

Enero 2026

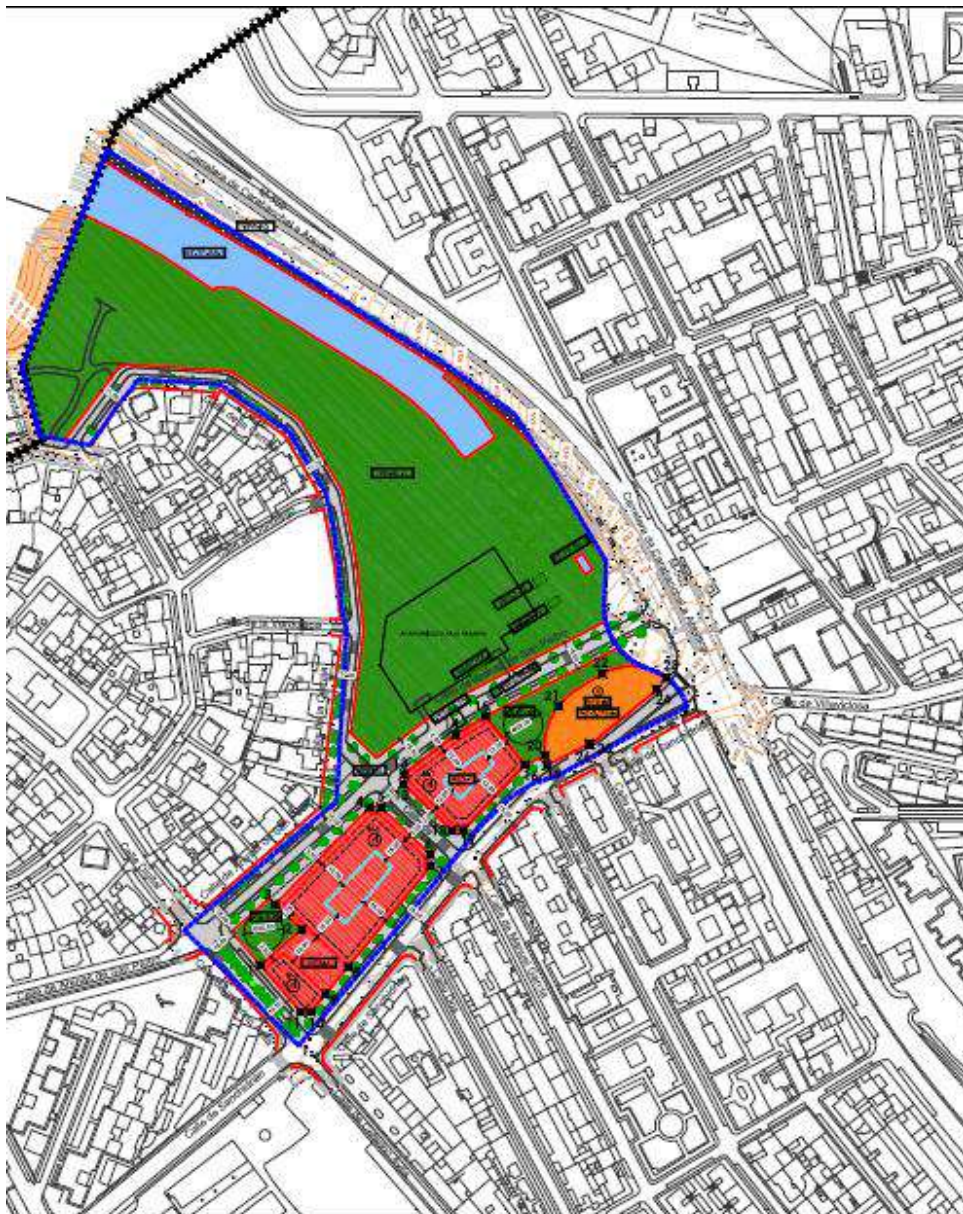
ÍNDICE

1	ANTECEDENTES	1
2	DATOS DE LA ENCUESTA DE MOVILIDAD QUE AFECTAN AL ÁMBITO	4
2.1	ANÁLISIS DEL TRÁFICO EN EL ÁMBITO DEL ESTUDIO	6
2.2	EL DETALLE DE LA MOVILIDAD DE LOS NUEVOS DESARROLLOS. LA CONEXIÓN CON LA M-502	10
3	CONCLUSIONES	17

1 ANTECEDENTES

Se redacta este Estudio de tráfico por la invitación recibida por los redactores del Plan Especial en el Área de Planeamiento APE.10.01 de Meaques. El ámbito del estudio está situado al **oeste del término municipal de Madrid**, en el límite con Pozuelo de Alarcón, entre la Colonia Jardín, la carretera M-502 y la calle Sanchidrián en Madrid que a su vez sirve a desarrollos urbanísticos residenciales en altura al sur de esta calle.

Ámbito del Estudio. Fuente: Plan Especial



Se trata de un desarrollo residencial de 236 viviendas en 23.656 metros cuadrados, en tipología de manzana cerrada situadas en el entorno de la carretera M-502, (de la A-5 en Madrid a la M-503 en Pozuelo de Alarcón y Aravaca), que a lo largo de su recorrido presenta diferentes urbanizaciones de tipo residencial.

El nuevo desarrollo se apoya en el viario ya existente calle Sanchidrián y en la calle Arenas de San Pedro según el Plano **“TOPOGRÁFICO. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD”** del mencionado Plan Especial que figura a continuación.

Además de las 236 viviendas el esquema de movilidad se completa con la existencia de un aparcamiento de 500 plazas, (que finalmente será subterráneo), y que sirve y servirá de aparcamiento disuasorio para la Línea 10 de Metro Puerta del Sur a Hospital Infanta Sofía en San Sebastián de los Reyes atravesando Madrid, y a las Líneas de Metro Ligerio Línea 2 (ML2) de Colonia Jardín a Pozuelo de Alarcón y Aravaca y del Metro Ligerio a Boadilla (ML3), evitando la “invasión” de las calles cercanas a esta Estación de Colonia Jardín, actualmente en conflicto con los residentes en la zona.

El resto del ámbito se destina a espacios libres y zona verde y a la propia ocupación del trazado de las vías del ML2 y ML3 y Línea 10.

[illegible]

2 DATOS DE LA ENCUESTA DE MOVILIDAD QUE AFECTAN AL ÁMBITO

Las características de la Zona de Transporte 249 de acuerdo con la EDM 2018 son las siguientes:



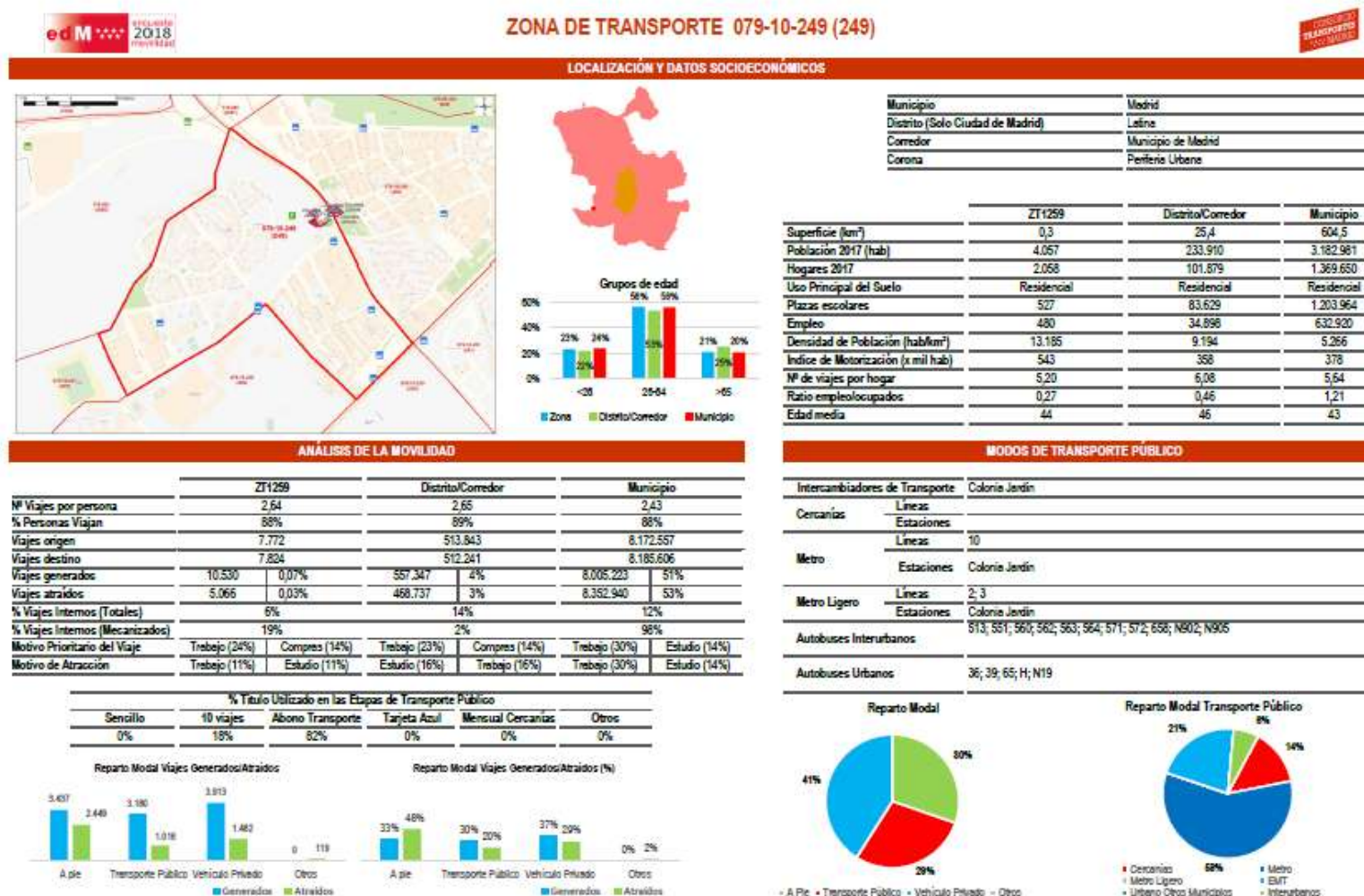
Se trata de la Zona 249 de las 1259 que componen la modelización que se hizo de la EDM 18; integra vivienda unifamiliar como la mencionada Colonia Jardín y vivienda en altura en bloques individuales característicos de los desarrollos de los años 70 del desarrollismo urbanístico en esta zona sur de Madrid.

De acuerdo con la tabla adjunta de la EDM 18 se trata de una zona eminentemente residencial con un número de viajes por persona de 2,64 viajes diarios, con orígenes destinos similares y con más viajes generados que atraídos siendo el motivo principal del viaje el trabajo. El reparto entre el vehículo privado y el transporte público es similar.

Esta Zona de transporte está rodeada de urbanizaciones en altura que tiene como referencia del transporte el punto de intercambio de Colonia Jardín. El número de viajes por hogar es de 5,20, de los que un 40% aproximadamente se hacen en transporte privado, es decir 2,08 viajes por hogar diarios en dicho modo, cifra que servirá de referencia para la evaluación de los nuevos desarrollos.

Se reproduce la ficha correspondiente de la EDM 18 a efectos de una mayor comprensión de esta Zona de Transporte.

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN ESPECIAL PARA LA MEJORA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA Y REAJUSTE DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO APE.10.01 MEAQUES



ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD

	ZT1259	Distrito/Corredor	Municipio
Nº Viajes por persona	2,64	2,65	2,43
% Personas Viajan	88%	89%	88%
Viajes origen	7.772	513.843	8.172.557
Viajes destino	7.824	512.241	8.185.606
Viajes generados	10.530	557.347	8.005.223
Viajes atraídos	5.066	468.737	6.352.940
% Viajes Internos (Totales)	6%	14%	12%
% Viajes Internos (Mecanizados)	19%	2%	98%
Motivo Prioritario del Viaje	Trabajo (24%)	Compras (14%)	Trabajo (30%)
Motivo de Atracción	Trabajo (11%)	Estudio (16%)	Estudio (14%)

% Título Utilizado en las Etapas de Transporte Público

Título	Sencillo	10 viajes	Abono Transporte	Tarjeta Azul	Mensual Cercanías	Otros
%	0%	18%	82%	0%	0%	0%

Reparto Modal Viajes Generados/Atraídos



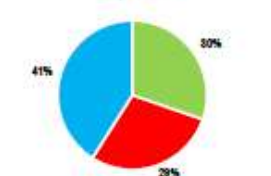
Reparto Modal Viajes Generados/Atraídos (%)



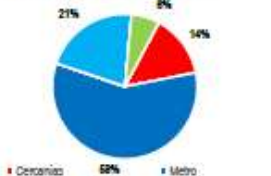
MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO

Modo	Estaciones	Estaciones
Intercambiadores de Transporte	Colonía Jardín	
Cercanías	Líneas	
	Estaciones	
	Líneas	10
Metro	Estaciones	Colonía Jardín
Metro Ligero	Líneas	2; 3
	Estaciones	Colonía Jardín
Autobuses Interurbanos		613; 561; 560; 562; 563; 564; 571; 572; 656; N502; N505
Autobuses Urbanos		36; 39; 65; H; N19

Reparto Modal



Reparto Modal Transporte Público



2.1 ANALISIS DEL TRÁFICO EN EL ÁMBITO DEL ESTUDIO

La carretera M-502 registra un elevado tráfico motivado por los desplazamientos metropolitanos y de proximidad entre la Avenida de Extremadura A-5 y la carretera de las dos Castillas M-503, jalonada a lo largo de su recorrido por numerosas urbanizaciones, actividades empresariales y entidades públicas como los estudios de Prado del Rey de TVE y de Radio Nacional.

Su Intensidad Media Diaria de Tráfico es de **30.418 vehículos/día en 2023** en el punto kilométrico 1,69, muy cerca del cruce con la calle Sanchidrián y con un bajo porcentaje de vehículos pesados incluyendo los autobuses; más adelante en el punto kilométrico 4,49, la IMD baja a 28.630 con un 9.15 % de vehículos pesados.

Son a estos más de **30.000 vehículos** a los que deben incorporarse los tráficos generados/atraídos por el nuevo desarrollo de **236 viviendas** a razón de **2,08 viajes** en transporte privado por vivienda diariamente, en total **490 vehículos/día**, de acuerdo con los resultados de la EDM 18 de Movilidad en la Comunidad de Madrid, tráficos que se añaden a los actuales de la zona y a los del aparcamiento de disuasión.

M-502	1,69	Primaria	30.418	6,33	Entre la intersección con A-5 y enlace con M-508
M-502	4,43	Primaria	28.630	9,15	Entre el enlace con M-508 y la intersección con M-503

Su evolución en los últimos años ha sido la siguiente:

M-502	1,69	Primaria	30.418	27.636	28.159	26.950
M-502	4,43	Primaria	28.630	28.630	31.514	24.705

El detalle del tráfico en la Estación Primaria en 2023 se recoge a continuación de los datos de aforos de la Comunidad de Madrid. **La media de los días laborables es de 34.161 vehículos día.**

Además de estas viviendas el tráfico de acceso/salida al **aparcamiento de disuasión** también transita por la calle Sanchidrián en su llegada por las mañanas y salida por la tarde, en sentido contrario al generado por las nuevas viviendas. Este tráfico se puede valorar en el total de otros **500 vehículos/día** (que es la capacidad del aparcamiento) que llegan por la mañana y salen por la tarde

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN ESPECIAL PARA LA MEJORA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA Y REAJUSTE DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO APE.10.01 MEAQUES



Estación: 503 Tipo de estación: Primaria Tipo de Red: Principal

Informe bimestral de intensidad. Año 2023

Carretera: M-502 PK: 1,890 Ubicación Entre la intersección con A-5 y enlace con M-508

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	6.558	2,09	8.133	3,61	6.007	3,85							6.898	3,2
	06:00 a 22:00	16.484	1,95	19.376	3,25	15.646	3,58							17.168	2,93
	00:00 a 24:00	18.619	1,92	21.741	3,13	18.504	3,37							19.619	2,82
Media Sábados	00:08 a 14:00	8.369	3,36	8.638	5,14	8.798	5,09							8.801	4,55
	06:00 a 22:00	19.178	3,05	20.187	4,55	19.774	4,54							19.713	4,08
	00:00 a 24:00	21.638	2,88	23.021	4,31	22.847	4,25							22.503	3,83
Media Laborables	00:08 a 14:00	12.385	7,72	12.877	10,02	12.317	9,93							12.525	9,25
	06:00 a 22:00	32.084	5,94	33.010	7,88	31.704	7,88							32.264	7,23
	00:00 a 24:00	33.785	5,82	34.902	7,71	33.799	7,67							34.161	7,07
Media Diaria	00:08 a 14:00	10.977	6,78	11.594	8,85	10.912	8,89							11.163	8,18
	06:00 a 22:00	28.008	5,33	29.231	7,11	27.707	7,19							28.315	6,54
	00:00 a 24:00	29.877	5,17	31.325	6,9	30.053	6,91							30.418	6,33
Coeficientes	Factor N		1,07		1,07		1,08								
	Factor L		1,01		0,98		1,01								
	Factor S		0,88		0,9		0,89								

Fuente: Tráfico 2023 Comunidad de Madrid

Por la M-502 discurren además varias líneas de transporte público urbano e interurbano. de acuerdo con el Mapa del Consorcio Regional de Transportes, actualmente en revisión, líneas que sirven a los residentes y visitantes en esta zona en su relación con Pozuelo de Alarcón y Aravaca.

Y en paralelo discurre la ML2 de Metro Ligero de Colonia Jardín a Pozuelo de Alarcón Aravaca con una media de 14.000 viajeros/día, además de la ML3 con más de 12.000 viajeros día; los datos de la Línea 2 son los siguientes:

La línea ML2 del MLO, tanto en superficie como soterrada, suma **10 kilómetros y 13 paradas**, que se sitúan en su inicio en Colonia Jardín, y pasa por el centro hospitalario del Grupo Quirón y la zona residencial de Prado de la Vega, el recinto de RTVE, las oficinas del 112, la Universidad de Somosaguas, los complejos empresariales de La Finca y el Zoco de Pozuelo, para finalizar en la estación de cercanías de Aravaca, tras recorrer la vía de las Dos Castillas y la calle Berna donde enlaza con los servicios de Renfe.

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN ESPECIAL PARA LA MEJORA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA Y REAJUSTE DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO APE.10.01 MEAQUES



En el caso de la Línea 3 del MLO los datos son los siguientes: discurre entre Colonia Jardín y el municipio madrileño de Boadilla del Monte, dispone de 16 estaciones y una longitud total de 13,53 kilómetros. La red completa de MLO consta de dos líneas con una longitud total de más de 22 kilómetros, 28 paradas y una flota de 27 vehículos. Su recorrido es el siguiente:

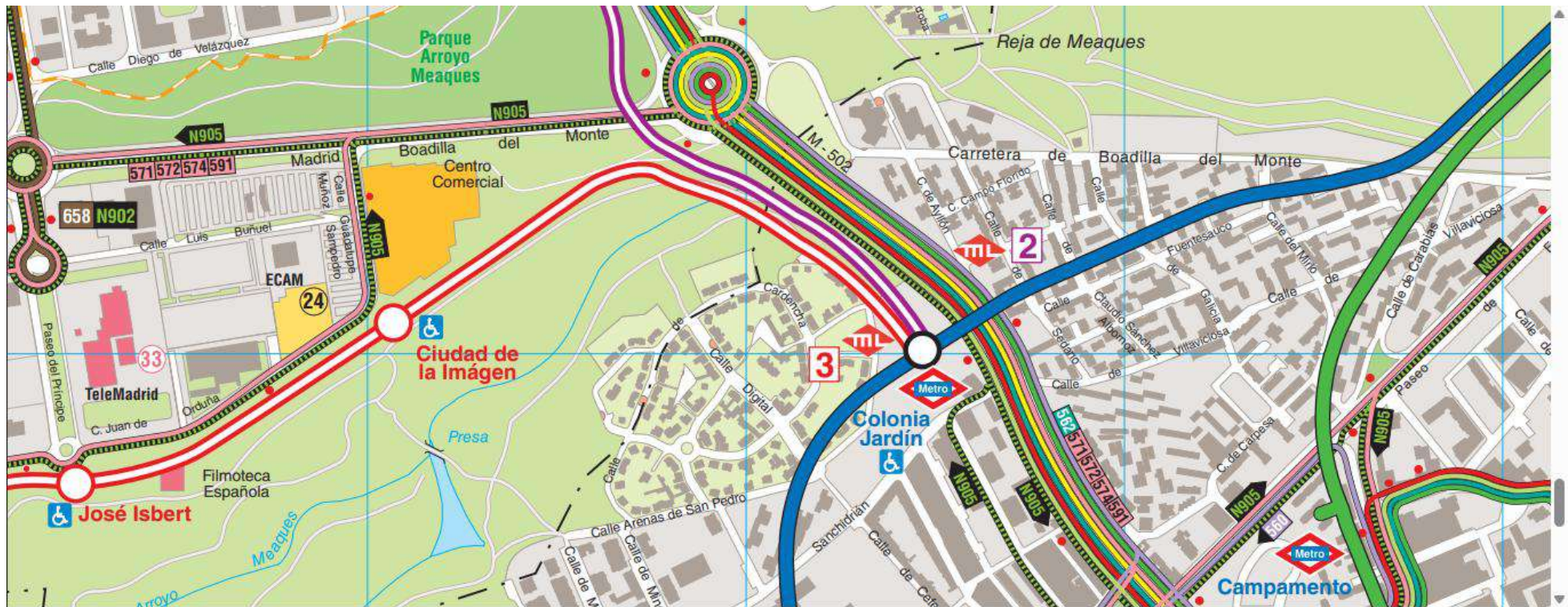


En consecuencia, se puede afirmar que el ámbito del estudio está servido por todos los modos de transporte posible, carretera M-502 duplicada con vías de servicio y con capacidad suficiente; líneas de transporte público interurbano y urbano que conectan Madrid oeste con Pozuelo de Alarcón y Aravaca; y Línea de Metro Ligero ML2 que cumple la misma función se los autobuses interurbanos de conectar el oeste de Madrid con los municipios de Pozuelo de Alarcón y Aravaca; y Línea ML3 de conexión con Boadilla del Monte, aunque algunos usuarios prefieren ir a Colonia Jardín y aparcar allí evitando el transbordo del Metro Ligero y con un aparcamiento de disuasión de 500 plazas previsto en la cabecera de Colonia Jardín

La propuesta a analizar deberá tener en cuenta todos estos factores que ayudan a la movilidad de los futuros desarrollos.

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN ESPECIAL PARA LA MEJORA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA Y REAJUSTE DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO APE.10.01 MEAQUES

MAPA ACTUAL DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES EN COLONIA JARDÍN DESDE DONDE PARTEN LAS LÍNEAS DE METRO LIGERO DEL OESTE ML2 (a Pozuelo de Alarcón y Aravaca), Y ML3 (a Boadilla del Monte)



2.2 EL DETALLE DE LA MOVILIDAD DE LOS NUEVOS DESARROLLOS. LA CONEXIÓN CON LA M-502

A efectos prácticos es el cruce de la Calle Sanchidrián con la M-502 el que marcará la adecuación de la propuesta de movilidad. La entrada/salida de los vehículos por esta intersección es el elemento principal a analizar.

En la vista de campo efectuada el 11 de junio, a partir del conocimiento de la situación actual por la foto aérea existente tanto de Nomecalles como de Google Maps, se observó que la intersección está semaforizada, llegando al cruce dos carriles por sentido de la calle Sanchidrián.

Carretera de Carabanchel a Aravaca a la altura de la Calle Sanchidrián



Calle Sanchidrián en el acceso a la carretera de Carabanchel a Aravaca



**ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN ESPECIAL PARA LA MEJORA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA Y
REAJUSTE DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO APE.10.01 MEAQUES**

Calle Sanchidrián. Al fondo estarán las nuevas edificaciones



Acceso desde la carretera de Carabanchel a Aravaca a la Calle Sanchidrián



ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN ESPECIAL PARA LA MEJORA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA Y REAJUSTE DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO APE.10.01 MEAQUES

Vita aérea del ámbito de estudio



Fuente: Nomenclatura 2023 Comunidad de Madrid.

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN ESPECIAL PARA LA MEJORA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA Y REAJUSTE DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁREA DE PLANEAMIENTO
ESPECÍFICO APE.10.01 MEAQUES

Vista aérea del ámbito con el aparcamiento de disusión existente.



Fuente: Google Earth

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN ESPECIAL PARA LA MEJORA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA Y REAJUSTE DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO APE.10.01 MEAQUES

Esta intersección funciona perfectamente con una fase de solo 10-20 segundos para la salida de los vehículos desde la calle Sanchidrián a la carretera M-502. Es decir, la preferencia se da obviamente a la vía duplicada frente a los accesos a la misma.

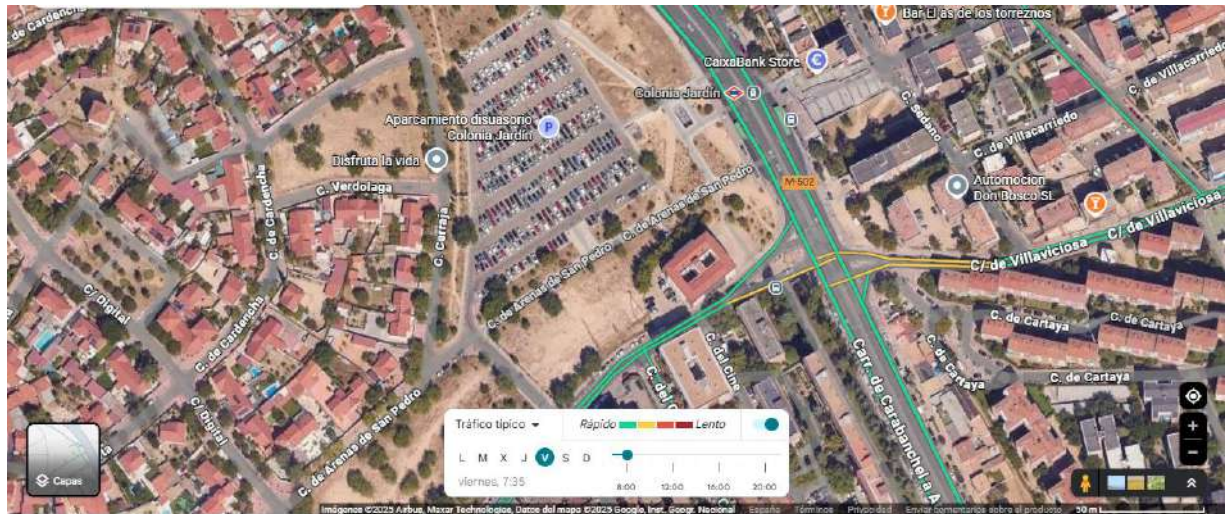
Tráfico en la carretera de Carabanchel a Aravaca y acceso a la calle Sanchidrián



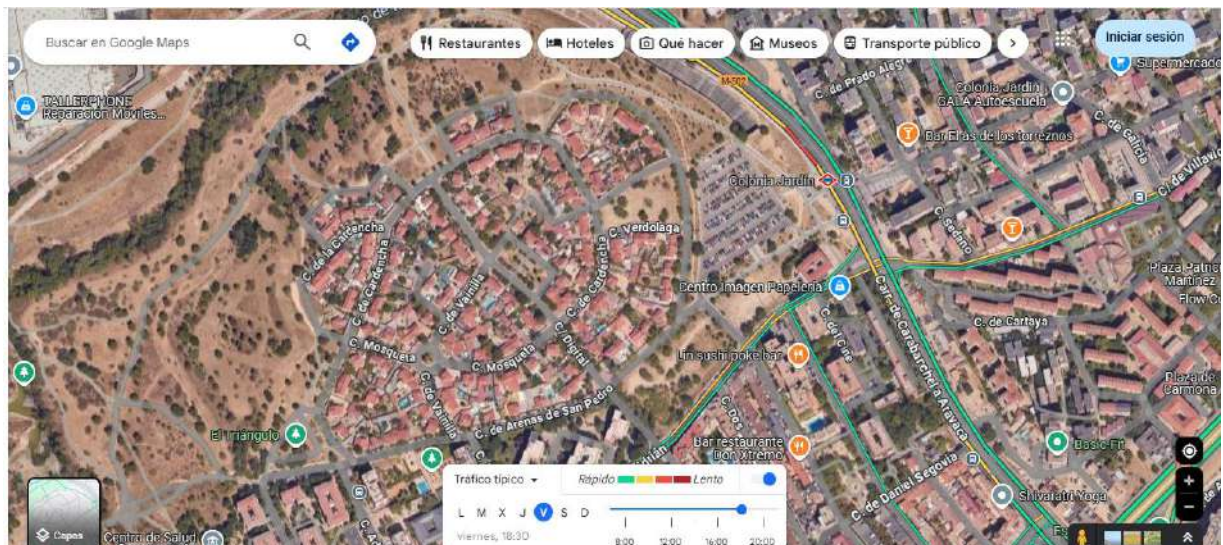
Los accesos al nuevo desarrollo se realizarán desde la calle Sanchidrián con tráfico fluido en la actualidad, tráfico procedente de las viviendas existentes y del aparcamiento de disuasión actual, además del de las calles Cine, Manuel García, Calle Dos y Ceferino Ávila cercanas ya en la zona de las viviendas existentes.

Los estimados 490 viajes diarios estimados en vehículo privado, con una punta del 12% de acuerdo con las características de la zona, pueden ser canalizados por este viario y por la intersección con la M-502 en su incorporación a esta vía duplicada que conecta con el resto del Área Metropolitana; a su vez los 500 vehículos diarios del aparcamiento de disuasión también están ya canalizados por este viario y van en sentido contrario al de los nuevos desarrollos.

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN ESPECIAL PARA LA MEJORA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA Y REAJUSTE DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO APE.10.01 MEAQUES



En el Mapa de tráfico de Google Maps se puede observar como el tráfico típico en el ámbito de la calle Sanchidrián es fluido en la hora punta de las 8:00 am de un lunes, a pesar de la coincidencia entre los tráficos residenciales y los tráficos del aparcamiento actual. Si se revisan otros horarios punta como el del viernes en la hora punta de la tarde se podrá observar que la situación actual es similar en las horas punta de la tarde



El nuevo aparcamiento tendrá que tener en cuenta cómo organizar los accesos de entrada y salida de acuerdo con el funcionamiento actual: es decir entrada por Sanchidrián, giro a derechas por la calle Manuel García y entrada por la calle Arenas de San Pedro; y la salida por las mismas calles en sentido inverso. El tráfico procedente de las nuevas viviendas se apoyará en este viario, preferentemente en la calle Sanchidrián para salir a la M-502.

ESTUDIO DE TRÁFICO DEL PLAN ESPECIAL PARA LA MEJORA DE LA ORDENACIÓN PORMENORIZADA Y REAJUSTE DE REDES PÚBLICAS EN EL ÁREA DE PLANEAMIENTO ESPECÍFICO APE.10.01 MEAQUES

La existencia de un esquema de capacidad de transporte público en la zona (líneas interurbanas y la del Metro Ligero, (Líneas 2 y 3) sirve para estimar un reparto modal favorable a su uso por parte de los nuevos desarrollos. No obstante, **y en lo que se analiza en este Informe, el tráfico en vehículo privado generado/atraído es asumible por el viario actual.**

Parada de buses interurbanos en la carretera de Carabanchel a Aravaca



Intercambio con Metro y Línea 2 y 3 del Metro Ligero



3 CONCLUSIONES

De acuerdo con el análisis realizado, se concluye que el desarrollo previsto en el ámbito del APE.10.01 Meaques, consistente en 236 viviendas y un aparcamiento disuasorio de 500 plazas, se integra de manera adecuada en la red viaria existente, apoyándose fundamentalmente en la calle Sanchidrián y la carretera M-502, mejorado con la nueva conexión generada por la prolongación de la calle Arenas de San Pedro hasta dicha carretera, que pasará de su actual configuración peatonal a tráfico rodado, según el interés y la planificación del ayuntamiento.

El tráfico generado por el nuevo desarrollo, estimado en 490 viajes diarios en vehículo privado, junto con los movimientos asociados al aparcamiento disuasorio, resulta plenamente asumible por la capacidad del viario actual y su esquema de funcionamiento, sin que se detecten problemas de saturación en la intersección de la calle Sanchidrián con la M-502, que mantiene un funcionamiento adecuado y con tiempos semafóricos que priorizan el tráfico principal de la vía.

Asimismo, la existencia de una infraestructura consolidada de transporte público, conformada por las líneas ML2 y ML3 de Metro Ligero, la Línea 10 de Metro y varias líneas interurbanas, garantiza una adecuada cobertura de movilidad, favoreciendo un reparto modal equilibrado.

Por tanto, se concluye que el desarrollo propuesto es compatible con las condiciones actuales de tráfico y movilidad del ámbito, **no siendo necesarias actuaciones adicionales relevantes sobre la red viaria existente, más allá de los ajustes ordinarios en accesos y señalización propios de este tipo de desarrollos.**



Madrid, enero de 2026
Antonio García del Villar
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Colegiado 8.445