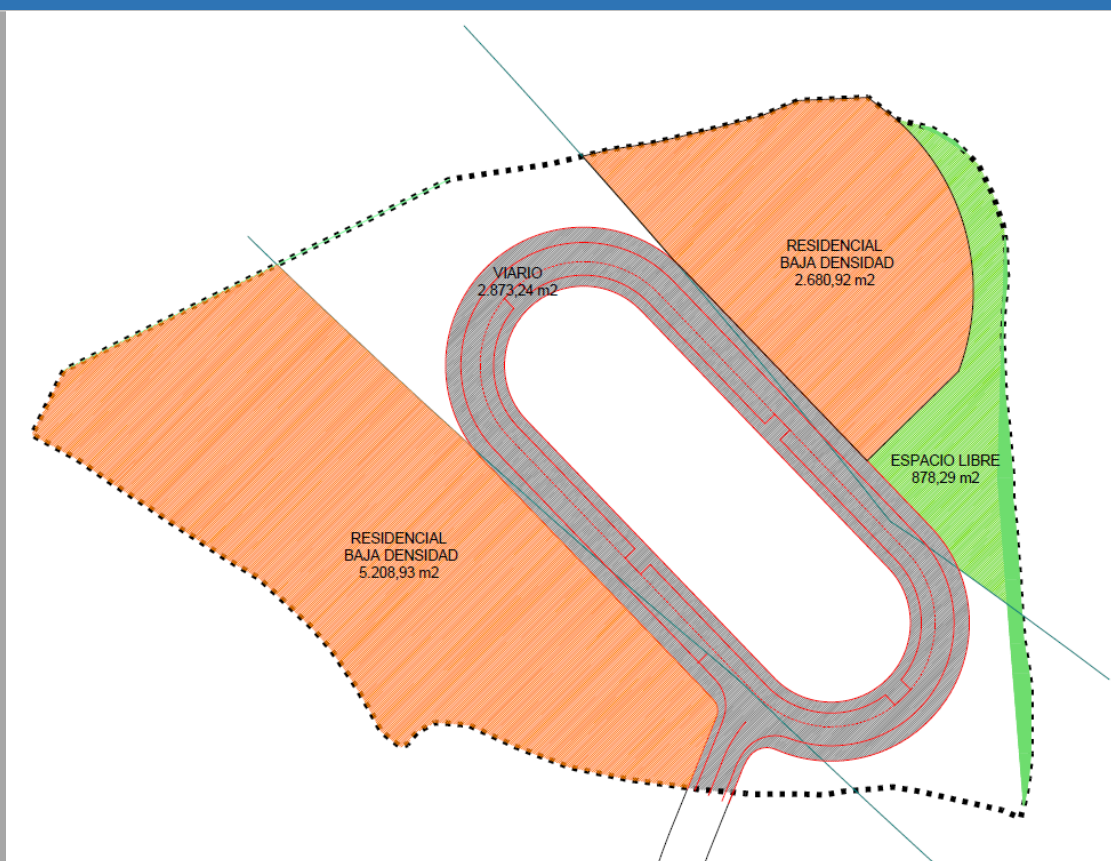


ESTUDIO DE MOVILIDAD

PLAN ESPECIAL EN EL ÁMBITO DE SUELO URBANO CERCADO DEL ARROYO DE GALAPAGAR (MADRID)



ÍNDICE

1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL ESTUDIO.....	2
2. ÁMBITO DEL ESTUDIO.....	6
3. EL PLAN ESPECIAL EN EL ÁMBITO DE SUELO URBANO CERCADO DEL ARROYO	8
4. EL TRÁFICO EN LA RED DE CARRETERAS DEL ENTORNO	10
5. EL TRANSPORTE PÚBLICO	14
6. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD EN GALAPAGAR	15
7. LOS VIAJES GENERADOS Y ATRAÍDOS POR EL NUEVO DESARROLLO	21
8. CONCLUSIONES.....	22

1. ANTECEDENTES Y OBJETO DEL ESTUDIO

Se redacta este Estudio de Tráfico a petición de Fernando Ruiz Pérez, Arquitecto del Estudio de Arquitectura y Urbanismo ARQUIUB, para determinar el impacto del tráfico de este nuevo desarrollo residencial en el término municipal de Galapagar en Madrid, respondiendo así a las exigencias en esta materia del Plan Especial redactado.

El contenido del Plan Especial, viene determinado en el Art. 51 de la L.S.C.M. estableciendo que el Plan Especial contendrá las determinaciones propias del Plan Parcial, en su caso de reforma interior,- remitiéndose por tanto al Art.48 que detalla el contenido sustantivo del Plan Parcial-, y por consiguiente, debe establecer sobre la totalidad del ámbito las determinaciones pormenorizadas de ordenación urbanística que se enumeran en el artículo 48.1 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid (L.S.C.M.), y las condiciones para el desarrollo del ámbito de suelo urbano no consolidado denominado Cercado del Arroyo que se delimita.

De acuerdo con la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid, (**se destaca en negrita lo más importante a efectos de este estudio**), CAPÍTULO IV Planeamiento Urbanístico de Desarrollo Sección 1.ª Planes Parciales:

Artículo 48. Contenido sustantivo.

1. El Plan Parcial establecerá sobre la totalidad del ámbito o sector todas las determinaciones pormenorizadas de ordenación urbanística que se enumeran y regulan en el Capítulo II de este Título. Para ello, respetarán las siguientes precisiones:

- a) Las alineaciones y rasantes se definirán compatibilizando la mejor adecuación a los condicionantes del relieve de los terrenos, la integración del ámbito o sector en las tramas urbanas adyacentes o en el entorno rural y la coherencia y funcionalidad tipológica y urbanística.
- b) Se deberán definir las condiciones que deben cumplir las parcelas para su ejecución material. A tales efectos, el Plan Parcial podrá incorporar la definición gráfica del parcelario, señalando expresamente el grado de vinculación normativa de la misma.
- c) Para todo suelo edificable se establecerán las precisas condiciones sobre la edificación y sobre la admisibilidad de los usos que sean suficientes para

determinar el aprovechamiento de cualquier parcela. Cumplida esta exigencia mínima, en los espacios edificables en que así se justifique, el Plan Parcial podrá remitir a Estudios de Detalle el completar la ordenación volumétrica de la edificación y la fijación de los parámetros normativos consiguientes.

- d) Se localizarán las reservas de suelo destinadas a los elementos de las redes públicas locales, en posiciones tales que se optimice su nivel de servicio y,

en el caso de los espacios dotacionales, contribuyan a la revalorización perceptual del espacio urbano.

- e) Se delimitarán, en su caso, las unidades de ejecución que se juzguen convenientes para la mejor gestión de la ejecución, señalando a cada una el sistema de ejecución correspondiente.

2. Cuando se trate de un Plan Parcial en suelo urbanizable, además de las determinaciones contenidas en el número anterior, debe presentar para su aprobación inicial y posterior tramitación, los compromisos y garantías técnicas de sostenibilidad de las soluciones propuestas en los siguientes aspectos:

- a) Los estudios específicos necesarios y suficientes para la adecuada conexión, ampliación o refuerzo de todos y cada uno de las infraestructuras, equipamientos y servicios públicos municipales y supramunicipales cuya prestación haya de utilizar la población futura, integrando el supuesto de que llegue a ser residente permanente y, como mínimo, su integración en las redes escolar, educativa, asistencial, sanitaria, hospitalaria, deportiva, cultural, de ocio, comercio diario, servicios de seguridad interior, bomberos y **los enlaces con las infraestructuras y servicios de carreteras o vías actuales**, captación y depuración de agua, luz, teléfono, gas, residuos sólidos, correos, **transportes públicos urbanos y regionales por carretera** o ferrocarril.
- b) Verificación técnica, con informe preceptivo y autorización escrita de cada órgano competente sobre su capacidad, límites y compromisos, o contratos necesarios para garantizar el abastecimiento de la demanda de los servicios públicos mínimos antes citados generada por la propuesta y, en su caso, las medidas adoptadas para satisfacerla sin sobrecostes públicos inasumibles por el órgano prestador del servicio.
- c) Estudio relativo a las infraestructuras de la red de saneamiento.
- d) **Conexión y autonomía del sistema de transporte público** garantizando la no sobre congestión en caso límite de los transportes existentes, a partir de varias hipótesis de sobrecarga.
- e) Planes de alarma, evacuación y seguridad civil en supuestos catastróficos.

3. Cuando un sector en suelo urbanizable sea un desarrollo urbanísticamente aislado, el Plan Parcial incluirá además una propuesta de ordenación global indicativa del desarrollo de los sectores que previsiblemente puedan limitar por todos los lados con el propuesto, mostrando la racionalidad, funcionalidad y efectos de su eventual futura ampliación integrada en dicho conjunto superior y de su conexión con las redes municipales y supramunicipales que, en relación con las previstas en el planeamiento general, estructuren y delimiten el mismo.

4. El Plan Parcial, además del sector, habrá de ordenar, en su caso, los siguientes suelos destinados por el planeamiento general a redes públicas supramunicipales o generales, salvo que la Administración competente manifieste su intención de acometer su ordenación a través de un Plan Especial:

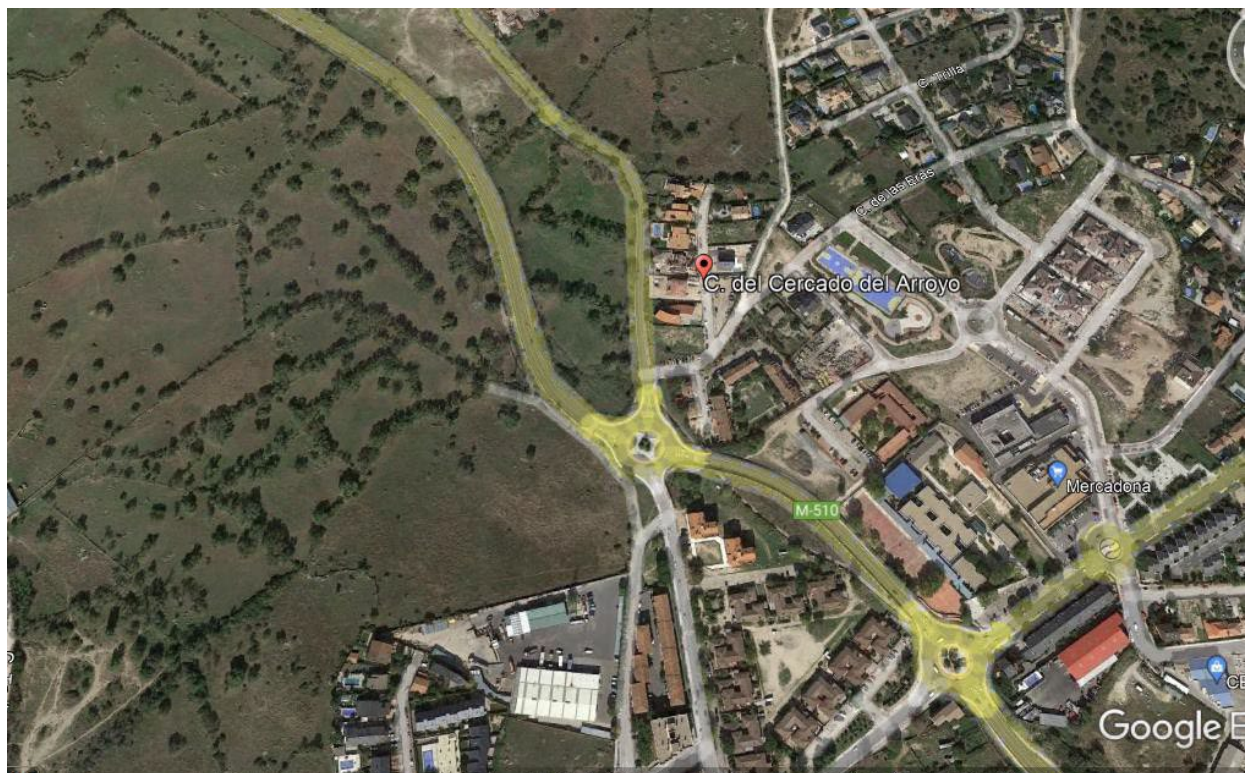
- a) Aquellos que se dispongan en el interior del sector.
- b) Aquellos que, situados adyacentes al sector, sean adscritos al mismo como resultado de la equidistribución respecto a la correspondiente área de reparto.

Por tanto, este Estudio de Tráfico se centrará en la determinación del tráfico generado/atraído por este desarrollo y su afección al viario circundante, así como al análisis del transporte público existente en el ámbito del Plan Especial que pueda contribuir a que una parte de los nuevos viajes generados/atraídos se haga por este modo de transporte.

2. ÁMBITO DEL ESTUDIO

El ámbito del estudio está situado en Galapagar, cerca de la carretera M-510 de la Red Secundaria, (de la A-6 al límite de provincia con Toledo), y en el tramo de la M-528 (desde la M-510 a Collado Villalba) cerca a su vez de su glorieta de conexión con la M-510, apoyando su implantación al borde de esta carretera local de la Comunidad de Madrid, pero sin afectarla.

En el Mapa de Google Earth adjunto se puede ver la localización y el ámbito en la zona sur del Término Municipal junto con las carreteras autonómicas del entorno M-510 y M-528, y el viario actual existente.



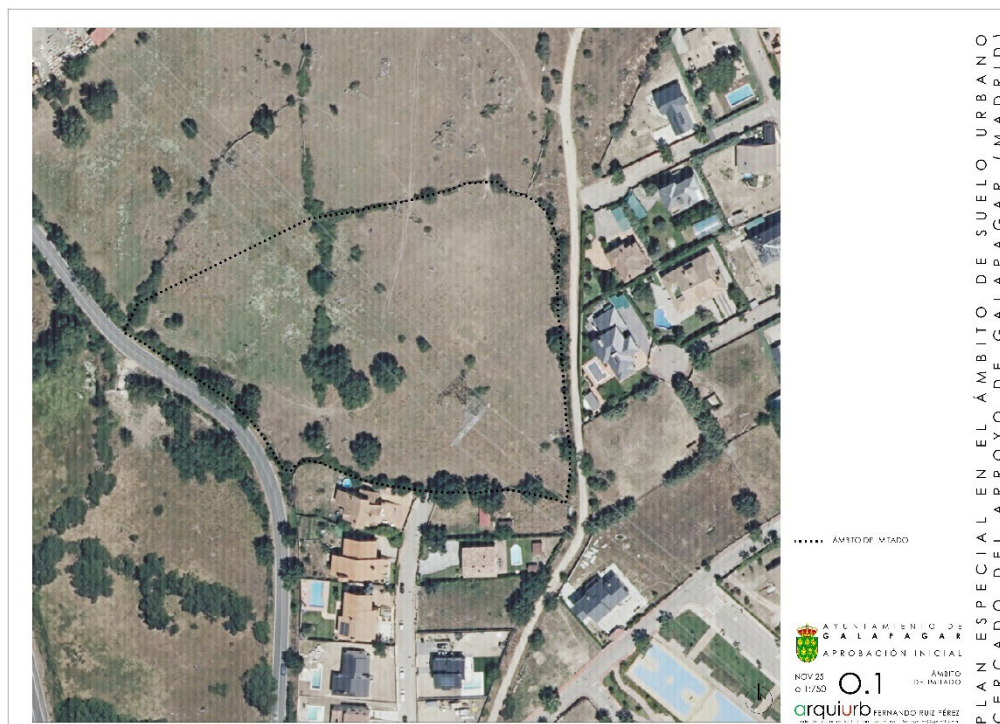
Fuente: Google Earth

El Plan Especial se apoya en la prolongación de la calle Cercado del Arroyo generando un único acceso al nuevo desarrollo; esta calle conecta a su vez con la calle de Las Eras, que finalmente conecta con la mencionada M-528 en el cruce existente a la salida de la glorieta con la M-528. (ver detalle).



Fuente: Google Earth

En la ortofotografía se puede ver la localización del Plan Especial respecto a la calle Cercado del Arroyo y la mencionada M-528



Mapa Ortofotográfico del Plan Especial. Fuente: Plan Especial. ARQUIUB

3. EL PLAN ESPECIAL EN EL ÁMBITO DE SUELO URBANO CERCADO DEL ARROYO

De acuerdo con la documentación facilitada, el Plan Especial contempla un desarrollo residencial colectivo de baja intensidad de 8.875 metros cuadrados, apoyado en un viario perimetral con una única conexión con la calle Cercado del Arroyo, el número máximo de viviendas será de 34, en tipología de baja densidad con división horizontal y volumetría equivalente a la de la vivienda unifamiliar. Es decir que se trata, a efectos de este estudio, de superficies generadoras/atractoras de tráfico recurrente de viajes a, y desde, las residencias.

El Plan Especial en el Ámbito de Suelo Urbano Cercado del Arroyo de Galapagar (Madrid), prevé la ordenación pormenorizada de un ámbito delimitado de suelo urbano no consolidado cuyo uso característico es el residencial; por la indefinición del planeamiento original, que no establece condiciones pormenorizadas de desarrollo, así como por las afecciones de la LAT, no sea podido desarrollar.

Respecto al viario, se desarrolla en forma de circo por las servidumbres que se derivan de la LAT que obliga a excluir de su ámbito, las parcelas edificables.

La zonificación propuesta contempla conectar el viario interior diseñado para el Plan Especial, con la única calle existente en el entorno, descartando otras conexiones a la M-528 y a través de la vía pecuaria por sus dificultades de aprobación por los organismos correspondientes.

Mapa de Imagen



Fuente. ARQUIUB

4. EL TRÁFICO EN LA RED DE CARRETERAS DEL ENTORNO

El tráfico en 2019 en estas carreteras M-510 y M-528 era de:

- en el pk 2,250, Estación Primaria 550, de 13.754 vehículos/día con un 6,94% de vehículos pesados entre la A-6 y Galapagar, tramo de la carretera no afectado directamente por el nuevo desarrollo.
- En el caso de la M-528, Estación Primaria 551, el tráfico era de **3.505 vehículos diarios** con un 5,31% de vehículos pesados en el pk 3,060

Localización de las Estaciones de aforo



Fuente: Mapa de Aforos de la Comunidad de Madrid 2019

De estas cifras la más interesante es la de la carretera M-528, con 3.505 de Intensidad Media Diaria en 2019, que, aunque lejos del acceso planteado, da una idea de la relativa importancia de la IMD, dato a confirmar en 2021 con el Servicio de Aforos de la DCG de la Comunidad, (aunque los primeros datos para este año indican que los tráficos son del orden de los registrados en 2017, es decir que no se han recuperado después de la pandemia y de su descenso en 2020).

Datos de la IMD 2019 en la M-528. Estación 547



Comunidad de Madrid

Estación: 551

Tipo de estación: Primaria

Tipo de Red: Local

Informe bimestral de Intensidad. Año 2019

Carretera: M-528

PK: 3,060

Ubicación Entre Collado Villalba y Galapagar

		Ene - Feb		Mar - Abr		May - Jun		Jul - Ago		Sep - Oct		Nov - Dic		Total	
Tipo Dato	Horas	IMD	Pesados	IMD	Pesados	IMD	Pesados	IMD	Pesados	IMD	Pesados	IMD	Pesados	IMD	Pesados
Media Festivos	00:08 a 14:00	729	1,65	861	3,37	765	5,75	848	4,83	841	3,33	782	4,22	800	3,25
	06:00 a 22:00	1.835	1,36	1.988	3,22	2.116	3,78	2.181	3,48	2.044	3,38	1.760	3,3	1.973	2,43
	00:00 a 24:00	2.092	1,29	2.261	3,14	2.593	3,24	2.506	3,07	2.373	2,99	2.081	3,27	2.295	2,14
Media Sábados	00:08 a 14:00	1.086	2,21	1.274	6,51	1.249	6,24	1.081	4,72			1.207	5,8	1.176	4,76
	06:00 a 22:00	2.269	1,85	2.793	4,98	2.745	5,36	2.336	3,9			2.613	5,28	2.540	3,86
	00:00 a 24:00	2.575	1,67	3.131	4,76	3.172	4,82	2.712	3,43			2.967	4,75	2.893	3,42
Media Laborables	00:08 a 14:00	1.407	4,9	1.437	10,02	1.556	10,28	1.277	8,77	1.420	9,58	1.401	10,21	1.410	8,65
	06:00 a 22:00	3.567	3,67	3.861	7,69	3.907	7,88	3.303	6,3	3.749	6,75	3.668	7,66	3.664	6,33
	00:00 a 24:00	3.748	3,52	4.036	7,36	4.163	7,47	3.540	5,9	3.984	6,43	3.860	7,31	3.869	6
Media Diaria	00:08 a 14:00	1.263	4,12	1.330	8,65	1.397	9,31	1.187	7,75	1.322	8,62	1.264	8,86	1.290	7,67
	06:00 a 22:00	3.129	3,07	3.435	6,75	3.479	7,19	3.001	5,53	3.461	6,21	3.170	6,94	3.266	5,7
	00:00 a 24:00	3.337	2,88	3.644	6,39	3.790	6,65	3.268	5,11	3.710	5,88	3.407	6,46	3.505	5,31
Coeficientes	Factor N		1,07		1,06		1,09		1,09		1,07		1,07		
	Factor L		1,03		0,96		0,93		1,09		0,97		1		
	Factor S		0,89		0,9		0,91		0,92		0,93		0,88		

Fuente: Aforos de la Comunidad de Madrid 2019

Datos de la IMD 2019 en la M-510. Estación 550



Estación: 550

Tipo de estación: Primaria

Tipo de Red: Secundaria

Informe bimestral de intensidad. Año 2019

Carretera: M-510

PK: 2,250

Ubicación Entre la intersección con A-6 y Galapagar

Tipo Dato	Horas	Ene - Feb		Mar - Abr		May - Jun		Jul - Ago		Sep - Oct		Nov - Dic		Total	
		IMD	Pesados	IMD	Pesados	IMD	Pesados	IMD	Pesados	IMD	Pesados	IMD	Pesados	IMD	Pesados
Media Festivos	00:08 a 14:00	2.898	4,59	3.457	4,05	6.326	3,59	2.523	1,07	3.046	4,07	3.038	3,26	3.544	3,41
	06:00 a 22:00	7.020	4,16	7.281	3,83	14.981	3,24	6.052	1,04	8.006	3,58	6.890	2,74	8.359	3,04
	00:00 a 24:00	7.821	4,17	8.076	3,91	17.327	3,25	7.500	1,2	9.051	3,51	7.902	2,83	9.592	3
Media Sábados	00:08 a 14:00	4.401	6,29	5.072	8,12	9.966	5,82	4.097	1,66	4.652	6,88	4.677	5,88	5.472	5,79
	06:00 a 22:00	9.160	5,11	10.723	6,16	20.899	4,66	8.596	1,21	9.962	5,3	10.123	4,47	11.563	4,48
	00:00 a 24:00	10.057	5,09	11.741	6	23.632	4,48	9.860	1,27	11.108	5,04	11.243	4,32	12.920	4,3
Media Laborables	00:08 a 14:00	4.714	11,79	4.694	12,36	9.656	12,41	4.184	3,2	4.797	11,61	4.924	10,82	5.489	10,69
	06:00 a 22:00	11.838	9,33	12.288	9,72	24.728	9,4	10.577	2,52	12.160	9,05	12.415	8,68	13.988	8,31
	00:00 a 24:00	12.429	9,1	12.862	9,54	26.300	9,1	11.483	2,44	12.815	8,79	13.062	8,44	14.807	8,03
Media Diaria	00:08 a 14:00	4.409	10,27	4.569	10,77	9.222	10,52	3.933	2,77	4.524	10,17	4.566	9,11	5.199	9,19
	06:00 a 22:00	10.762	8,28	11.343	8,67	22.783	8,19	9.645	2,19	11.246	7,98	11.108	7,38	12.800	7,27
	00:00 a 24:00	11.424	8,06	12.009	8,45	24.629	7,86	10.678	2,1	12.023	7,68	11.892	7,11	13.754	6,94
Coeficientes	Factor N		1,06		1,06		1,08		1,11		1,07		1,07		
	Factor L		1,19		1,15		0,56		1,29		1,16		1,13		
	Factor S		0,92		0,93		0,94		0,93		0,94		0,91		

Fuente: Aforos de la Comunidad de Madrid 2019

Según el Artículo 4 de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid las carreteras de la red Secundaria y de la red Local tienen las siguientes características a efectos de los tráficos y de la funcionalidad, aunque no se afectan directamente en este caso:

La **red secundaria**, tiene carácter comarcal, complementando las funciones de la red principal por medio de:

- a) Canalizar el tráfico de corto recorrido por sí misma o hacia la red principal.
- b) Unir las cabeceras de comarca o puntos de cierta entidad en el territorio no unido por la red principal.
- c) Facilitar las conexiones de segundo rango con los territorios limítrofes.
- d) Configurar caminos alternativos a la red principal cuando el tráfico lo justifique.
- e) Configurar una red que asegure una cobertura total y adecuada al espacio regional.

La **red local** se forma por exclusión, estando integrada por las vías que no forman parte de la red principal, secundaria o estatal, y debe servir de soporte a la circulación intermunicipal y a la conexión entre los núcleos no situados sobre algunas de las redes antes definidas y éstas.

Esta red debe garantizar el acceso rodado a todos los núcleos de población en condiciones adecuadas. Servirá también de soporte a la explotación de recursos naturales, accesos a lugares de interés turístico y otros objetivos de carácter similar.

5. EL TRANSPORTE PÚBLICO

En cuanto al transporte público existente en el ámbito, este se canaliza por la carretera M-510 con paradas cercanas al ámbito de estudio y por tanto con la posibilidad de que el transporte público puede entrar en la participación modal de los viajes, según el plano de los Servicios de Transporte del Consorcio Regional de Transportes.

No figura ninguna línea por la M-510 en el tramo que nos ocupa.

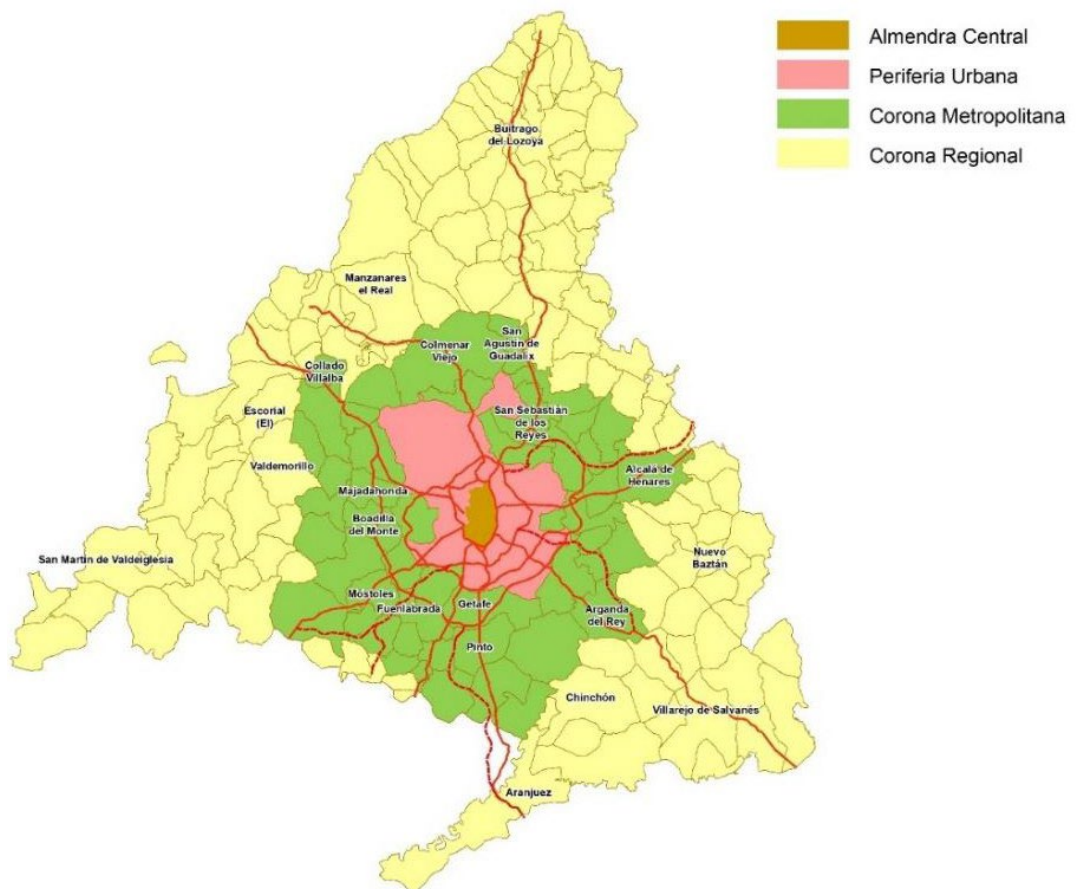
Servicios de transporte interurbanos



Fuente: CRTM

6. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD EN GALAPAGAR

Galapagar, de acuerdo con la Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2018 (edM18), está situado en la **Corona Metropolitana**, (formada por los municipios del área próxima al municipio de Madrid, y donde se concentra la mayor parte de la población y la actividad externa a la capital); se incluye entre el límite de la Corona Metropolitana y la Corona Regional.

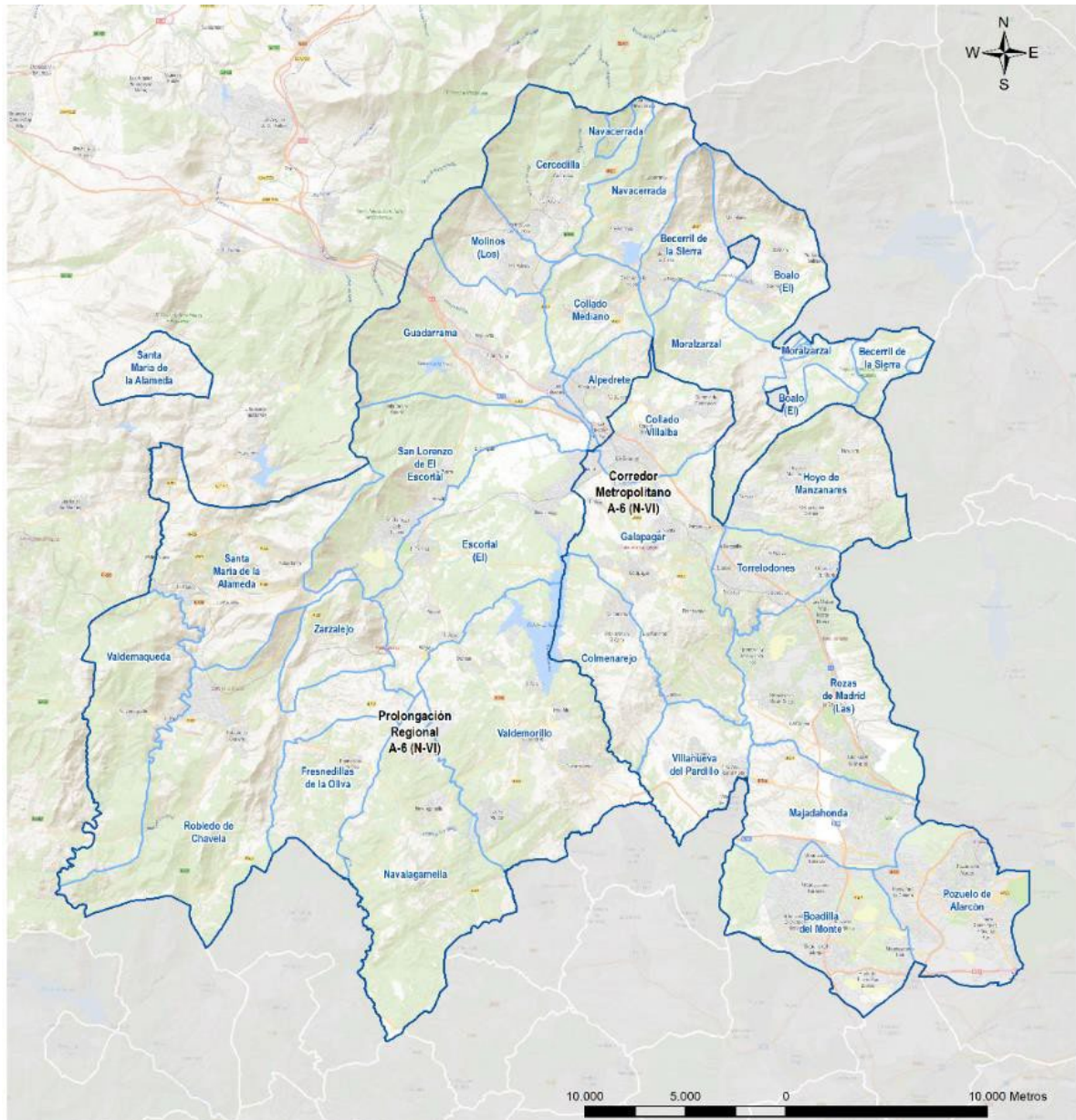


ESTUDIO DE MOVILIDAD



La siguiente gráfica indica la inclusión de Galapagar en el Corredor de la A-6 de esta Corona Metropolitana junto con el resto de los municipios incluidos en la tabla adjunta y cuyas características socioeconómicas y de movilidad se recogen a continuación:

ESTUDIO DE MOVILIDAD



Fuente: edM2018

ESTUDIO DE MOVILIDAD

Municipios con más de 5.000 habitantes del corredor de la A-6

Corredor-corona	Principales municipios (>5.000hab)	Población
Corredor Metropolitano A-6	Las Rozas de Madrid	95.071
	Pozuelo de Alarcón	85.605
	Majadahonda	71.299
	Collado Villalba	62.152
	Galapagar	32.903
	Torrelodones	23.128
	Villanueva del Pardillo	17.025
	Colmenarejo	9.015
	Hoyo de Manzanares	8.032
	Boadilla del Monte	51.463
Prolongación Regional A-6	San Lorenzo de El Escorial	18.024
	Guadarrama	15.620
	El Escorial	15.562
	Alpedrete	14.240
	Moralzarzal	12.492
	El Boalo	7.358
	Cercedilla	6.853
	Collado Mediano	6.666
	Becerril de la Sierra	5.457
	Valdemorillo	12.300
TOTAL		570.265

Fuente: edm2018

Población empadronada en la Comunidad de Madrid por zonas. (edM18)

Corona	Hogares*	Población Total	Personas/Hogar
Almendra Central	460.442	981.044	2,13
Periferia Urbana	912.259	2.201.937	2,41
Corona Metropolitana	1.030.307	2.847.633	2,76
Corona Regional	169.892	476.570	2,81
Comunidad de Madrid	2.572.900	6.507.184	2,53

*Anuario estadístico de la Comunidad de Madrid. Año 2017

ESTUDIO DE MOVILIDAD

Número de viajes por persona y corona de la población residente mayor de 3 años en la Comunidad de Madrid. (edM18)

Ámbito	Número de viajes	Población > 3 años	Nº Viajes/persona > 3 años
Almendra Central	2.402.684	959.370	2,50
Periferia Urbana	5.325.948	2.119.140	2,51
Corona Metropolitana	6.957.688	2.716.574	2,56
Corona Regional	1.160.947	448.897	2,59
Comunidad de Madrid	15.847.266	6.243.980	2,54

El reparto modal de los viajes en la Corona Metropolitana es claramente favorable de media de los viajes al vehículo privado, tal y como indica la siguiente tabla también recogida de la edM 2018:

Número de viajes por persona, modo de transporte y corona en la Comunidad de Madrid (edM18)

Ámbito	No Mecanizados	Mecanizados	Transporte Público	Vehículo Privado	Otros Modos	Total
Almendra Central	1,00	1,50	0,87	0,51	0,12	2,50
Periferia Urbana	0,81	1,71	0,82	0,81	0,07	2,51
Corona Metropolitana	0,87	1,69	0,42	1,22	0,05	2,56
Corona Regional	0,77	1,82	0,28	1,45	0,09	2,59
Comunidad de Madrid	0,86	1,68	0,62	0,99	0,07	2,54

Es decir, de cada persona realiza 1,22 viajes en vehículo privado y 0,42 viajes en transporte público, mientras que 0,87 viajes lo hacen en modos no mecanizados, andando principalmente variando los porcentajes en función de los orígenes y destinos según la edM18 y tal como figura en la tabla siguiente:

ESTUDIO DE MOVILIDAD



Tabla 19 Relaciones Origen-Destino por corona de estudio y tipo de modo de transporte en la Comunidad de Madrid. (edM18). Porcentajes por relación.

Relación Origen-Destino	Viajes Mecanizados	Viajes No Mecanizados	Viajes Transporte Público	Viajes Vehículo Privado	Viajes Otros Modos	Viajes Totales
Almendra Central - Almendra Central	46,8%	53,2%	32,2%	10,2%	4,5%	100,0%
Almendra Central- Periferia Urbana	92,2%	7,8%	59,2%	28,4%	4,6%	100,0%
Almendra Central - C. Metropolitana	99,9%	0,1%	51,9%	44,9%	3,2%	100,0%
Almendra Central - C. Regional	100,0%	0,0%	45,9%	51,9%	2,2%	100,0%
Almendra Central - Exterior Comunidad Madrid	99,3%	0,7%	21,7%	67,3%	10,3%	100,0%
Periferia Urbana - Periferia Urbana	54,2%	45,8%	23,2%	29,0%	2,0%	100,0%
Periferia Urbana - C. Metropolitana	99,5%	0,5%	29,0%	68,2%	2,3%	100,0%
Periferia Urbana - C. Regional	100,0%	0,0%	31,2%	66,9%	1,9%	100,0%
Periferia Urbana - Exterior Comunidad Madrid	99,5%	0,5%	11,3%	80,3%	7,9%	100,0%
C. Metropolitana - C. Metropolitana	56,3%	43,7%	9,2%	45,4%	1,7%	100,0%
C. Metropolitana - C. Regional	99,4%	0,6%	13,0%	82,1%	4,3%	100,0%
C. Metropolitana - Exterior Comunidad Madrid	100,0%	0,0%	9,6%	87,9%	2,6%	100,0%
C. Regional - C. Regional	52,5%	47,5%	3,3%	45,8%	3,4%	100,0%
C. Regional - Exterior Comunidad Madrid	98,8%	1,2%	3,7%	87,3%	7,8%	100,0%
Exterior Comunidad Madrid - Exterior Comunidad Madrid	85,9%	14,1%	0,0%	85,9%	0,0%	100,0%
Comunidad de Madrid	66,0%	34,0%	24,3%	39,0%	2,7%	100,0%

Los viajes con la Almendra Central se realizan en vehículo privado en un 51,9%, mientras que en transporte público se realizan y un 45,9%; y sin embargo los viajes entre la Corona Metropolitana y resto de ámbitos se realiza de la siguiente manera según modos:

	No mecanizados	Mecanizados	Transporte público	Vehículo privado	Otros modos	Total
C. Metropolitana - C. Metropolitana	56,3%	43,7%	9,2%	45,4%	1,7%	100,0%
C. Metropolitana - C. Regional	99,4%	0,6%	13,0%	82,1%	4,3%	100,0%
C. Metropolitana - Exterior Comunidad	100,0%	0,0%	9,6%	87,9%	2,6%	100,0%

7. LOS VIAJES GENERADOS Y ATRAÍDOS POR EL NUEVO DESARROLLO

Los viajes origen/destino las nuevas viviendas

Partiendo por tanto de los datos de la edM18, que refleja un número de personas por hogar en la Corona Metropolitana de 2,76, y un número de viajes por persona de 2,56, **el tráfico generado/atraído por las nuevas viviendas** sería de 240 viajes/día laborable. (Fuente edM18).

Con el reparto modal más desfavorable para el transporte público se producirían 210 viajes/día en vehículo privado, alrededor de 175 vehículos diarios, (con una hipótesis de ocupación de 1,2 persona por vehículo), mientras que en el caso más favorable serían de 109 viajes/día, 90 vehículos/día, cifras ambas claramente asumibles por el viario existente y planteado en el Plan Especial del nuevo desarrollo de Cercado del Arroyo.

Los accesos previstos también pueden canalizar perfectamente estos tráficos incluso en las horas punta estimadas en un 12% del total de vehículos diarios.

8. CONCLUSIONES

El Plan Especial analizado presenta un bajo impacto en el tráfico actual del entorno en el que se desarrolla tanto por la baja edificabilidad propuesta de 34 viviendas.

Partiendo de los datos del Plan Especial se tiene una generación/atracción de viajes residenciales de 240 viajes/día de acuerdo con los datos de la Encuesta Domiciliaria de 2018, (datos que habrán cambiado ligeramente en los últimos años con motivo de la pandemia en la que todavía estamos inmersos), con un reparto modal favorable al vehículo privado tanto en los viajes con destino Madrid y especialmente en los viajes con la Corona Metropolitana y con la Corona Regional.

No obstante, se cuenta con la existencia de transporte público que puede ayudar en uno y otro tipo de viajes, particularmente en lo que a los viajes con Madrid se refiere que se realizan casi en un 50% en este modo público, aunque las paradas no están cercanas al ámbito

Las conexiones exteriores con otros viarios están bien diseñadas, y la conexión con la M-528 se realiza en el cruce ya existente cercano a la glorieta con la carretera M-510, cruce en el que en cualquier caso habría que controlar los giros a izquierda actuales.