



Plan de intercambiadores de Madrid 2004 -2007



Intercambiador de transportes **Plaza Elíptica**





Antecedentes

En la actualidad, las paradas de los autobuses interurbanos que dan servicio a los municipios de la carretera de Toledo, principalmente Getafe y Parla, y de aquellos que acceden por Vía Lusitana, como Leganés, están diseminadas entre la Glorieta de Fernández Ladreda y Oporto. Un total de 2.000 autobuses de líneas interurbanas circulan diariamente por el entorno de la Plaza Elíptica.

El nuevo intercambiador

Se propone construir un nuevo intercambiador subterráneo situado bajo la Glorieta de Fernández Ladreda que optimice la conexión de los cerca de 60.000 usuarios de autobuses interurbanos con las líneas 6 y 11 de Metro, sobre todo cuando esta última se prolongue hacia el centro de la ciudad. Se consigue así eliminar de la superficie los autobuses interurbanos, completar el programa de reordenación en el entorno de la línea Circular de Metro de todas las terminales de autobuses interurbanos que acceden a Madrid; y mejorar las condiciones de espera y trasbordo de los usuarios de autobuses.

El intercambiador se organiza en tres niveles, los dos primeros para acoger las dársenas de autobuses interurbanos, y el último para realizar la conexión con Metro mediante una zona de servicios generales.

Su forma triangular se debe a los condicionantes del entorno, entre ellos, el Parque Emperatriz María de Austria (Parque Sur) y los accesos tanto por la Avda. Vía Lusitana como por la Avda. de la Princesa Juana de Austria. En el primer nivel se sitúan 10 dársenas y en el segundo nivel otras 10 dársenas, en ambos niveles están situadas en torno a un área central de espera climatizada.

La actuación incluye la construcción de un túnel de acceso directo al intercambiador que conectará mediante un carril-bus con la carretera de Toledo A-42. Además el intercambiador contará con otro acceso de emergencia que conectará con la Avenida Vía Lusitana.

Financiación

El coste inicial de la operación será de 36 millones de euros con participación de financiación privada a través de una concesión administrativa para la construcción y explotación del intercambiador.

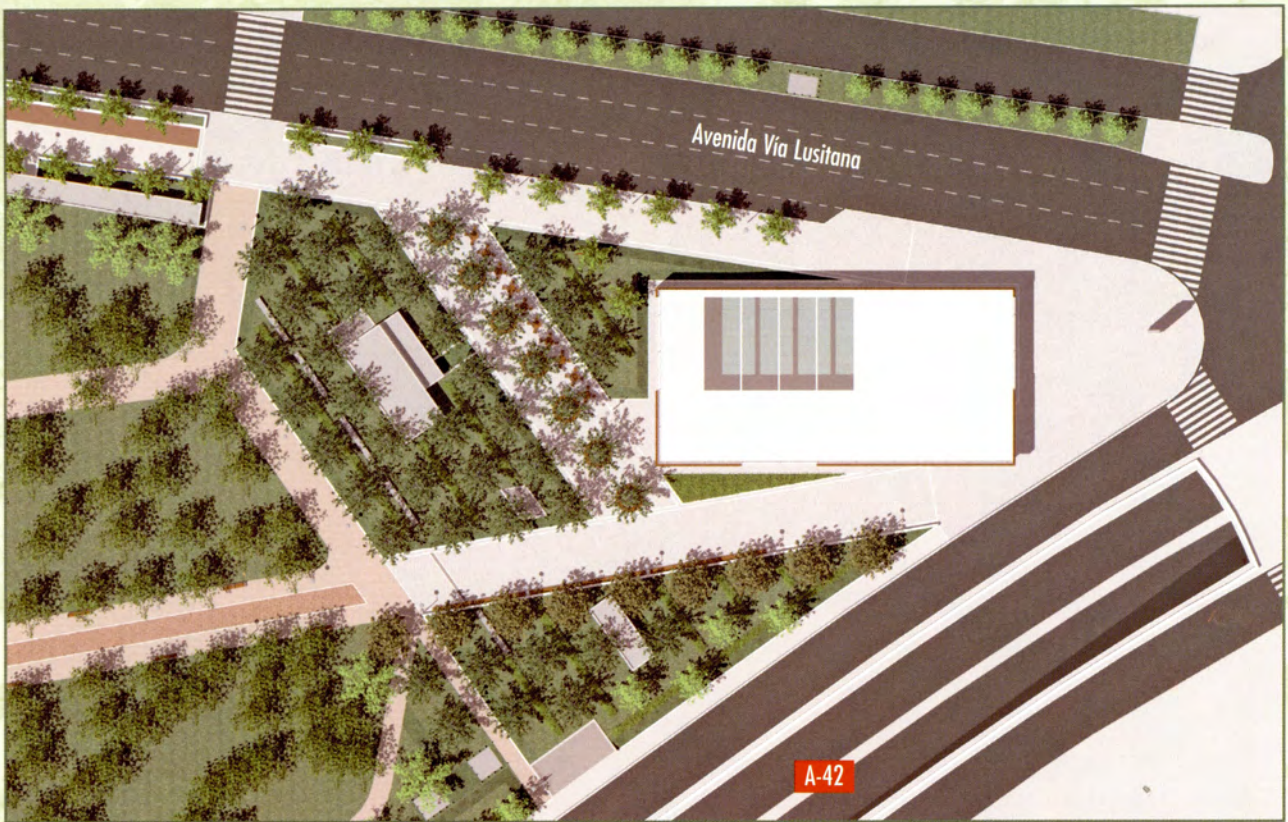
La puesta en servicio está prevista para 2007

Inversión de 36 millones de euros

Construcción de 29.700 m² subterráneos en 3 plantas

Construcción de 600 metros de túneles

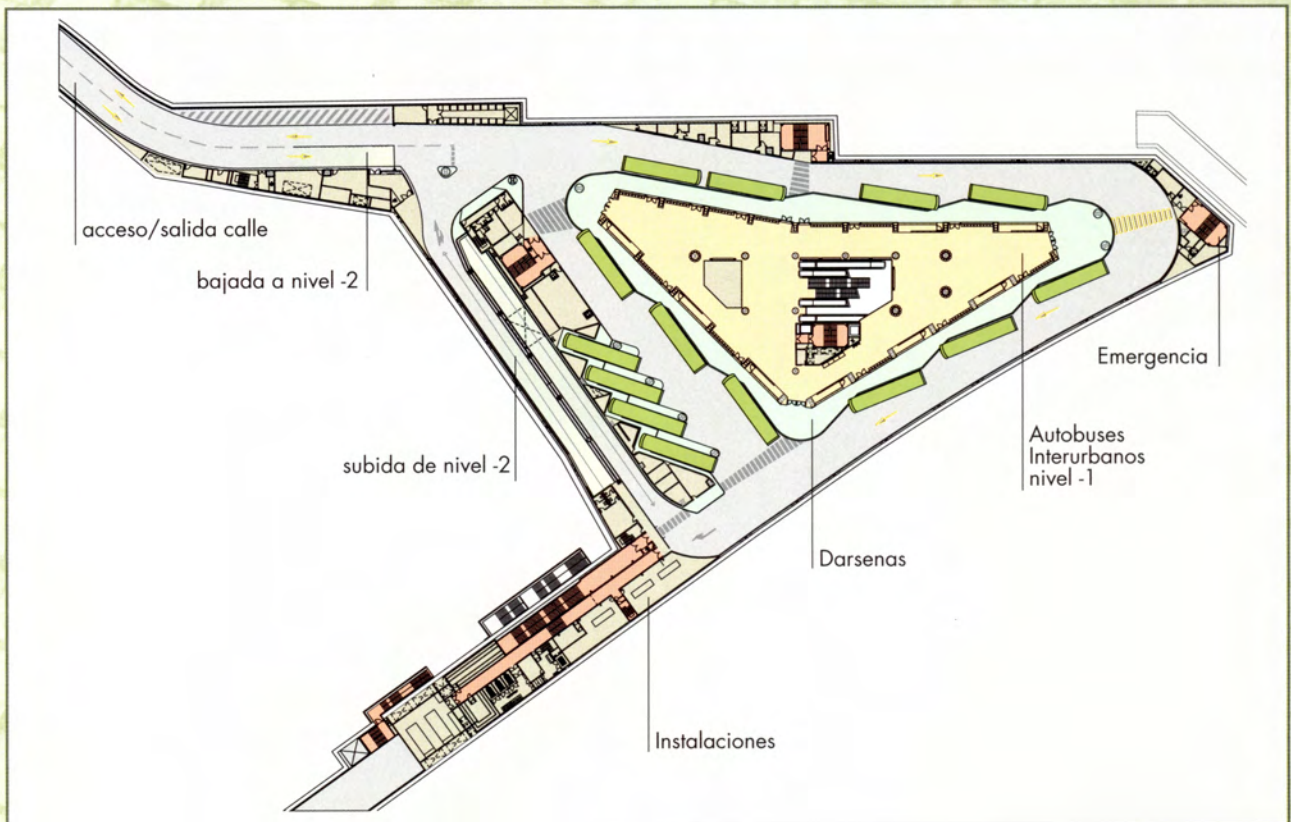
20 dársenas de autobuses



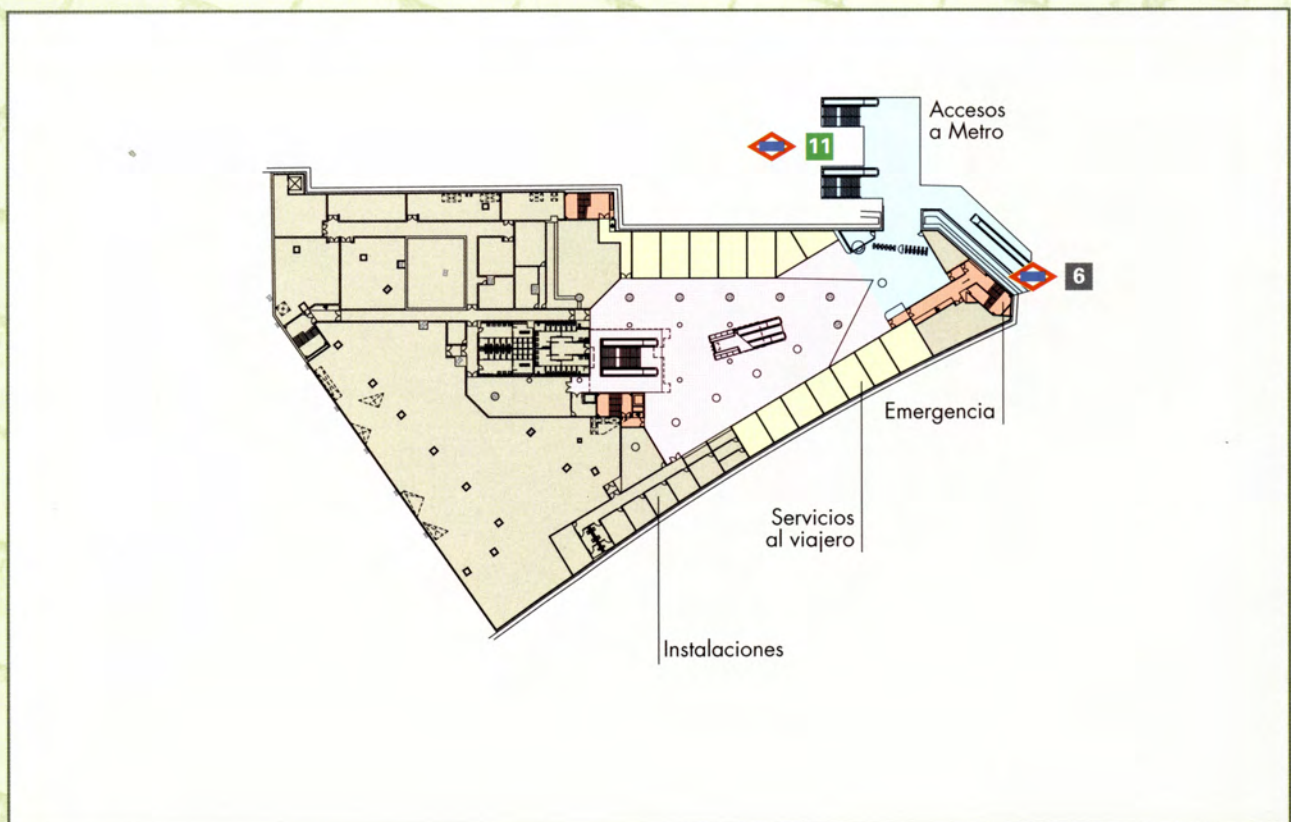
Nivel 0. Accesos: ▶ Superficie: 1.050 m² ▶ 1 acceso peatonal ▶ 2 rampas para autobuses



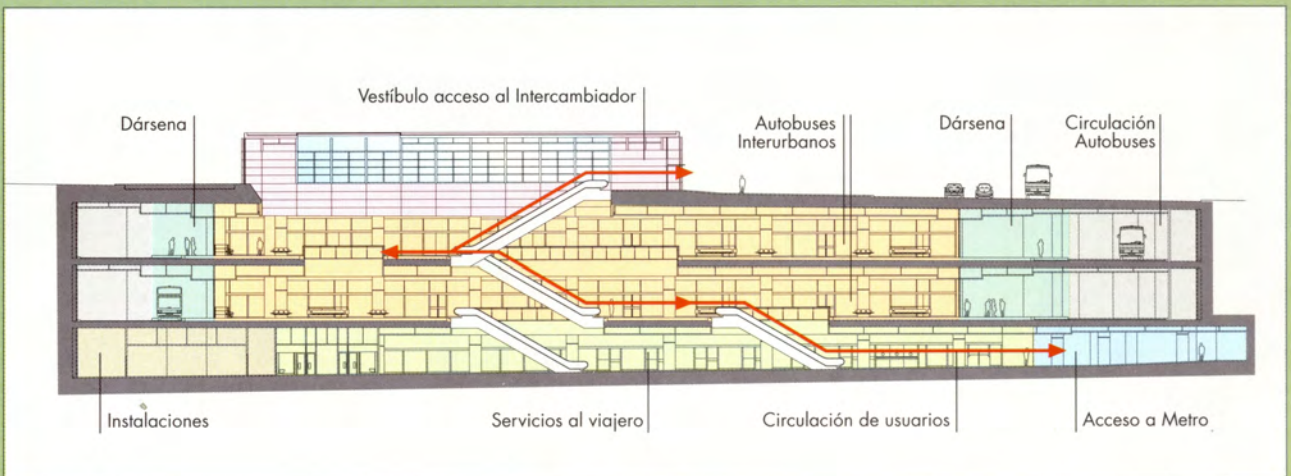
Nivel -2. Interurbanos: ▶ Superficie: 9.900 m² ▶ 10 dársenas para líneas interurbanas ▶ Área de regulación para 8 autobuses
▶ Túnel de entrada/salida a la A-42



Nivel -1. Interurbanos: ▶ Superficie: 9.900 m² ▶ 10 dársenas para líneas interurbanas ▶ Túnel de entrada/salida a Vía Lusitana
▶ Área de regulación para 4 autobuses



Nivel -3. Conexión con Metro: ▶ Superficie: 7.500 m² ▶ Vestíbulo de Metro ▶ Servicios al viajero ▶ Instalaciones



Sección transversal

Plaza Elíptica



Emplazamiento del intercambiador



Plan de Intercambiadores de Madrid 2004 -2007



Datos generales de los principales intercambiadores

	Avenida de América	Moncloa	Plaza de Castilla	Plaza Elíptica	Príncipe Pío
Constructora	FERROVIAL - ACS	SACYR	DRAGADOS	SACYR	VÍAS
Inversión (M€)	24	97,2	102	36	50
Superficie (m ²)	41.500	46.000	74.350	29.700	28.300
Túneles (m)	400	1.000	1.250	600	400
Demanda (viajeros/día)	140.000	360.000	269.300	126.300	210.500
Nº líneas interurbanas	14	35	37	14	13
Nº líneas urbanas (EMT)	11	14	16	10	8
Nº dársenas	36	36	45	20	32
Nº plazas aparcamiento	665		400		
Nº de líneas de Metro	4	2	3	2	3
Nº de líneas de Cercanías					2

