin embargo, actualmente existe un flujo interno de autobuses y microbuses para el transporte de escolares, minusválidos y personal de la policía.



Tránsito de microbuses en el interior de la Finca

Considerando los actuales usos y funcionamiento de las instituciones relacionadas, no se justifica una línea interna exclusiva para la Finca. Pero se podría considerar y evaluar la posibilidad de entrada de alguna línea de autobús existente para mejorar la conexión del interior con otros modos de transporte. Una alternativa que podría garantizar cierta actividad en el interior pero que generaría externalidades (sobretodo ruído) a sopesar e intentar minimizar al máximo.





**LEYENDA**

- Líneas de metro
- 5 Alameda Osuna-Casa de Campo
- 6 Circular
- 11 Plaza Elíptica - La Peseta
- Estación de metro
- Estación de cercanías
- Autobuses Interurbanos
- Línea EMT
- Parada autobús EMT
- Parada de Taxi
- Distancia y tiempo de viajes

**TRANSPORTE PÚBLICO**  
E : 1 / 10.000

**ESTUDIO de MOVILIDAD y ACCESIBILIDAD**  
PLAN ESPECIAL FINCA DE VISTA ALEGRE

## 4.4 VEHÍCULOS PRIVADOS

### El Ámbito

La red viaria del distrito de Carabanchel está configurada primordialmente para atender a las necesidades de circulación de los vehículos a motor. Es un área localizada entre cuatro grandes infraestructuras de tráfico: la A-42, la A-5 la M30 y la M-40. Las dos primeras representan importantes ejes de entrada y salida del municipio y las últimas, importantes vías de circunvalación que bordean el distrito por el Norte y el Sur.

Son grandes estructuras del tráfico que a la vez que aseguran la conectividad rodada con el resto del municipio ejercen un notable efecto de barrera a la movilidad peatonal y ciclista de ligación con otras áreas colindantes (todas con IMD superior a los 100 mil veh./día). Como se ha visto en el apartado 2.1 de marco urbanístico, el soterramiento de la M-30 podría reducir la percepción del impacto ambiental que genera un infraestructura de este tipo y paliar la segregación resultante de su paso por superficie.



Efecto barrera causado por la A-42 y la entrada de autobuses al intercambiador en la Vía Lusitana

A parte de estas grandes vías de carácter metropolitano otras principales las enlazan atravesando el distrito longitudinal y transversalmente. Se destacan:

- Calle de General Ricardos, con 23.180 veh./día<sup>7</sup>, es uno de los límites de la Finca;
- Avenida de los Poblados, que llega a soportar en su tramo más cercano a la Finca, más de 40.000 veh/día;
- Vía Lusitana, que representa una importante barrera entre el barrio de Abrantes y el Parque Sur, por su alta IMD (entre 20 y 40 mil veh/día) y el carácter de aparcamiento de disuasión que asumen sus bordes en el tramo más cercano al intercambiador de Plaza Elíptica.

<sup>7</sup> Intensidad Media Diaria, (IMD), 2006. [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es) visitada el 22 de diciembre de 2007

- Avenida de Oporto con una IMD máxima de 40.000 veh/dia.

Son todas vías bastante amplias, de doble dirección y con carriles sobredimensionados en su mayoría.

El siguiente grupo de vías descrito corresponde a aquellas que distribuyen el tráfico de las vías principales por el tejido urbano de los barrios. De estas nos interesan por su proximidad o influencia en los movimientos relacionados con la Finca las siguientes:

- Camino Viejo de Leganés, que a pesar de no presentar una IMD alta (inferior a los 10 mil veh/día) sigue siendo un importante eje norte - sur no sólo para la circulación interna al ámbito si no para su ligación con áreas colindantes.
- Avenida de Abrantes, paralela a la Vía Lusitana, absorbe gran parte del tráfico de distribución del Barrio de mismo nombre. Es también un importante canal de transporte público (metro y autobús) y presenta tramos con intensa actividad comercial.
- Calles que desembocan en la Glorieta del Ejército. De esta importante intersección parte un tridente de calles distribuidoras del tráfico del barrio de Vista Alegre: la Calle de la Oca que representa el límite norte; el Paseo de Muñoz Grande, destacada por ser un significativo eje de aproximación a la Finca desde el barrio y en continuación a la Vía Carpetana que conecta el ámbito con la M30 y el Centro de Madrid; por último las calles de Guabairo y de Nuestra señora de Fátima con una IMD superior a las anteriores (entre 10 y 20 mil veh/día).



Calle de General Ricardos



Avenida de Abrantes

Con relación a las formas de aparcamiento, cabe decir que este estudio no llega a cuantificar sistemáticamente las plazas existentes en el ámbito ni a dimensionar la demanda. La obtención de estos datos pasaría por un laborioso conteo, ya que el aparcamiento en viario se produce de forma libre en su mayoría. La zona SER se limita al casco histórico y es sabido que su implantación ha generado polémica y sigue siendo motivo de reivindicación por parte de las asociaciones de vecinos. Existen

además aproximadamente 2500 plazas distribuidas en seis aparcamientos del PAR y otros “parkings” públicos en áreas de mayor necesidad como es el caso del la Plaza de Toros y centro comercial de Vista Alegre.

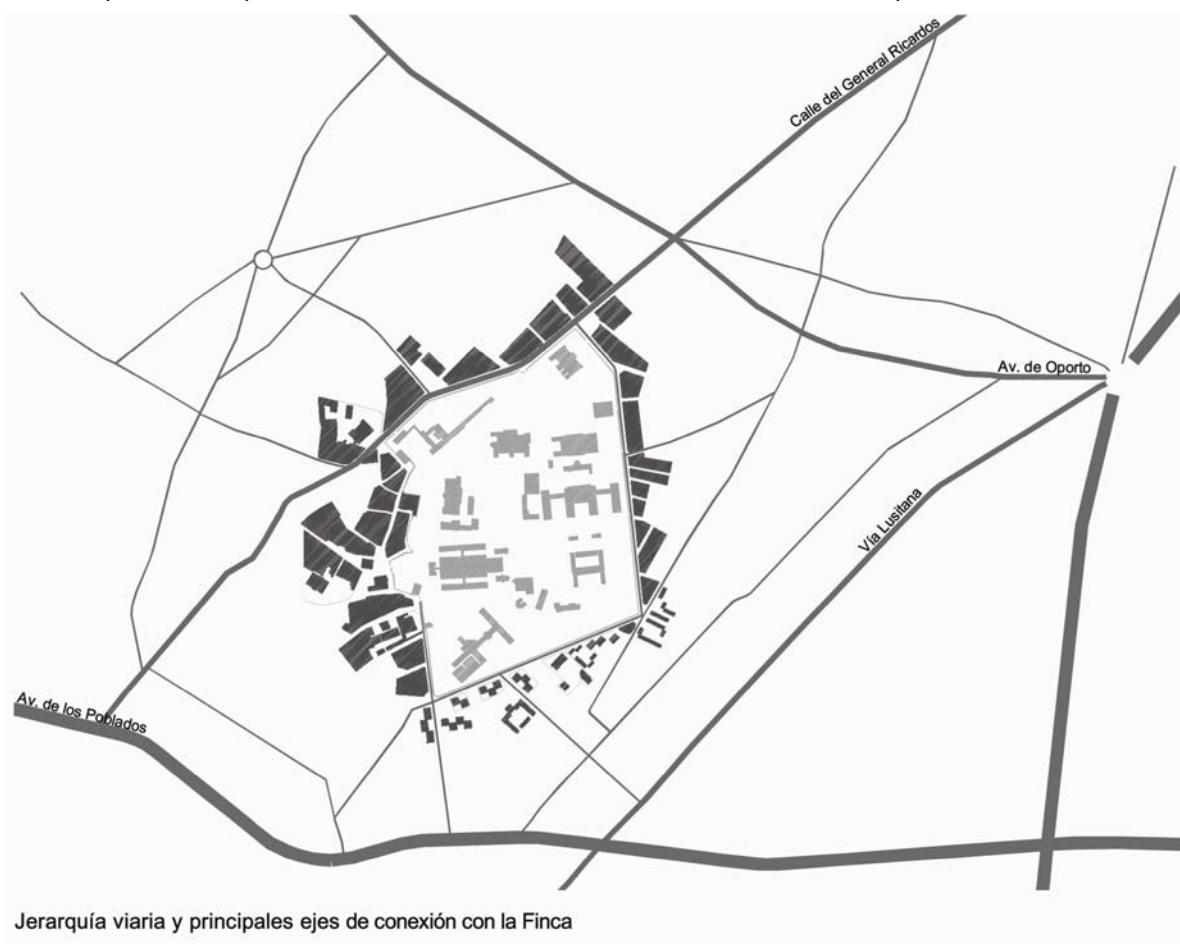
Merece atención la presencia (a pesar de la oferta descrita arriba) de solares abandonados actualmente utilizados como aparcamientos irregulares y calles completamente tomadas por coches en las proximidades de intercambiadores (el de Plaza Elíptica específicamente) lo que evidencia la carencia de aparcamientos de disuasión.



Solar ocupado como aparcamiento



Proximidades de la Plaza Elíptica



## La Interfaz

La Finca se encuentra rodeada por infraestructura viaria en prácticamente la totalidad de su perímetro. Un cordón de circulación la rodea con algunos tramos de elevada intensidad de tráfico (Gral. Ricardos). Las calles circundantes (descritas detalladamente en las fichas del apartado siguiente) cuentan con carriles generosos y podrían garantizar el acceso rodado por todos los lados de la Finca si hubiese más entradas. Sin embargo funciona también como una barrera a la conexión peatonal y ciclista más directa con los barrios colindantes, una vez que no ofrece ninguna facilidad a estas formas de tránsito (pocos pasos de peatones y aceras insuficientes). Otro agravante de este efecto son las bandas de aparcamiento que ocupan ambos lados de la calzada en todas las calles en cuestión con la excepción de General Ricardos y Padre Amigo.

Requieren especial atención los siguientes conflictos identificados:

- Los autobuses escolares que acceden al Centro de Educación Especial están obligados a salir en dirección contraria (con exclusividad señalizada) por no poder hacer el giro en la calle de Arnedo. Dicha imposibilidad se da por la presencia de aparcamiento regulado en el lateral de la vía.
- En la unión del acceso al CRIF con el principal de la Finca, nº 177 de General Ricardos, hay constancia accidentes debido a la mala ordenación de flujos. Hay problemas de visibilidad y falta de señalización que generan riesgo a los peatones. En el acceso rodado se identifican conflictos de entrada y salida que obligan a maniobras de marcha atrás o de giro no autorizado, consideradas peligrosas cuando se tiene en cuenta la intensidad de tráfico en la referida calle.
- Se identifica como conflictivas las Intersecciones en los extremos de la calle Carcastillo, con Clara Campoamor y Padre Amigo, en el borde sur del recinto.



*Conflictos en los accesos por la Calle de General Ricardos*

## El interior

La circulación rodada en el interior de la Finca no responde a una organización lógica bien definida. Podría funcionar como una estructura de peine o espina dorsal, pero termina por ser un conjunto de fondos de saco a partir de cada acceso. Se identifica como eje potencial longitudinal la vía que baja desde la entrada principal en General Ricardos, que tiene dos direcciones en su mayor parte, da acceso a más de una institución (pudiendo hacerlo a más) y cuenta con alguna señalización reguladora de tráfico y segregación del flujo peatonal.

No existe conectividad entre las calles que acceden a los distintos centros ni posibilidad de cruzar el recinto en tráfico de paso. En la mayoría de las vías no existe regulación clara de sentidos ni de velocidad de circulación y en muchas el aparcamiento no regulado en los laterales impide la utilización de los dos sentidos lo que lleva a rodeos y vueltas des necesarias. Se señalan además algunas limitaciones de altura como la pasarela existente en el Centro de Educación Especial que fuerza a los microbuses y otros vehículos altos a rodear el edificio.

A parte del aparcamiento irregular, al que se recurre sobretodo en ocasiones puntuales de mucha demanda, existen bolsas en espacios debidamente acondicionados y señalizados e incluso algunas cuyo acceso está restringido y controlado para cada equipamiento.

Cabe recordar lo aclarado en el apartado sobre los usuarios de la Finca: las conclusiones presentadas son resultado de la observación durante el trabajo de campo y entrevistas informales con algunos ocupantes. Cuantificar con exactitud la demanda interna pasaría por caracterizar y cuantificar más detalladamente los usuarios de cada equipamiento.

Partiendo de esta aproximación al tema se adelanta la siguiente información:

- El IES Puerta Bonita cuenta con un aparcamiento habilitado para aproximadamente 160 vehículos. El acceso ha pasado a ser controlado, con sistema interno de tarjetas debido a la presión exterior resultante de la implantación de la zona SER. Funcionarios de la comisaría de policía y alguna otra institución vecina, estacionan ahí sus coches por no disponer de espacio habilitado para ello en su centro de trabajo. No suele faltar plazas, salvo en ocasiones puntuales con gran afluencia de visitantes (eventos).<sup>8</sup>
- En el Centro Regional de Innovación y Formación (CRIF), una bolsa para 50 coches atiende a un cuadro de aproximadamente 90 profesionales. Aparentemente la

---

<sup>8</sup> Entrevista realizada con Luis García Domínguez, director del IES Puerta Bonita, el día 15 de diciembre de 2007.

demanda interna está atendida pero durante la realización de cursos suele haber coches aparcados a lo largo de la vía de acceso.

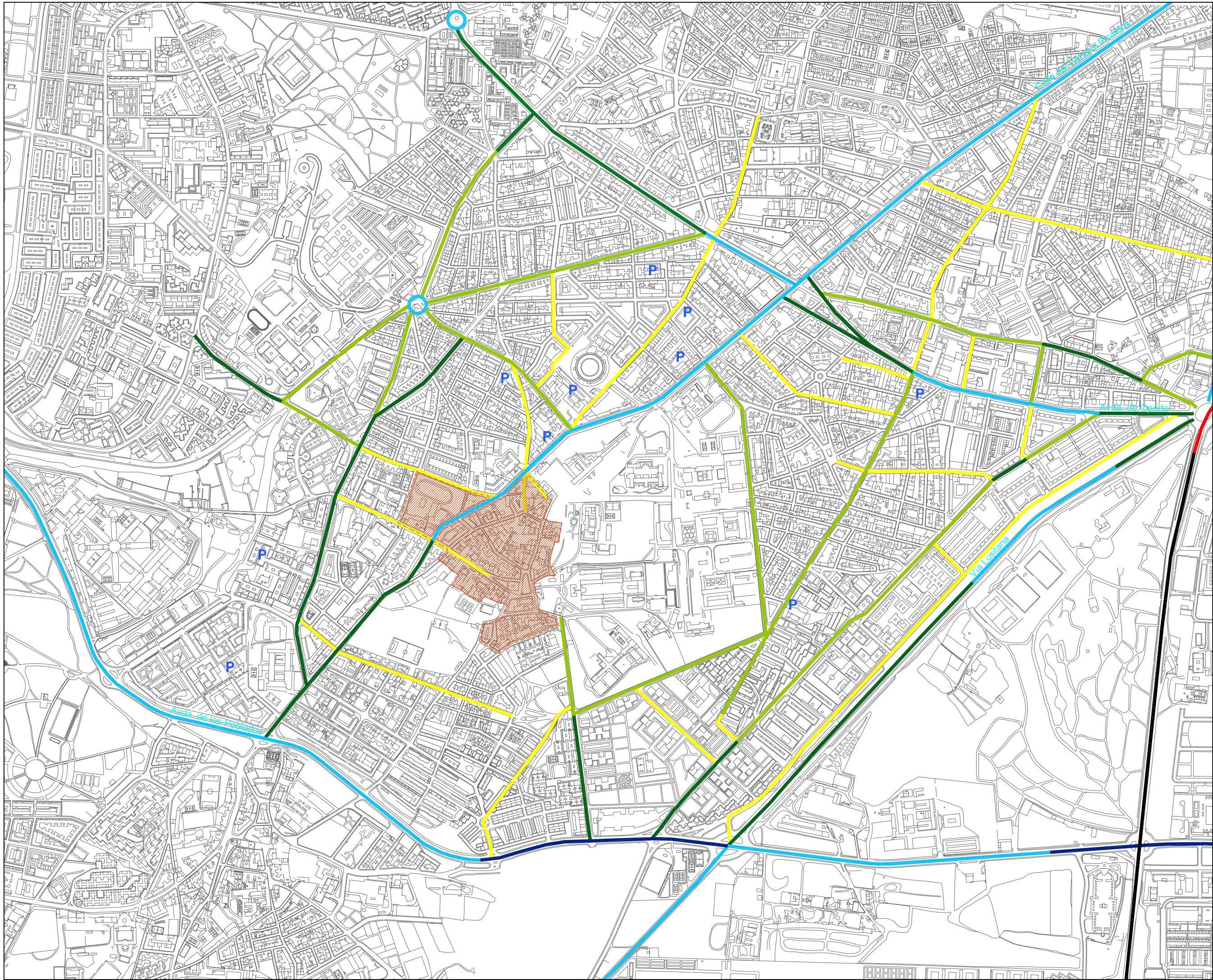
- Para el Centro Integrado de Enseñanza Musical y el Conservatorio de Danza se ha habilitado una zona (actualmente en obras de acondicionamiento) para aproximadamente 80 automóviles.
- La residencia de estudiantes San Fernando tiene un aparcamiento exclusivo con aproximadamente 20 plazas que dan servicio a los 20 trabajadores y 80 alumnos que ocupan el edificio.



*Calles internas a la Finca*

Así se puede decir que la demanda de aparcamiento interna de la Finca parece estar atendida. Aunque las necesidades de los visitantes deben ser reconsideradas así como los casos identificados de aparcamiento irregular en los laterales de las vías de acceso a aquellos centros que no disponen de infraestructura.

En este sentido la propuesta debe intentar reunir demandas optimizando las áreas destinadas a parking, evitando la dispersión de bolsas individualizadas para cada centro y disuadiendo la circulación motorizada en el interior del recinto.



LEYENDA

Intensidad Media Diaria

- De 1.000 - 5.000
- De 5.000 - 10.000
- De 10.000 - 20.000
- De 20.000 - 40.000
- De 40.000 - 60.000
- Más de 100.000 vehículos/día

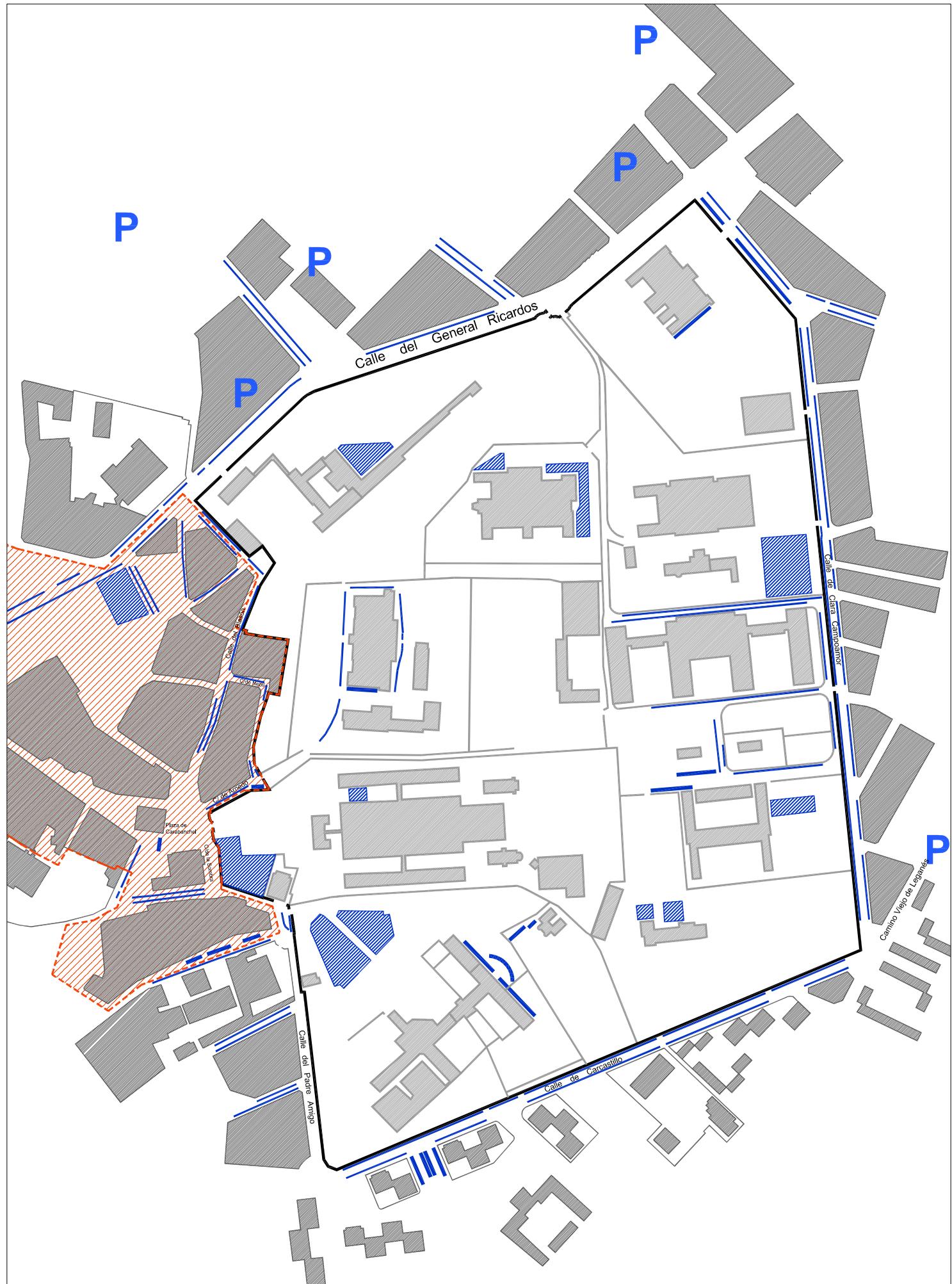
Aparcamiento

■ Zona SER

P Aparcamiento Público

VEHÍCULOS PRIVADOS  
E : 1 / 10.000

ESTUDIO de MOVILIDAD y ACCESIBILIDAD  
PLAN ESPECIAL FINCA DE VISTA ALEGRE



LEYENDA

- Aparcamiento en bateria
  - Aparcamiento en linea
  - "Bolsas" de Aparcamiento
  - Límite zona SER

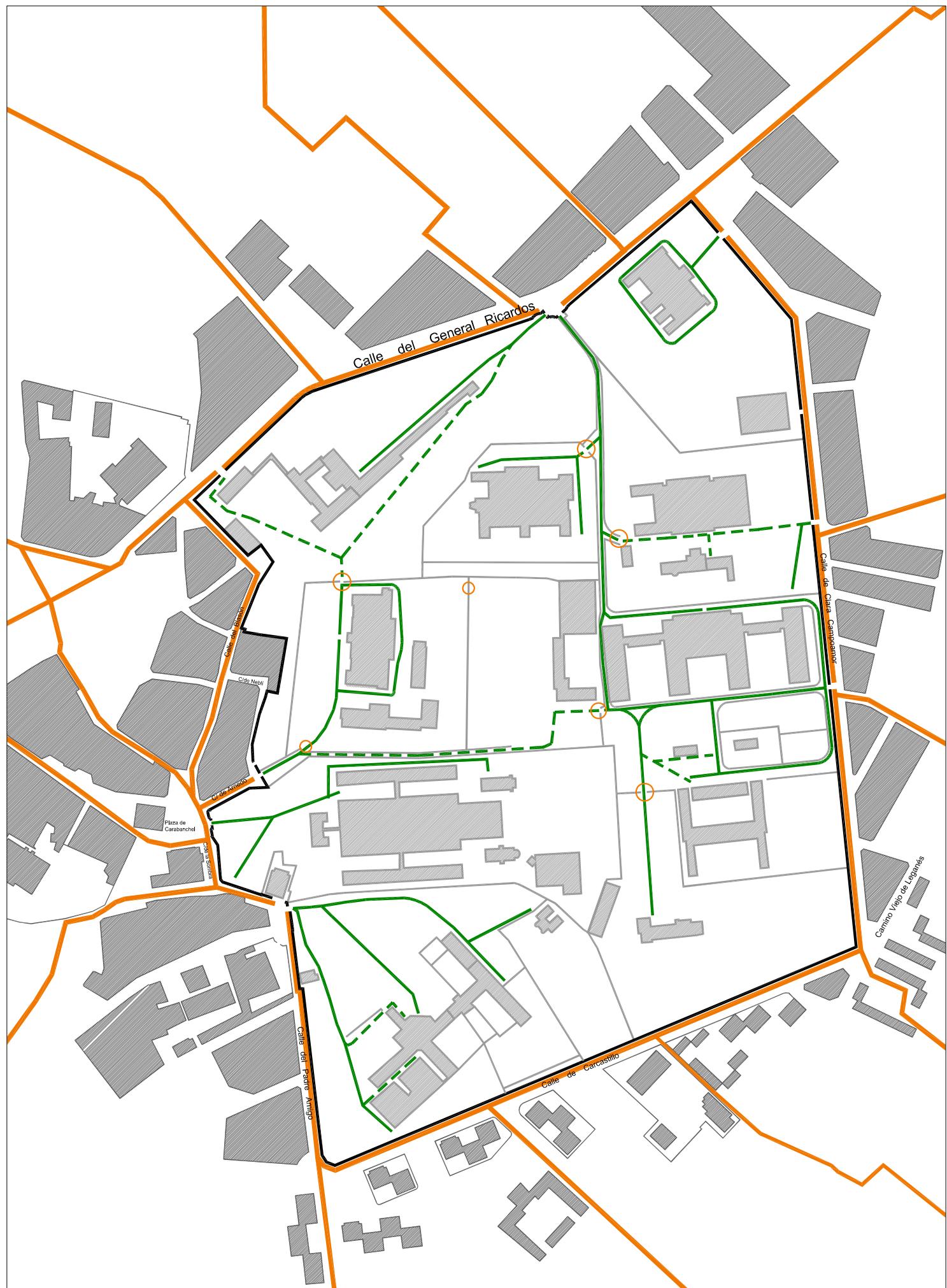
#### | APARCAMIENTO

E : 1 / 5 000



---

## ESTUDIO de MOVILIDAD y ACCESIBILIDAD PLAN ESPECIAL FINCA DE VISTA ALEGRE

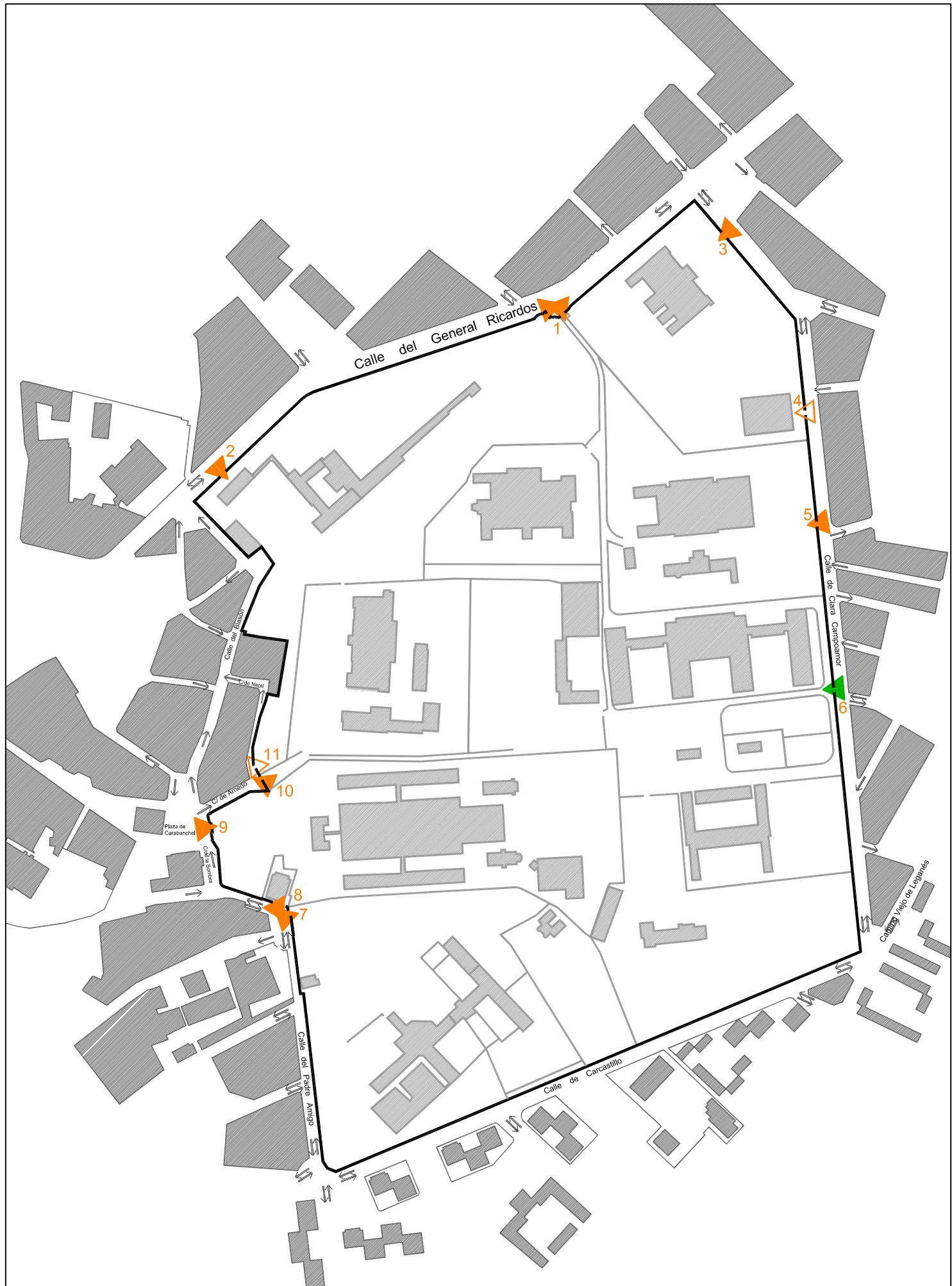
**LEYENDA**

- Recorridos potenciales a la finca
- Recorridos interiores finca
- Recorridos interiores finca no rodados
- Pasos interiores controlados

**RECORRIDOS**

E : 1 / 5.000

ESTUDIO de MOVILIDAD y ACCESIBILIDAD  
PLAN ESPECIAL FINCA DE VISTA ALEGRE

**LEYENDA**

- Dirección transito rodado vías
- Acceso finca
- ▷ Acceso finca desactivado
- ▶ Acceso finca sólo peatonal

Nº \* Descripción de los accesos en texto.

**ACCESOS FINCA**

E : 1 / 5.000



ESTUDIO de MOVILIDAD y ACCESIBILIDAD  
PLAN ESPECIAL FINCA DE VISTA ALEGRE

## **5. ACCESIBILIDAD A LA FINCA.**

El estudio de las condiciones de accesibilidad de la zona es imprescindible para poder alcanzar uno de los objetivos principales del Plan Especial,” Reducir los efectos de barrera física entre barrios circundantes, con creación de circuitos peatonales que enlacen enclaves singulares del entorno urbano.”

Se analizan y describen los límites perimetrales, los accesos y las vías que rodean la Finca con el fin de identificar las posibilidades de permeabilidad de la misma.

### **5.1. Localización y descripción de accesos y límites de la Finca.**

La Finca de Vista Alegre tiene pocos accesos y distribuidos de manera irregular a lo largo de sus límites perimetrales, lo que ha degenerado a lo largo de los años, en aperturas, improvisadas o temporales, apaños que reflejan las diferentes necesidades de uso de sus frecuentadores. Todos ellos tienen horario restringido y características diferentes de circulación, control, señalización o aspecto.

1. El acceso principal se sitúa en la calle General Ricardos Nº 177, una vía de elevada intensidad de tráfico, donde los conflictos de entrada y salida son constantes debido a su saturación en horas punta, mal dimensionado, escasa visibilidad, falta de organización de los sentidos, señalización y semaforización. No están separados de ninguna manera los flujos peatonales y rodados. Hay dos puertas similares, ambas controladas, una central, de acceso a toda la finca y a gran parte de los equipamientos que en ella se albergan y otra más lateral, exclusiva del Centro Regional de Innovación y Formación “Las Acacias”.



2. En la misma calle existe otra entrada, conocida como la Puerta de los osos que comunica directamente con el Centro Regional de Educación de Personas Adultas. Aunque sea posible el paso de vehículos, actualmente solo se utiliza para el acceso peatonal.



Se identifican cinco entradas a lo largo de la calle Clara Campoamor:

3. En el comienzo de la calle, en el Nº 2, se sitúa el acceso único, exclusivo y sin continuidad hacia el resto de la finca, de la Residencia de estudiantes San Fernando (Patronato de Huérfanos del Ejército de Tierra) gestionada por el Ministerio de Defensa. Se trata de un acceso controlado, para peatones y tráfico rodado.



4. Próxima al cruce con la calle Ademuz, otra gran puerta metálica, de unos 15 metros con vado, daría acceso tanto peatonal como rodado a un edificio actualmente en desuso dentro de la misma parcela de la Residencia de estudiantes San Fernando.



5. En el cruce con la calle Avefría se ha abierto recientemente un acceso para el conjunto formado por el Centro Integrado de Música y Enseñanza Secundaria "Federico Moreno Torroba", el Conservatorio Superior de Danza "María de Ávila" y la

Residencia Infantil “Las Acacias”. Está controlado aunque sin ningún tipo de señalización en el exterior (ninguna específica de entorno escolar) y permite el paso de peatones al resto de la finca y de vehículos privados solamente al aparcamiento de uso exclusivo para profesores y alumnos del centro.



6. En el cruce con la calle San Clemente existe un acceso exclusivamente peatonal con horario restringido de apertura (días lectivos de 7:45 a 8:10 y de 13:50 a 14:15), para el uso de los alumnos de Instituto de Educación Secundaria “Vista Alegre”. Sin control durante el periodo de apertura, se trata de una puerta metálica de 1.80 m aproximadamente, aunque sólo se puede abrir una de sus hojas ya que la otra invade la rampa que salva el desnivel existente entre el interior de la finca y la calle, de unos 80 centímetros. En el exterior existe una señalización del paso de cebra y otra específica del entorno escolar. El área de salida contigua es muy escasa, además de poco visible, casi siempre oculta entre vehículos estacionados.



-Una pequeña puerta metálica abierta en el muro, a la altura del número 59, es utilizada para la retirada de basuras y mantenimiento de los edificios de Servicios de Salud Mental de Carabanchel y el Centro Ocupacional Fray Bernardino.

A lo largo de los más de 600 metros del límite Suroeste, en la calle Carcastillo, no hay ni una única entrada. Sólo un muro de más de 3 metros de bloque de hormigón incrementado en algunos tramos con una valla metálica de un metro que impide cualquier relación física o visual con el interior de la finca.

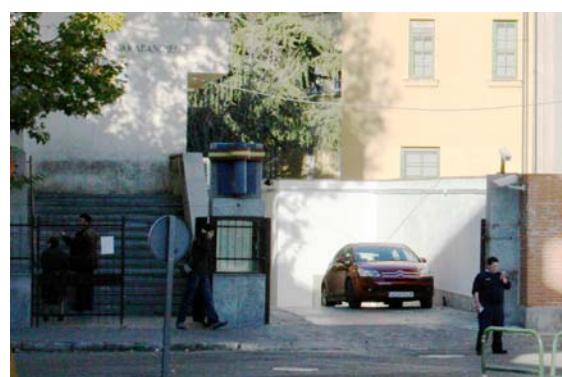


En la calle del Padre Amigo, existen dos entradas:

**7.** Una que da acceso a la parcela compartida por el IES Puerta Bonita, el Centro de Ejecución de Medidas Judiciales y el UFIL de Puerta Bonita. Está controlada aunque sin señalización en el exterior (ninguna específica de entorno escolar) y no están separados de ninguna manera los flujos peatonales y rodados. No tiene continuidad hacia el resto de la finca.



**8.** Y otra a la Comisaría de Policía de Carabanchel. Un murete de un metro con verja metálica hasta los dos metros agrupa la entrada al garaje y el acceso peatonal mediante escaleras a las dependencias policiales de atención al público localizadas en la primera planta.



**9.** Frente a la Plaza de Carabanchel, se sitúa la entrada al Centro de Formación de la Policía. Está controlada y se mezclan los flujos peatonales y rodados a pesar de la existencia de puertas separadas. El acceso no tiene continuidad hacia el resto de la finca.



En la calle de Arnedo, se sitúan dos accesos:

**10.** Uno peatonal y rodado al Centro Público de Educación Especial “María Soriano” y sólo peatonal por el camino de tierra que continua hasta el Instituto de Educación Secundaria “Vista Alegre”. Hay alguna señalización en el exterior, pero la entrada no está controlada.



**11.** Otra puerta metálica contigua a la anterior y aparentemente en desuso comunica con una vivienda cuyo único acceso se realiza por el interior de la Finca.

## 5.2. Vías colindantes con la Finca

A seguir se describen en forma de inventario las calles que bordean la Finca. Son analizados los aspectos físicos que inciden directamente sobre la calidad de los desplazamientos con la intención de ofrecer criterios que sirvan de base a las actuaciones futuras en el área limítrofe. La interfaz es el área de transición entre el tejido urbano y el interior del recinto que actualmente corresponde a una barrera de efectos nefastos para la interrelación entre los dos ámbitos.

## CALLE DE GENERAL RICARDOS

<b>Tramo entre</b>	C/ de Blasón y C/	<b>Longitud del tramo</b>	620 m
<b>Ancho total:</b>	24 m	<b>Pendiente</b>	Baja
<b>IMD. veh/día</b>	23.180 vehículos/día	<b>Pasos de peatones</b>	2 a cada 200 m aprox.

### Calzada Par

<b>Nº carriles y ancho</b>	2 de aprox. 3,5 m
<b>Ancho acera</b>	aprox. 4,0 m
<b>Elementos en acera</b>	Farolas, señales, semáforos, quioscos, cabinas de teléfono, franja arbolada, vallas
<b>Aparcamiento</b>	No
<b>Uso colindante</b>	Residencial y bajos comerciales
<b>Flujo Peatonal</b>	Intenso
<b>Cruces</b>	4. Todos con paso de peatones

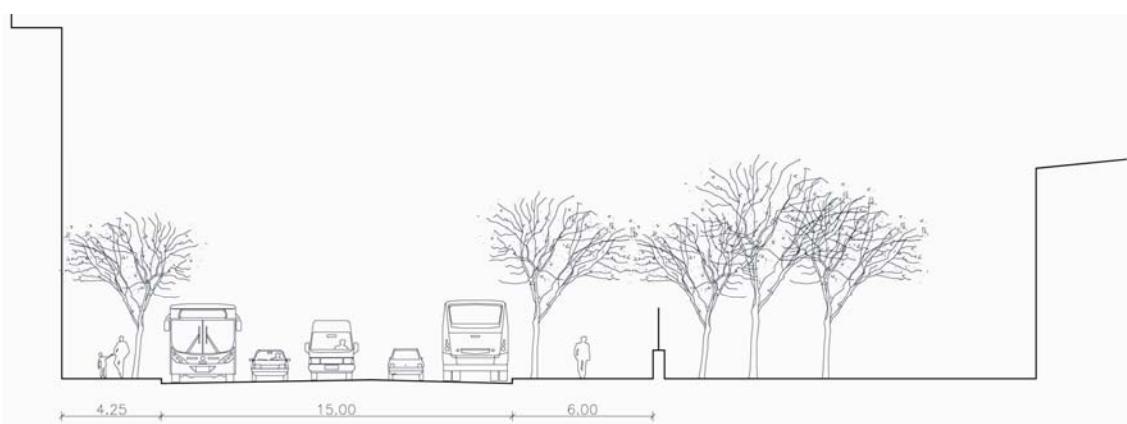
### Calzada Impar

<b>Nº carriles y ancho</b>	2 de aprox. 3,5 m
<b>Ancho acera</b>	aprox. 6,0 m
<b>Elementos en acera</b>	Farolas, señales, semáforos, bancos y franja arbolada.
<b>Aparcamiento</b>	En línea
<b>Uso colindante</b>	Finca. Separación por muro 1,5 m y verja hasta 3,5 m.
<b>Flujo Peatonal</b>	Moderado
<b>Cruces</b>	3. Con vías de acceso al la Finca



### Observaciones y Valoración

Es una vía de tráfico intenso, lo que la caracteriza como una barrera importante para la movilidad peatonal de los vecinos del barrio. La relación con el interior de la Finca es favorecida por la existencia de verja que permite ver el interior. La acera opuesta a pesar de más estrecha, es más viva y atractiva por la presencia de locales comerciales en planta baja. Hay carril bus en la calzada impar hasta el cruce con el Paseo de Muñoz Grandes y a partir de ahí en ambos lados.



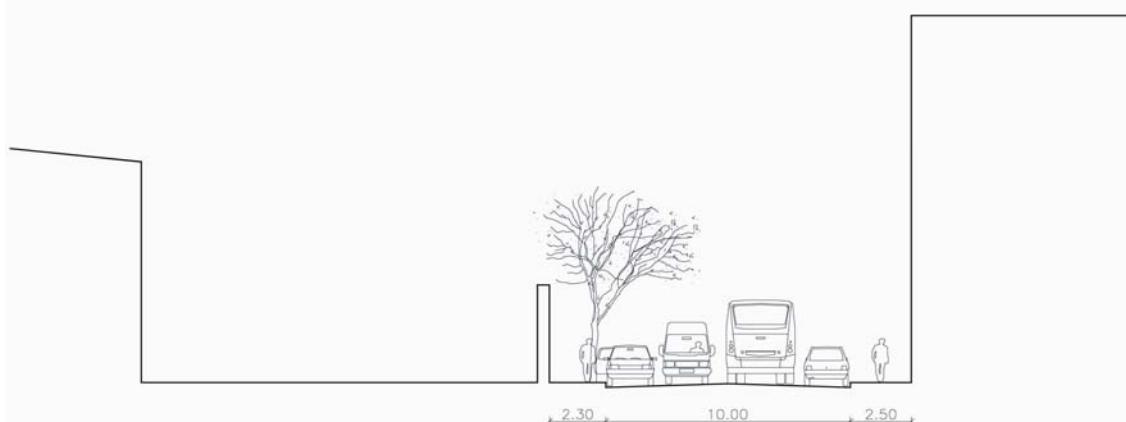
## CALLE DE CLARA CAMPOAMOR

<b>Tramo entre</b>	C/ General Ricardos y C/ de Álvarez Avellán	<b>Longitud del tramo</b>	160 m
<b>Ancho total:</b>	20 m	<b>Pendiente</b>	Baja
<b>IMD. veh/día</b>	6.320 vehículos/día	<b>Pasos de peatones</b>	2 en los extremos del tramo
<b>Calzada Par</b>		<b>Calzada Impar</b>	
<b>Nº carriles y ancho</b>		<b>Nº carriles y ancho</b>	
<b>Ancho acera</b>		<b>Ancho acera</b>	
<b>Elementos en acera</b>		<b>Elementos en acera</b>	
<b>Aparcamiento</b>		<b>Aparcamiento</b>	
<b>Uso colindante</b>		<b>Uso colindante</b>	
<b>Flujo Peatonal</b>		<b>Flujo Peatonal</b>	
<b>Cruces</b>		<b>Cruces</b>	



### Observaciones y Valoración

En este tramo se encuentra el acceso a la Residencia de Estudiantes San Fernando, la acera contigua a la Finca tiene ancho adecuado y cuenta con arbolado de sobra. El cerramiento es más ameno en los primeros 100m permitiendo cierto contacto visual con el interior.



## CALLE DE CLARA CAMPOAMOR

<b>Tramo entre</b>	C/ Álvarez Avellán y C/ de Carcastillo	<b>Longitud del tramo</b>	660 m
<b>Ancho total:</b>	14 m	<b>Pendiente</b>	Media
<b>IMD. veh/día</b>	6.320 vehículos/día	<b>Pasos de peatones</b>	3 a cada 300 m aprox.

### Calzada Par

**Nº carriles y ancho**

1 de aprox. 3,5 m

**Ancho acera**

aprox. 1,5 m. y 400 m.l. sin acera

**Elementos en acera**

Farolas, señales, parada de autobús, contenedores y franja arbolada.

**Aparcamiento**

En línea. (2,0 m)

**Uso colindante**

Finca. Separación por muro 3m más valla.

**Flujo Peatonal**

Moderado

**Cruces**

2. Accesos a la Finca.

### Calzada Impar

**Nº carriles y ancho**

1 de aprox. 3,5 m

**Ancho acera**

aprox.2,0 m

**Elementos en acera**

Farolas, señales, semáforos, bolardos y franja arbolada.

**Aparcamiento**

En línea (2,0 m)

**Uso colindante**

Oficinas y viviendas en plant abajo y entre planta. Accesos a garajes.

**Flujo Peatonal**

Moderado

**Cruces**

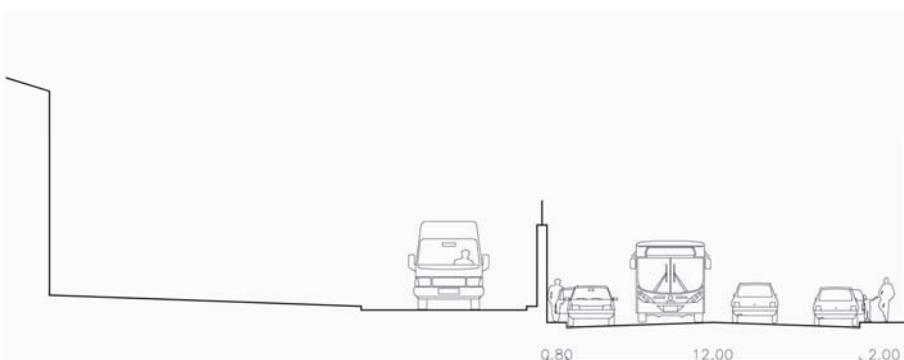
7. Calles del barrio Puerta Bonita, todos con pasos de peatón excepto uno



### Observaciones y Valoración

Hay un tramo sin acera, de 400 m donde se encuentra el acceso al Instituto. El muro de cerramiento tiene altura superior a los 3 m en todo el recorrido impidiendo cualquier contacto visual con el interior. El peatón se ve oprimido entre dicho muro y los coches aparcados. El acceso al instituto representa una oportunidad para la sustitución de la banda de aparcamientos y la ampliación de la acera.

Intersección sin pasos de cebra ni barbacanas: cruce con calle de Ademuz.



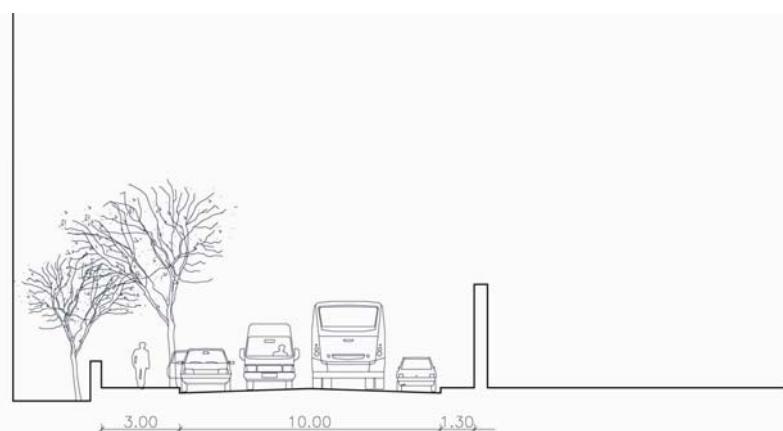
## CALLE DE CARCASTILLO

<b>Tramo entre</b>	C/ Clara Campoamor y Pza. de Barbataín	<b>Longitud del tramo</b>	600 m
<b>Ancho total:</b>	15 m	<b>Pendiente</b>	Llano
<b>IMD. veh/día</b>	5.020 vehículos/día	<b>Pasos de peatones</b>	5 cada 120 m aprox.
<b>Calzada Par</b>		<b>Calzada Impar</b>	
<b>Nº carriles y ancho</b>		<b>Nº carriles y ancho</b>	
<b>Ancho acera</b>		<b>Ancho acera</b>	
<b>Elementos en acera</b>		<b>Elementos en acera</b>	
<b>Aparcamiento</b>		<b>Aparcamiento</b>	
<b>Uso colindante</b>		<b>Uso colindante</b>	
<b>Flujo Peatonal</b>		<b>Flujo Peatonal</b>	
<b>Cruces</b>		<b>Cruces</b>	



### Observaciones y Valoración

El ancho de la acera colindante con la finca es ínfimo y los obstáculos dificultan la circulación. Se propone la eliminación de banda de aparcamiento para ampliación de la acera. Así como la posibilidad de abrir accesos a la finca en esta calle (proximidad de la estación de metro de San Francisco y Pan Bendito). El entorno residencial en la acera opuesta es agradable por disponer de franja arbolada y algunos jardines.



## CALLE DEL PADRE AMIGO

<b>Tramo entre</b>	Pza. de Barbataín y C/ de la Sombra	<b>Longitud del tramo</b>	360 m
<b>Ancho total:</b>	10 m	<b>Pendiente</b>	Media
<b>IMD. veh/día</b>	7.300 vehículos/día	<b>Pasos de peatones</b>	2 a cada 180 m aprox.

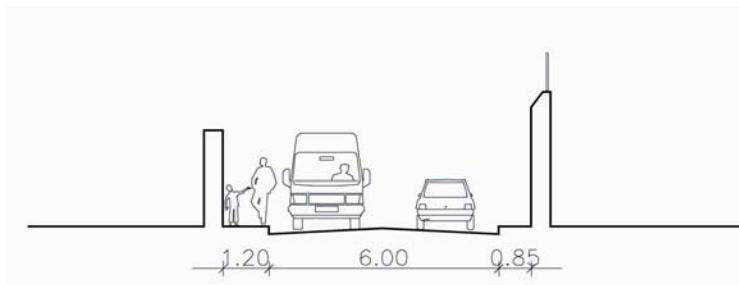
### Calzada Par

<b>Nº carriles y ancho</b>	1 de aprox. 3,5 m	<b>Nº carriles y ancho</b>	1 de aprox. 3,5 m
<b>Ancho acera</b>	aprox. 1,0 m	<b>Ancho acera</b>	aprox. mín: 0,8 m. y máx: 2,0 m
<b>Elementos en acera</b>	Farolas, señales y parada de autobús	<b>Elementos en acera</b>	Farolas, señales, semáforos, bancos y franja arbolada.
<b>Aparcamiento</b>	-	<b>Aparcamiento</b>	-
<b>Uso colindante</b>	Residencial. Algún bajo comercial	<b>Uso colindante</b>	Finca Vista Alegre. Muro de 3m + verja de 1,5m
<b>Flujo Peatonal</b>	Moderado	<b>Flujo Peatonal</b>	Bajo
<b>Cruces</b>	4.	<b>Cruces</b>	2. Accesos a la Finca



### Observaciones y Valoración

Cariles sobredimensionados. Ancho de acera variable. Insuficiente en su mayor parte. Se amplían en el tramo cercano a los accesos a la comisaría y al instituto. En este punto hay además un estacionamiento de coches de policía que perjudican la circulación por la acera



## CALLE DE LA SOMBRA Y PLAZA DE CARABANCHEL

<b>Tramo entre</b>	Calle del Padre Amigo y C/ de Arnedo	<b>Longitud del tramo</b>	82 m
<b>Ancho total:</b>	16 m en la calle y 46 m en la plaza	<b>Pendiente</b>	Llano
<b>IMD. veh/día</b>	Sin datos	<b>Pasos de peatones</b>	2 en los extremos del tramo
<b>Calzada Par (plaza)</b>		<b>Calzada Impar</b>	
<b>Nº carriles y ancho</b>	1 de aprox. 3,5 m	<b>Nº carriles y ancho</b>	1 de aprox. 3,5 m
<b>Ancho plaza</b>	aprox. 31 m	<b>Ancho acera</b>	aprox. 4,5 m
<b>Elementos en la plaza</b>	Farolas, bolardos, señales, bancos fuentes, escultura, cabinas de teléfono, quiosco y juegos infantiles	<b>Elementos en acera</b>	Farolas, señales y franja arbolada.
<b>Aparcamiento</b>	No	<b>Aparcamiento</b>	No
<b>Uso colindante</b>	Junta de Distrito , iglesia y bajos comerciales	<b>Uso colindante</b>	Finca. Separación por muro 2,5m Acceso al centro de formación de policía nacional
<b>Flujo Peatonal</b>	Intenso	<b>Flujo Peatonal</b>	Intenso
<b>Cruces</b>	-	<b>Cruces</b>	1. Accesos a la Finca



### Observaciones y Valoración

Cariles sobredimensionados. La plaza de Carabanchel representa una gran oportunidad deertura y conexión del casco antiguo con la Finca. Las aceras de la calle de la Sombra tienen un ancho reducido pero con posibilidad de ampliación hacia zona libre (tercera).



## CALLE DE ARNEDO

<b>Tramo entre</b>	C/ del Padre Amigo y C/ de Arnedo	<b>Longitud del tramo</b>	200 m
<b>Ancho total:</b>	8 m	<b>Pendiente</b>	Accentuada. Llano, primer tramo.
<b>IMD. veh/día</b>	Sin datos	<b>Pasos de peatones</b>	-

### Calzada Par

**Nº carriles y ancho** 01. de 4,0 m sentido único

**Ancho acera** aprox. 2,5 m en el primer tramo, 1,5 m en el segundo

**Elementos en acera** Farolas, señales y bolardos

**Aparcamiento** No

**Uso colindante** Residencial

**Flujo Peatonal** Intenso

**Cruces** -

### Calzada Impar

**Nº carriles y ancho** -

**Ancho acera** aprox. 2,5 m en el primer tramo, inexistente m en el segundo

**Elementos en acera** Señales y franja arbolada.

**Aparcamiento** En línea (2,25 m)

**Uso colindante** Finca (Centro de Formación Policial). Muro 3,5 m

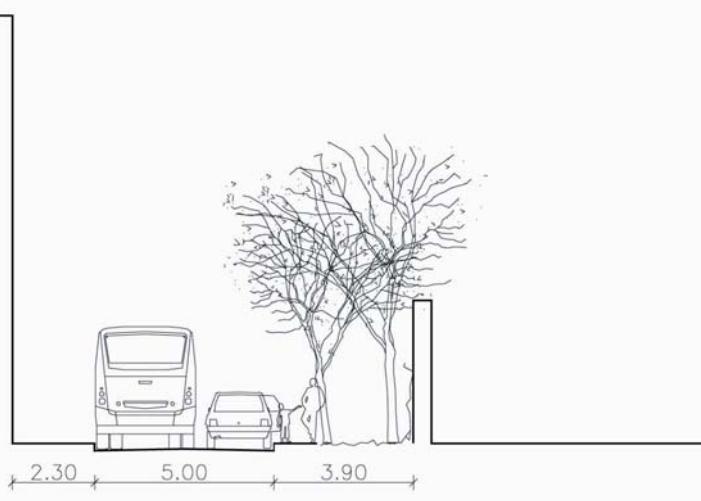
**Flujo Peatonal** Moderado

**Cruces** 01. Acceso al instituto



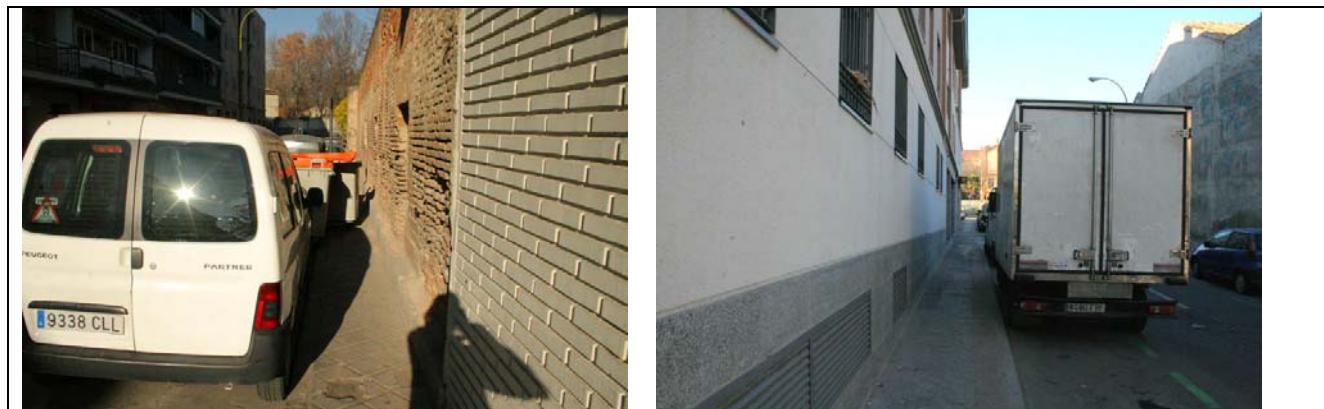
### Observaciones y Valoración

Los autobuses escolares impedidos de seguir por la calle Arnendo, pues el aparcamiento en línea impide el giro. Estos son los únicos autorizados a recorrer el primer tramo de la calle en dirección contraria. Se solucionaría el conflicto eliminando la banda de aparcamiento. Las aceras de segundo tramo, (inexistentes, en lado impar) deben ampliarse.



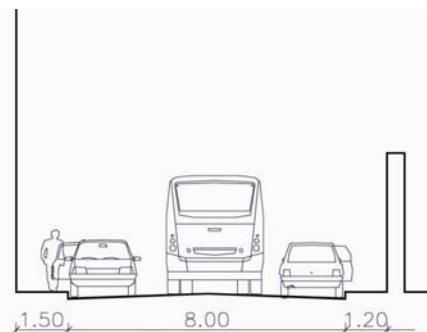
## CALLE DEL BLASÓN

<b>Tramo entre</b>	C/ de Arnedo y calle de General Ricardos	<b>Longitud del tramo</b>	250 m
<b>Ancho total:</b>	11 m	<b>Pendiente</b>	Media
<b>IMD. veh/día</b>	3.570 vehículos/día en la conexión Con Gral. Ricardos	<b>Pasos de peatones</b>	3 a cada 30 m aprox. En la parte final del tramo.
<b>Calzada Par</b>			<b>Calzada Impar</b>
<b>Nº carriles y ancho</b>	1 de 3,5 m	<b>Nº carriles y ancho</b>	1 de 3,5 m
<b>Ancho acera</b>	aprox.1,0 m	<b>Ancho acera</b>	aprox. 3,5 m
<b>Elementos en acera</b>	Farolas, señales y juegos infantiles cerca de la calle Montijo	<b>Elementos en acera</b>	Farolas y señales
<b>Aparcamiento</b>	En línea (2,0 m) en el ultimo tramo	<b>Aparcamiento</b>	En línea (2,0 m) en el ultimo tramo
<b>Uso colindante</b>	Finca. Separación por muro 3,5 m. Residencial con bajo comercial en el primer tramo	<b>Uso colindante</b>	Residencial. Algún bajo comercial, y accesos a garaje.
<b>Flujo Peatonal</b>	Moderado	<b>Flujo Peatonal</b>	Moderado
<b>Cruces</b>	1.Calle de Francisco Romero, con paso de peatón	<b>Cruces</b>	-



### Observaciones y Valoración

Carreles sobredimensionados y aceras con ancho inadecuado. La calle canaliza un importante flujo peatonal proveniente de la calle General Ricardos hacia la Finca (instituto)



## 6. SÍNTESIS Y CONCLUSIONES.

En cuadro siguiente se resume el análisis de la oferta de infraestructura de movilidad según los modos de transporte (peatonal, ciclista, transporte público y vehículo privado) en las escalas estudiadas (ámbito, interfaz e interior de la Finca):

	AMBITO	INTERFAZ	INTERIOR
<b>Peatonal</b>	No existe red de itinerarios peatonales Aceras de ancho insuficiente Mobiliario urbano y arbolado = obstáculos Vehículos aparcados Deterioro y falta de atractivo del espacio público Cruces peatonales distantes y frecuencia de semáforos desfavorable	El muro perimetral agrava los efectos de la falta de infraestructura, aísla y reduce el atractivo en los recorridos Tramos sin acera Pocos accesos y cruces sin prioridad Falta de protección térmica Vehículos aparcados Cruces peatonales distantes y frecuencia de semáforos desfavorable	Inexistencia de aceras Excepción: vía longitudinal Aparcamiento irregular Poca señalización reguladora de tráfico Vías asfaltadas compartidas Caminos arbolados inconexos, ocultos y utilizados pero en mal estado
<b>Ciclista</b>	Infraestructura existente: Anillo Verde Ciclista limita el distrito y carril bici en Parque Sur desde el anillo hasta la Pza. Elíptica PDMC <sup>9</sup> propone: vía por Gral. Ricardos y Av. Oporto No existen otras infraestructura ni mobiliario específico (aparca bicis) No hay integración modal con transporte público	No hay infraestructura. Calles con poca pendiente (oportunidad) Actualmente los ciclistas deben circular por la calzada con alta intensidad de tráfico y coches aparcados Sin conexión con vías ciclistas existentes Vía ciclista propuesta en Gral. Ricardos. PDMC (oportunidad)	No hay infraestructura. Excepción: Aparca-bici del IES Puerta Bonita. Tráfico no regulado Calidad Ambiental de algunos caminos inconexos, ocultos y en mal estado Uso potencial interno

<sup>9</sup> Avance del Plan Director de Movilidad Ciclista

	AMBITO	INTERFAZ	INTERIOR
<b>Transporte Público</b>	<p>Existe oferta</p> <p>Líneas 5, 6 y 11 de Metro, 7 estaciones en un radio de 1Km. aprox.</p> <p>Servicio de autobuses valorado negativamente por la población.<sup>10</sup></p> <p>Intercambiadores de Plaza Elíptica, Aluche y Oporto (oportunidad)</p> <p>Obs. Problemas de accesibilidad</p>	<p>Paradas de autobuses concentradas en algunos tramos. Carencia de marquesinas y ubicación conflictiva.</p> <p>Carril-bus en Gral. Ricardos.</p>	<p>No hay infraestructura.</p> <p>Considerando los actuales usos, no se justifica una línea interna exclusiva para la Finca.</p>
<b>Vehículo Privado</b>	<p>Buena conexión con principales vías de circunvalación</p> <p>La actual urbanización prioriza el tráfico motorizado</p> <p>Aparcamiento libre en la mayoría de las calles. Zona SER en el casco histórico de Carabanchel y aprox. 2500 plazas del PAR</p> <p>Tasa de Motorización del distrito inferior a la media del municipio. (oportunidad)</p> <p>Carriles generalmente sobredimensionados</p>	<p>Bordea la finca en todo su perímetro, con vías de circulación y aparcamientos</p> <p>Calle Gral. Ricardos es un eje importante de la ciudad. IMD: 23180 veh./día</p> <p>Todos los accesos menos uno acondicionados para este modo. Cruces conflictivos</p> <p>Intersecciones conflictivas: Clara Campoamor - Carcastillo - Padre Amigo</p> <p>Carriles generalmente sobredimensionados</p>	<p>Infraestructura predominante</p> <p>Señalización deficiente</p> <p>Tráfico en sección compartida con peatones y eventuales ciclistas.</p> <p>Aparcamiento sin regular a lo largo de vías. Bolsas exclusivas de algunos equipamientos con acceso controlado.</p>

### Adecuación entre oferta y demanda

Después de analizada la demanda y la oferta de infraestructuras de movilidad en el ámbito de estudio, se identifican una serie de aspectos positivos y negativos, presentes y futuros. Se clasifican en dificultades, amenazas, fortalezas y oportunidades y la combinación de estos permite definir las estrategias de actuación.

<sup>10</sup> *Diagnóstico de Sostenibilidad del Distrito de Carabanchel*  
Ayuntamiento de Madrid, Dirección General de Sostenibilidad y Agenda 21. 2005

**Dificultades:**

- Barreras infraestructurales en algunos de los bordes del ámbito.
- Deterioro y falta de atractivo del espacio público.
- Ausencia de infraestructura y red de itinerarios peatonales.
- Carencia de infraestructura ciclista, conexión de vías existentes e integración modal.
- Problemas de accesibilidad en algunas estaciones de metro y paradas de autobús.
- Autobuses con frecuencia insatisfactoria.
- Segregación espacial interna debida a la diversidad de competencias.
- Existencia de equipamientos cuyo uso es incompatible con la apertura de la Finca.

**Amenazas:**

- Incremento de la motorización y del uso del vehículo privado.
- Crecimiento de baja densidad y uniformidad de usos en urbanizaciones recientes.
- Incremento de la dependencia en relación a comercios, servicios y equipamientos externos al ámbito.
- Fortalecimiento de la impermeabilidad y aislamiento de la Finca.

**Fortalezas:**

- Tasa de motorización del distrito inferior a la media del municipio.
- Densidades adecuadas para la viabilidad de los desplazamientos peatonales, ciclistas y en transporte público.
- Tejido de actividades y servicios relativamente consolidado.
- Distancias reducidas a los centros generadores
- Buena conectividad y oferta de transporte público.
- Atractivo ambiental de interior de la Finca
- Topografía favorable a la movilidad ciclista y peatonal.

**Oportunidades:**

- Posibilidad de revisar los usos existentes e la Finca.
- Red de vías ciclistas propuesta en el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid.
- Mejora de la conexión con el centro de Madrid a partir del soterramiento de la M-30.
- Entorno urbano colindante con áreas favorables a la mejora de permeabilidad.
- La Población del distrito demanda la utilización de la Finca para el transito, la estancia y el descanso.
- Potencia del efecto atractivo de algunos equipamientos internos.