

ANÁLISIS DE MOVILIDAD EN EL ENTORNO DEL ESTADIO DE LA PEINETA



Índice:

1. Situación actual
2. Plan de Movilidad Sostenible (PMS)
3. Reparto modal de los desplazamientos actuales al Estadio Vicente Calderón (estudio movilidad realizado por el Atlético de Madrid.)
4. Síntesis del diagnóstico de movilidad.
5. Propuestas para la mejora de la movilidad.
6. Valoración de propuestas.
7. Agentes a implicar
8. Propuestas en estudio.

1. Situación actual.



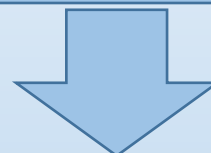
El Estadio de la Peineta está situado al este del municipio de Madrid, dentro del distrito de San Blas - Canillejas.

En cuanto a infraestructuras viarias, destaca:

- ✓ La M-40, que bordea el ámbito por el este.
- ✓ Se encuentra enmarcado entre las vías de carácter estatal R-3 por el sur y la A-2 por el norte.
- ✓ Conecta con la autovía M-21, a través de la M-40, y la carretera M-201 de San Blas a Coslada.
- ✓ Al oeste, el ámbito está delimitado por la Avda. Luis Aragonés, que permite la conexión con la A-2 (sólo en sentido Zaragoza) a través de la calle Mequinenza.
- ✓ Al suroeste, el ámbito queda delimitado por la Avenida de Arcentales.

2. Plan de Movilidad Sostenible (PMS)

En enero de 2014 se redactó el Plan de Movilidad Sostenible del estadio de fútbol situado en el ámbito A.O.E.00.08 "Parque Olímpico sector Oeste", dentro de la primera Modificación del Plan Especial del ámbito A.O.E.00.08 "Parque Olímpico Sector Oeste"

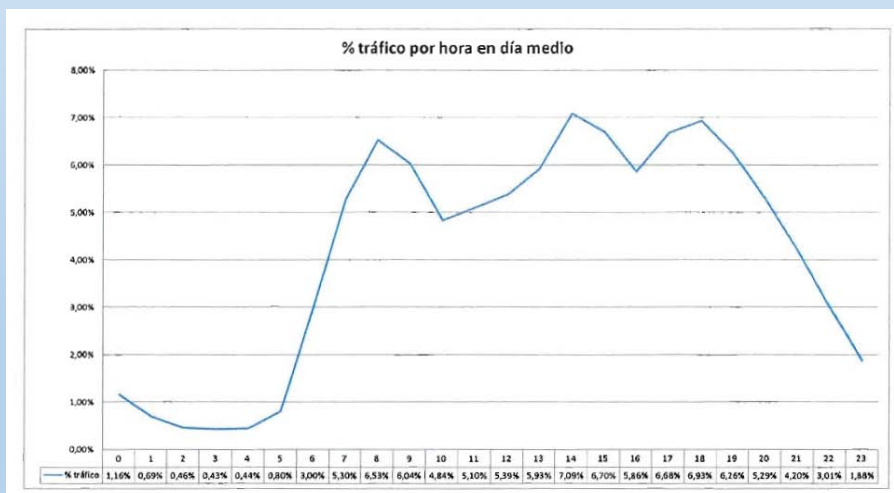
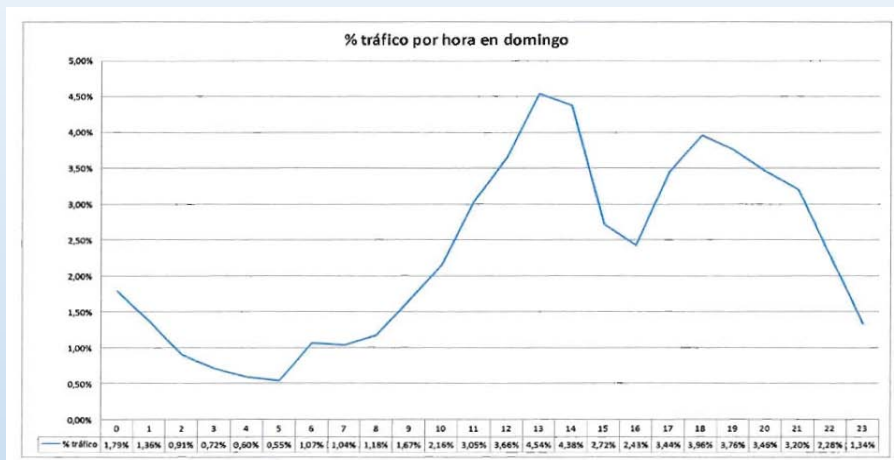


ESTRUCTURA Y CONTENIDO DEL PLAN

- Análisis de la situación de partida.*
- Diagnóstico de movilidad.*
- Modelo de movilidad del Plan*
- Propuestas de mejora de la movilidad*
- Jerarquización y programación de medidas
- Evaluación el Plan*
- Plan de Comunicación
- Programa de seguimiento y revisión del Plan
- Conclusiones

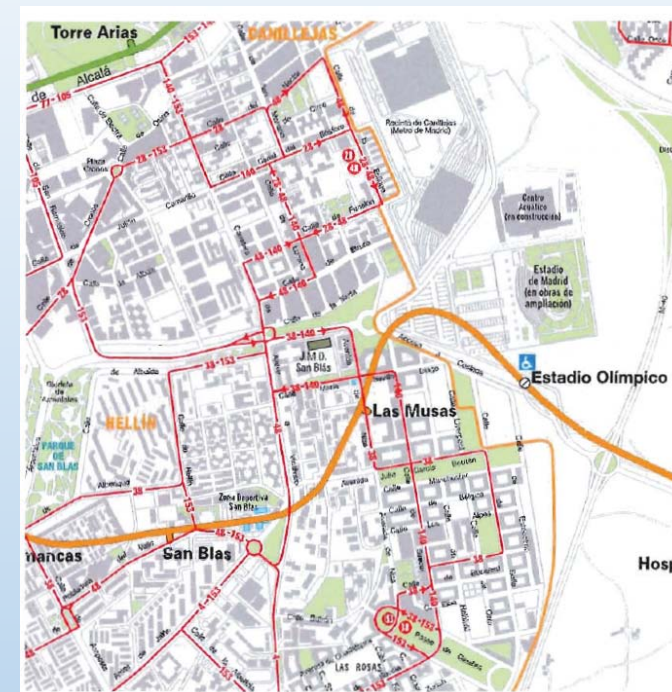
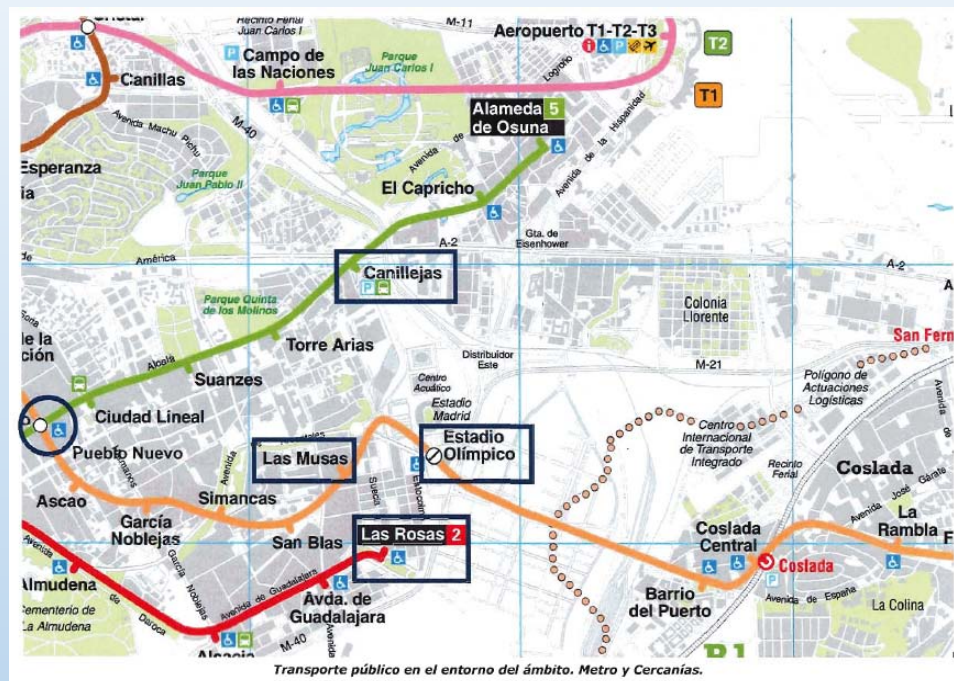
* Puntos a comentar en esta presentación

2. 1. PMS. Análisis del tráfico actual. Intensidades



En cuanto a la distribución por día de la semana, se observa la concentración del tráfico en día laborable, con un importante descenso en el fin de semana, en especial el domingo donde cae al 55% de la intensidad media semanal. En la distribución por horas del tráfico en día medio laborable, se observa una concentración de hora punta relacionada con los viajes al trabajo, de 8:00 a 9:00, de 14:00 a 15:00 y de 18:00 a 19:00, donde el tráfico en cada una de estas horas es de un 7% del tráfico total diario.

2. 2. PMS. Análisis del tráfico actual . Transporte Público

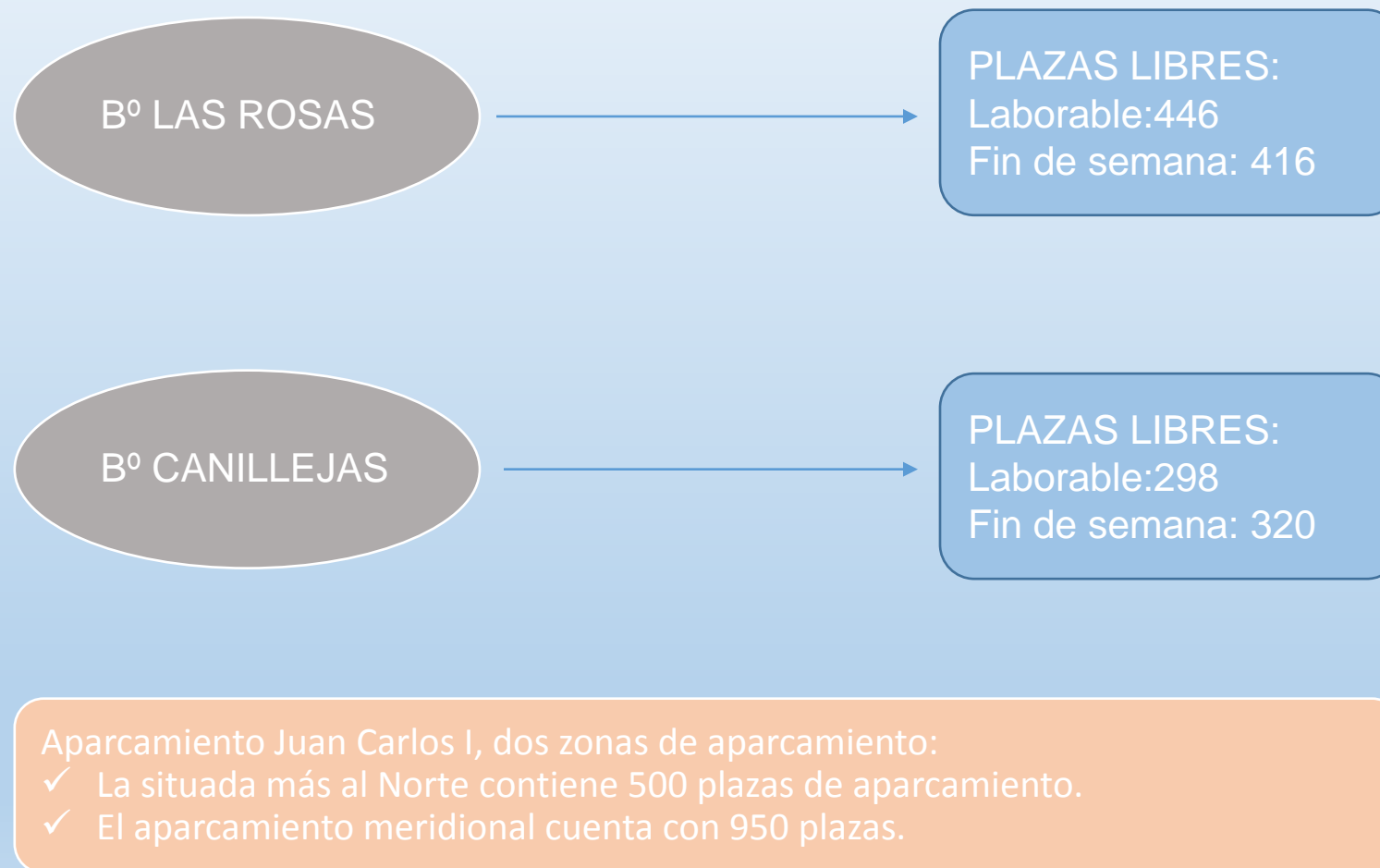


METRO: L7/L2/L5
CERCANÍAS EN COSLADA CENTRAL: C-2/C-7.

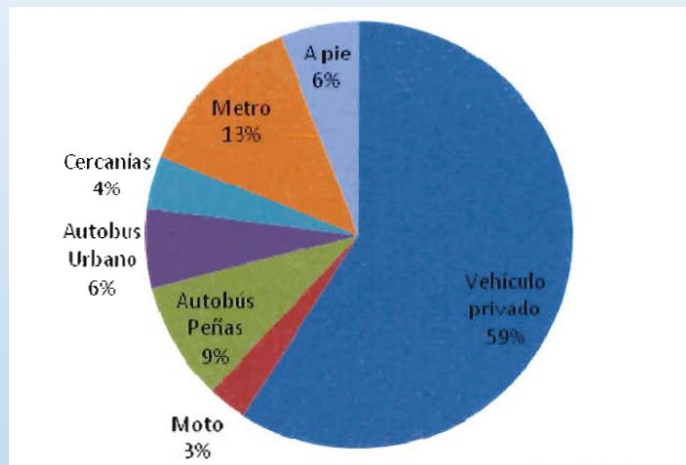
EMT: 38/140/E-2

AUTOBUSES INTERURBANOS QUE CONECTAN MADRID CON COSLADA :286, 288, 289

2.3. PMS. Análisis del tráfico actual. Aparcamiento.

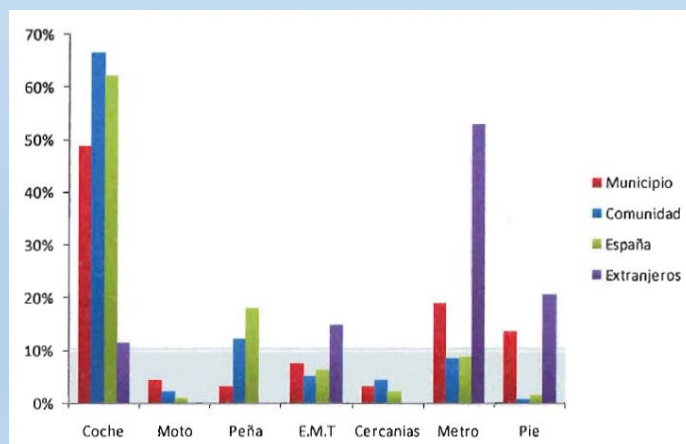


3. Reparto modal de los desplazamientos actuales al Estadio Vicente Calderón (estudio movilidad realizado por el Atlético de Madrid).



Modo de acceso.

- ✓ El principal es el vehículo privado, que supone casi el 60%.
- ✓ Del 23% de transporte público, el volumen más importante se corresponde con los viajes en Metro 13%, que en la nueva ubicación deberá ser fundamental.
- ✓ En relación a los otros modos, destacar el 9% de los autobuses de peñas.

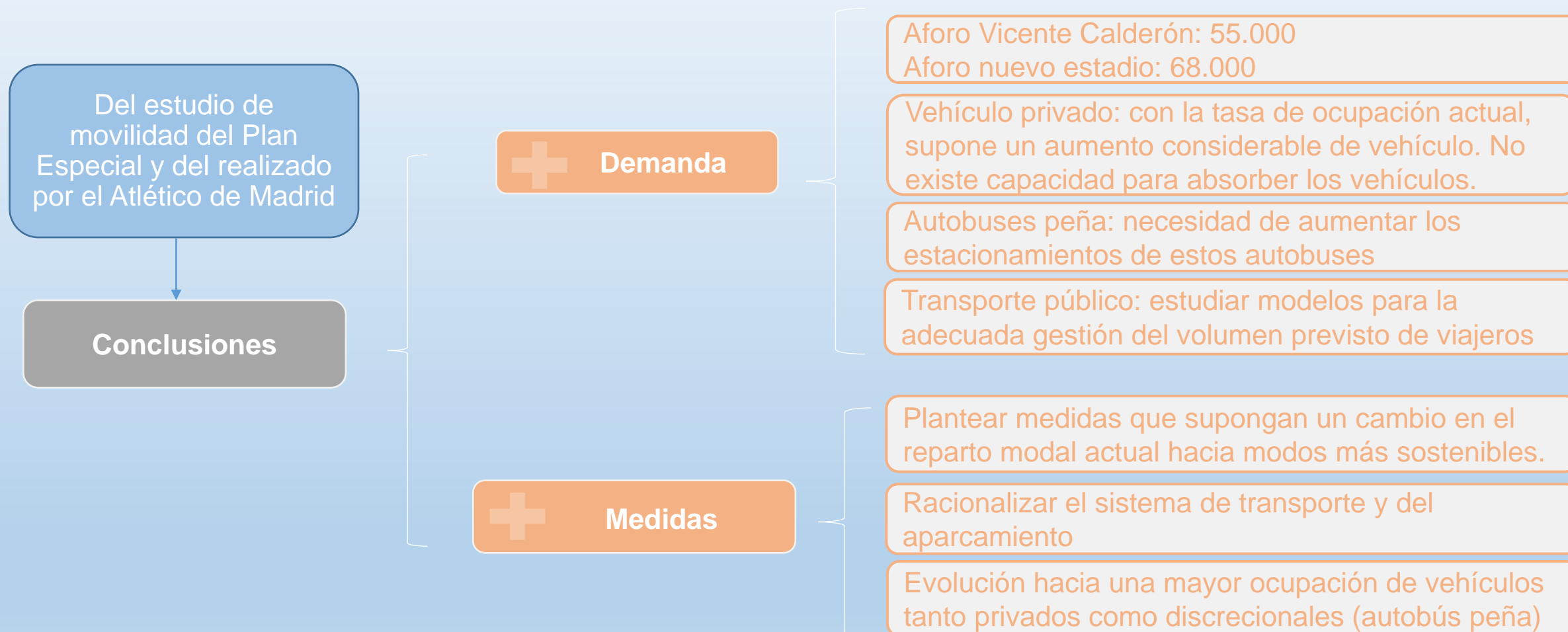


Modo de acceso y residencia

- ✓ Los aficionados que optan más por el vehículo privado son aquellos que residen en municipios de la Comunidad de Madrid (excluido el municipio de Madrid) y los del Resto de España, con un 66% y un 62% de los aficionados respectivamente.
- ✓ Bus Peña del Resto de España, con un 18%, seguido de los de la Comunidad de Madrid con un 15%.
- ✓ Municipio de Madrid los que proporcionalmente más viajan en Metro, EMT y a pie, con un 19%, 8% y 14% de los aficionados respectivamente

La ocupación media del vehículo privado es de 2,8 personas por vehículo, lo que indica una cifra elevada en comparación con la ocupación media diaria en la ciudad de Madrid

4. Síntesis del diagnóstico de movilidad.



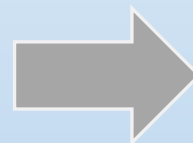
5. Propuestas para la mejora de la movilidad.

Propuestas de
actuación

- ✓ Medidas de coordinación
- ✓ Medidas sobre el transporte público colectivo
- ✓ Medidas sobre los modos no motorizados
- ✓ Medidas sobre la ordenación del recinto
- ✓ Medidas de gestión del tráfico y aparcamiento

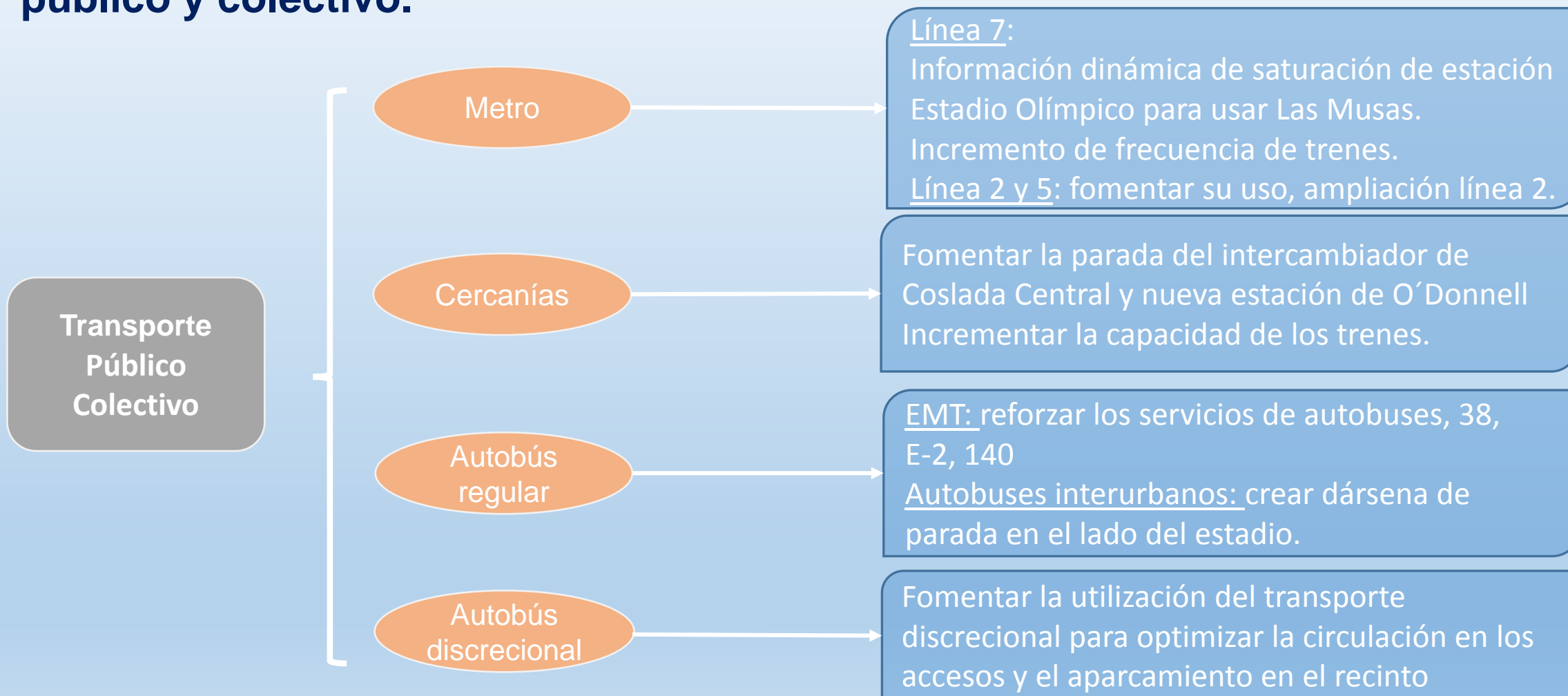
5. 1. Propuestas para la mejora de la movilidad. Medidas de coordinación.

Objetivo: organizar a los
agentes implicados

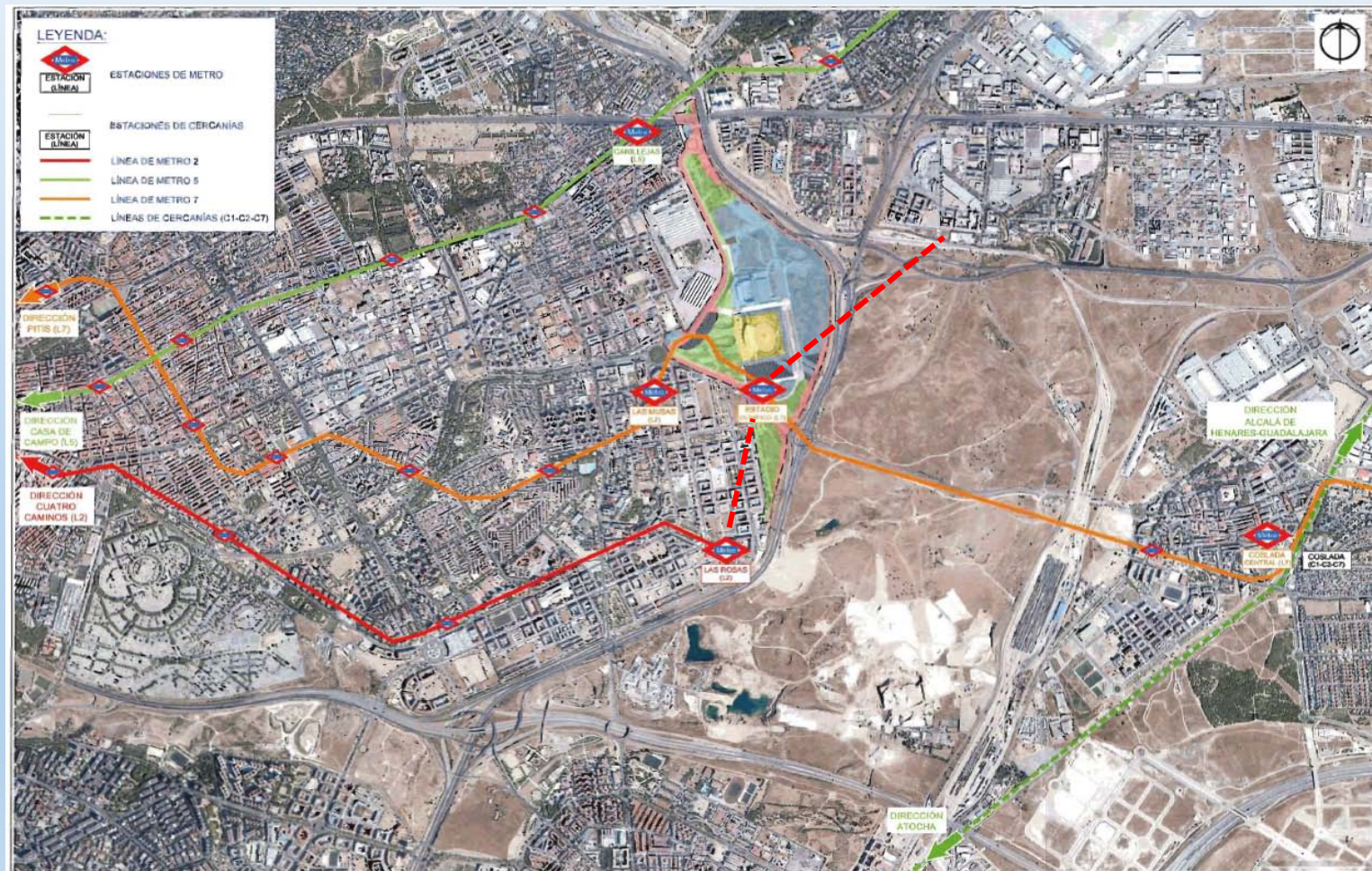


Propuesta de actuación: creación de un Ente Gestor del Plan para la coordinación de todos los agentes implicados, tanto para el lanzamiento del Plan como para el seguimiento de su implantación y de los indicadores de mejora de sostenibilidad.

5.2. Propuestas para la mejora de la movilidad. Medida sobre el transporte público y colectivo.



5.2.1. Propuestas para la mejora de la movilidad. Medida sobre el transporte público colectivo. Plano intermodalidad cercanías-metro.



5.2.2. Propuestas para la mejora de la movilidad. Medida sobre el transporte público colectivo. Plano intermodalidad metro-EMT e interurbanos.



5.3. Propuestas para la mejora de la movilidad. Medida sobre los modos no motorizados.



5.3.1. Propuestas para la mejora de la movilidad. Medida sobre los modos no motorizados. Itinerarios peatonales.

Objetivo



- ✓ Garantizar itinerarios peatonales adecuados desde las estaciones de Metro
- ✓ Ser soporte de la movilidad de proximidad
- ✓ Garantizar la seguridad peatonal en el entorno directo del recinto

Revisión itinerarios de acceso desde estación Canillejas.

- ✓ Mejora de anchuras mínimas
- ✓ Remodelación Calle Mequinenza
- ✓ Acciones atractivo paisajístico
- ✓ Señalización itinerario

Revisión itinerarios de acceso desde estación Las Rosas.

- ✓ Implantación paso peatonal en acceso Avda. Arcentales.
- ✓ Revisión iluminación en bulevares ajardinados
- ✓ Señalización itinerario

Señalización itinerarios de acceso desde estación Las Musas.

Revisión otros itinerarios de acceso peatonal de proximidad.

Protección peatonal en el entorno.

- ✓ Implantación barandillas en tramos Avda. Luis y Avda Arcentales, para encauzamiento peatonal.



5.3.2. Propuestas para la mejora de la movilidad. Medida sobre los modos no motorizados. Itinerarios ciclistas.

Objetivo



Garantizar la accesibilidad ciclista, y de plena seguridad para la circulación ciclista

- ✓ Cierre anillo ciclista
- ✓ Señalización itinerario alternativo Revisión otros itinerarios de acceso peatonal de proximidad.
- ✓ Implantación aparcabicis



5.4. Propuestas para la mejora de la movilidad. Medida sobre la ordenación prevista en el recinto.

- ✓ (1). Limitación de tráfico del viario: Uso exclusivo para autobuses del viario de acceso Arcentales – Este.
- ✓ (2) Modificación geometría accesos.
- ✓ Reprogramación de los ciclos semafóricos.



5.5. Propuestas para la mejora de la movilidad. Medida de gestión de tráfico y aparcamiento.

Gestión tráfico y aparcamientos

Gestión de accesos y salidas:

- ✓ Diversificar lo máximo posible las rutas de acceso en vehículo privado mediante señalización en viario interurbano y viario urbano principal para distribuir los flujos y mitigar la saturación del entorno.
- ✓ Canalizar los movimientos de acceso a los aparcamientos interiores al propio recinto por las rutas más adecuadas
- ✓ Priorizar la circulación, acceso y salida de los autobuses discrecionales.

Estacionamiento

- ✓ En viario: ordenar el aparcamiento y vigilancia y sanción policial.
- ✓ Aparcamientos interiores: Utilización exclusiva del aparcamiento con reserva previa y utilización exclusiva del aparcamiento para vehículos con 3 ó más ocupantes.

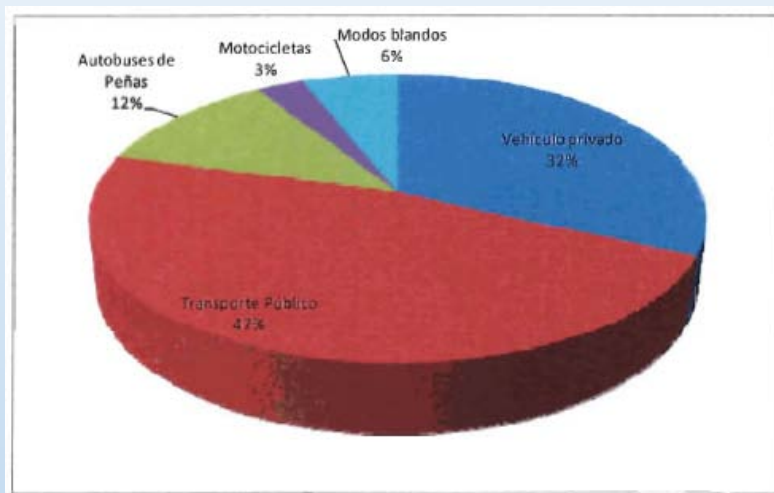
Aparcamiento de disuasión:

- ✓ Fomento del uso del aparcamiento del parque Juan Carlos I

6. Valoración de propuestas.

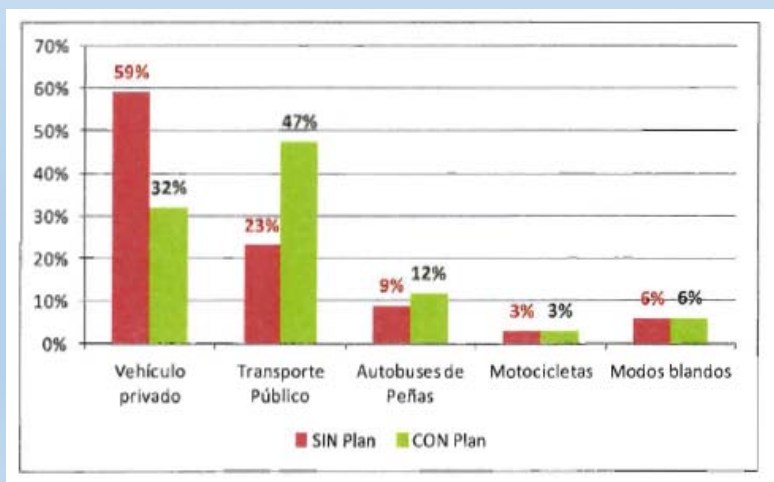
- ✓ La limitación de la capacidad del aparcamiento tanto interior (reservando el máximo de plazas disponibles para autocares, y espacio de aparcamiento ocupado) como en viario, junto con gestión de los aparcamientos interiores para evitar el efecto llamada y las medidas de protección del aparcamiento irregular en viario, servirán para limitar la afluencia en vehículo privado.
- ✓ Esta restricción, junto con la regulación de la ocupación de los vehículos que accedan al aparcamiento interior, supondrá un aumento de la ocupación media de los vehículos, que se estima pueda ascender a 3,25 ocupantes. Suponen una importante reducción en la cuota del vehículo privado.
- ✓ En cuanto a los desplazamientos en autocares discretionales (peñas), puede plantearse la ocupación completa de las 150 plazas de autocar, incluso en partidos habituales, con una ocupación media de 40 personas por autocar.
- ✓ Respecto al transporte público, las medidas propuestas prevén, absorber viajes que se hubieran realizado en vehículo privado.
- ✓ En el acceso a pie, debido a la ubicación del Estadio, las medidas propuestas están enfocadas en mantener la cuota modal actual, e incluso se vea aumentada en un futuro.

6.1. Valoración de propuestas. Gráficos.



Reparto modal en el Estadio Olímpico después de las propuestas de Movilidad Sostenible

- ✓ El vehículo privado supone el 32%.
- ✓ El transporte público supone un 47%
- ✓ Autobuses de peñas un 12%.



Comparativa del reparto modal en el Estadio, antes y después de las propuestas.



7. Agentes a implicar o ya implicados.

- ✓ Ayuntamiento de Madrid (AA.GG., Distrito, Policía Municipal..)
- ✓ Atlético de Madrid.
- ✓ Consorcio Regional de Transportes de Madrid.
- ✓ Comunidad de Madrid
- ✓ Ministerio de Fomento.
- ✓ Protección Civil.



8. Propuestas en estudio.

Están en estudio con diferentes agentes las siguientes propuestas:

- ✓ Accesos desde la M-40 y mejora en accesos A-2 / Colaboración Ministerio de Fomento.
- ✓ Estaciones de cercanías en el Barrio de Rejas, antigua estación de O`Donnell / Colaboración Ministerio de Fomento.
- ✓ Mejora del vial de la avenida Arcentales / Ayuntamiento de Madrid.
- ✓ Mejora del estacionamiento/ Ayuntamiento de Madrid.
- ✓ Mejora del Metro, Línea 2.

8.1. Propuestas en estudio. Ejemplo en estudio en colaboración con el Ministerio de Fomento



Marcado en rojo, las posibles nuevas infraestructuras e incorporaciones en M-40.
Marcado en azul, posible ampliación de aparcamientos

