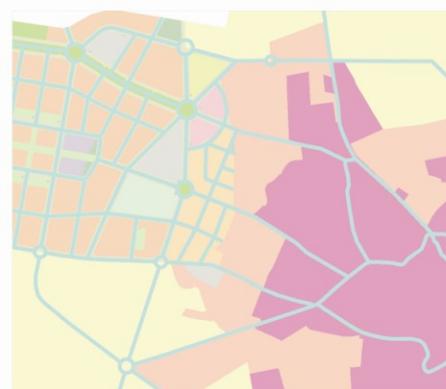




Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

## PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DE PARLA



## ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD



## Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 “Terciario – Industrial “. (Parla)

---

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en  
<https://sede.ayuntamientoparla.es>

Diciembre 2015

## ÍNDICE

	Página
0. INTRODUCCIÓN .....	2
1. USOS Y SUPERFICIES PREVISTAS EN EL PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR 5 “TERCIARIO – INDUSTRIAL” .....	3
2. RED VIARIA DE ACCESO .....	7
2.1. Características de la red viaria de acceso.....	7
2.2. Tráfico en el viario de acceso .....	9
3. CARACTERÍSTICAS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO .....	15
4. CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE GENERADA Y ATRAÍDA POR EL MUNICIPIO DE PARLA.....	18
5. DEMANDA ATRAÍDA POR EL SECTOR 5 .....	25
5.1. Estimación de los viajes atraídos.....	25
5.2. Distribución espacial y reparto modal de los viajes atraídos.....	27
6. IMPACTO EN EL VIARIO DE ACCESO .....	32
6.1. Viario de acceso .....	32
6.2. Impacto en el viario de acceso .....	34
7. ANÁLISIS DEL FUNCIONAMIENTO DEL VIARIO DE ACCESO .....	37
7.1. Metodología .....	37
7.2. Tráfico en las horas punta de la mañana y de la tarde .....	40
7.3. Niveles de servicio en accesos conflictivos .....	47
7.3.1. Nivel de servicio en acceso desde Sector 5 a glorieta Este de enlace Parla Centro .....	47
7.3.2. Nivel de servicio en acceso desde Sector 5 a glorieta este de enlace intermedio.....	48
8. CONCLUSIONES .....	49
APÉNDICES .....	58
Apéndice I. Datos de Tráfico .....	59
Apéndice 2. Aforos Horarios .....	74
Apéndice 3. Explotación EDM 2004. Municipio de Parla .....	77
Adenda al Estudio de Movilidad y Tráfico.....	83

## 0. INTRODUCCIÓN

En este documento, se recoge el Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 “Terciario – Industrial” del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Parla.

En un primer apartado se recogen los usos y superficies previstos para el Sector 5, según el Plan Parcial.

En el segundo apartado se caracteriza el viario de acceso al nuevo desarrollo y el tráfico que actualmente lo utiliza.

En el apartado tercero se caracteriza la red de transporte público que puede servir a los nuevos usos.

En el apartado cuarto, se analiza la demanda generada y atraída por el municipio de Parla y su distribución espacial y su reparto modal a partir de datos de la EDM de la Comunidad de Madrid (EDM 2004).

En el apartado quinto se estima la demanda atraída por los usos previstos en el Sector 5 y su distribución espacial y reparto modal, así como su distribución horaria (horas punta de la mañana y de la tarde).

En el apartado sexto se establece el impacto en el viario derivado de los usos previstos en el Sector 5.

En el apartado séptimo se estudia el funcionamiento del viario supuesto desarrollados los usos previstos y las actuaciones propuestas en el viario de acceso.

En el último apartado se reflejan las principales conclusiones del Estudio.

## 1. USOS Y SUPERFICIES PREVISTAS EN EL PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR 5 “TERCIARIO – INDUSTRIAL”

En la tabla y planos adjuntos se recogen los usos y superficies previstos en el Plan Parcial de Ordenación Sector 5 “Terciario – Industrial” , desarrollo del PGOU del municipio de Parla.

**PP-2014. CUADRO CARACTERISTICAS DESGLOSADAS DEL 10% - SECTOR 5 "Terciario-Industrial"**  
**Unidades de Ejecucion UE1 + UE2**

**EDICION 2015**  
**(v28-6Nov15)**

1) Suelo total ámbito	5,790,386.73 m2a								
2) Coeficiente Edificabilidad	0.45 m2c/m2a								
3) Aprob. aprobado según PAU	2,605,674.03 m2c								
4) Edif. a restar Ayto. por UE1	277,497.00 m2c			4bis)	UAS a restar Ayto. por UE1			386,606.00 ua(m2cuc)	
Resto UE2	2,328,177.03 m2c				UE2 pendiente de cierre			304,297.69 ua	

Usos	Suelo	Uas	Coef. K	Edif.	CE (m2/m2)	Ocupación	Alturas	%Uas	%Suelo	%Edif
<b>UE1 Neto</b>	280,799.83	386,606.00	1.3932	277,497.00	0.9882					
Zonas Verdes	32,378.38									
VIA-A42	3,090.95									
VIA ZV-Red Viaria Zonas verdes	11,973.45									
VIA-Red Viaria	124,614.87									
<b>Total UE1</b>	<b>452,857.48</b>	<b>386,606.00</b>	<b>1.3932</b>	<b>277,497.00</b>	<b>0.6128</b>			<b>12.70%</b>	<b>10.26%</b>	<b>9.12%</b>
GCO	285,097.66	202,021.30	1.4000	144,300.93	(1)	S/Proy.	4	7.61%	12.14%	6.20%
GCO A42	176,391.51	211,669.81	1.5000	141,113.21	0.8000	0.70	4	7.97%	7.51%	6.06%
IC 1	173,443.66	187,319.15	1.2000	156,099.29	0.9000	0.70	4	7.05%	7.39%	6.70%
IC 21	154,651.51	157,744.54	1.2000	131,453.78	0.8500	0.70	3	5.94%	6.59%	5.65%
IC 22	183,961.98	164,186.07	1.0500	156,367.68	0.8500	0.70	3	6.18%	7.84%	6.72%
IC 23	40,224.63	40,224.63	1.0000	40,224.63	1.0000	0.80	3	1.51%	1.71%	1.73%
TE1 (Centro)	380,267.10	787,095.66	1.1500	684,431.01	1.7999	0,35-0,20	4	29.63%	16.20%	29.40%
TE1-EQ	27,155.08	60,819.58	1.1452	53,108.42	1.9557	0,35-0,20	4	2.29%	1.16%	2.28%
TE2 (Norte)-Ayto 10%	123,950.11	167,841.50	1.1678	143,721.18	1.1595	0,75-0,40	4	6.32%	5.28%	6.17%
TE2 (Sudoeste)-Ayto 10%	100,772.22	136,456.19	1.1678	116,846.22	1.1595	0,75-0,40	4	5.14%	4.29%	5.02%
ILN	174,639.73	174,639.73	1.0000	174,639.73	1.0000	0.80	2	6.57%	7.44%	7.50%
ILN (Grupo 9)	1,760.00	1,760.00	1.0000	1,760.00	1.0000	0.80	2	0.07%	0.07%	0.08%
ILN-MA	2,628.82	2,628.82	1.0000	2,628.82	1.0000	S/proy	2	0.10%	0.11%	0.11%
GIN	325,431.01	193,631.45	0.8500	227,801.71	0.7000	0.70	2	7.29%	13.86%	9.78%
GIN (Hnos. López)	40,000.00	23,800.00	0.8500	28,000.00	0.7000	0.70	2	0.90%	1.70%	1.20%
GIN COF	157,100.51	144,532.47	1.1500	125,680.41	0.8000	0.70	4	5.44%	6.69%	5.40%
<b>Total NETOS UE2</b>	<b>2,347,475.53</b>	<b>2,656,370.91</b>	<b>1.1410</b>	<b>2,328,177.03</b>	<b>0.9918</b>			<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>
CEQ-Equipamiento	57,712.48									
ZV-Zonas Verdes	519,241.14									
ZV3-Protecc. Vías Pecuarias	50,630.13									
VIA-(M410-A42)	118,829.44									
VIA ZV-Red Viaria Zonas verdes	48,900.56									
VIA-Red Viaria	892,531.13									
<b>Total UE2</b>	<b>3,961,354.25</b>	<b>2,656,370.91</b>	<b>1.1410</b>	<b>2,328,177.03</b>	<b>0.5877</b>			<b>87.30%</b>	<b>89.74%</b>	<b>90.88%</b>

Edificabilidad Sector	2,605,674.03	3,042,976.91		2,328,177.03				38.24%	22.64%	37.85%
<i>Hay adicionalmente 11.268,87 m2 de viario adicional de pasos en BNU (Intersecciones arroyos y vía pecuaria)</i>										

<b>Total Sector 5</b>	<b>4,414,211.73</b>	<b>3,042,976.91</b>	<b>1.1678</b>	<b>2,605,674.03</b>	<b>0.5903</b>					
<b>Total Sector 5 Neto</b>	<b>2,628,275.36</b>	<b>3,042,976.91</b>	<b>1.1678</b>	<b>2,605,674.03</b>	<b>0.9914</b>					
<b>Total PAU5</b>	<b>5,790,386.73</b>	<b>3,042,976.91</b>	<b>1.1678</b>	<b>2,605,674.03</b>	<b>0.4500</b>					

Aprovechamiento Tipo 0.5255

531,372.29 Suelo terciario

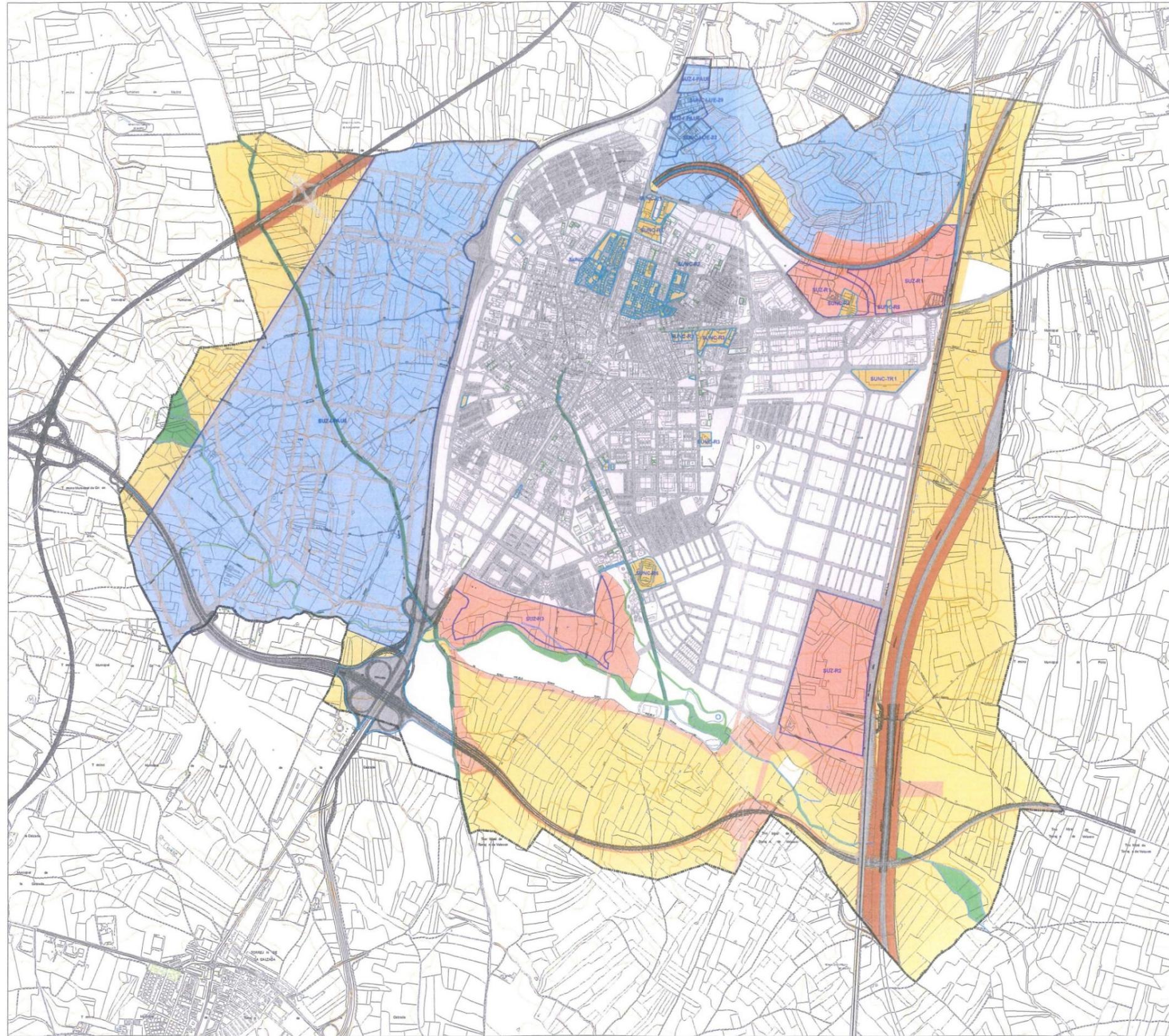
1,330,070.19 edificabilidad sin terciario central

998,106.83 edificabilidad terciaria

(1) La edificabilidad de GCO es siempre fija e igual a 144.300,93 m2c, siendo el CE un resultado

k=1 (158,40€/m2c edif) k=1,15 (EPUT de TE, al 25%) (Cambio desde v#19)

- En el suelo ILN-MA se refleja la reserva de Puntos Limpios -privativos-. Las reservas eléctricas, gas y telecom. se ubicarán en espacios libres no computables como zonas verdes o en espacios privativos sin detracer edificabilidad.
- En el cómputo de la Red Viaria -VIA- se incluye la superficie correspondiente a zonas verdes que no computan como tales pero que son funcionalmente zonas verdes.
- El grado IC23 responde a la zona de explotación de la JC en Fase 1 de Ejecución
- El grado TE1-EQ responde a la creación obligatoria de una zona de dotaciones privadas vinculadas al TE1-EPUT



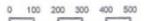
**CLASIFICACIÓN DEL SUELO**

- Limite Actuaciones Urbanas
- Suelo No Urbanizable Protección Infraestructuras
- Suelo No Urbanizable de Protección Cauces
- Suelo No Urbanizable de Protección Vías Pecuarias
- Suelo No Urbanizable por Inadecuación con el Modelo Territorial Propuesto
- Suelo Urbanizable Incorporado en Ejecución
- Suelo Urbanizable Sectorizado
- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano No Consolidado
- Infraestructuras Viarias

**LÍMITES E INFRAESTRUCTURAS**

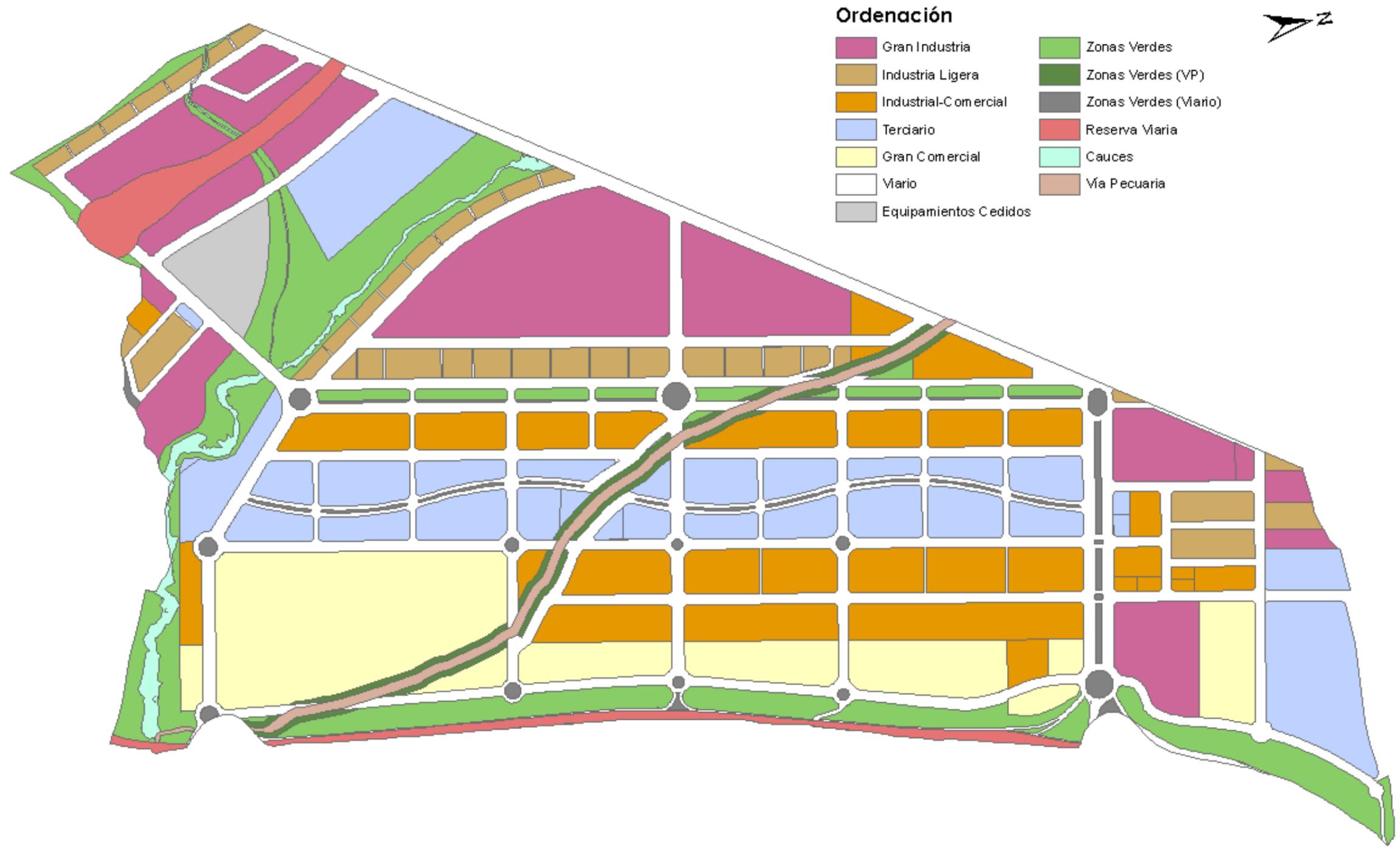
- Limite de los municipios limítrofes
- Limite del municipio de Parla
- Limite de Suelo Urbano
- Ferrocarril y AVE
- Carreteras en proyecto
- Radial R-4

  
**PLAN GENERAL DE PARLA**  
 DICIEMBRE 2010  
 APROBACIÓN PROVISIONAL  
 ESTUDIO DE INCIDENCIAS AMBIENTALES  
 ALTERNATIVA "PRIMERA": ORDENACIÓN PROPUESTA  
 CLASIFICACIÓN DEL SUELO EN EL TÉRMINO MUNICIPAL

1:12.000  


**12**


 UTE Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio S.L.  
 Infraestructuras, Cooperación y Medio Ambiente S.A.



## 2. RED VIARIA DE ACCESO

### 2.1. Características de la red viaria de acceso

En la foto adjunta se refleja el viario de acceso al Sector configurado por las carreteras:

- A-42 Autovía de Toledo
- M-410 De M-413 (Arroyomolinos) a M-506 (Valdemoro)
- M-419 De M-404 a Venida de Cantueña (Fuenlabrada)

La A-42 tiene características de autovía; de dos carriles por sentido en el tramo Variante de Parla y de tres carriles por sentido al Norte de Parla.

La M-410, integrada en la Red principal de la Comunidad de Madrid, tiene características de vía rápida, con dos carriles por sentido. En la actualidad, esta en servicio hasta la A-42, estando prevista su prolongación hasta Valdemoro.

La M-419 integrada en la Red secundaria de la Comunidad de Madrid, es una carretera convencional de un carril por sentido,

La conexión del viario interno del Sector 5 con este viario se realizará en cinco puntos:

- En los enlaces Centro y Sur de Parla de la A-42
- En un futuro enlace con la A-42 intermedio entre estos enlaces
- Con la M-410 , entre los enlaces con la A-42 y la M-419
- Con la M-419 entre los enlaces con la M-410 y la Avenida de Cantueña

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



## 2.2. Tráfico en el viario de acceso

Para caracterizar el tráfico y su evolución en el viario de acceso al Sector 5 de Parla se cuenta con los datos recogidos en los Mapas de Tráfico que anualmente elaboran las Direcciones Generales de Carreteras del Ministerio de Fomento y de la Comunidad de Madrid.

En la tabla y figura adjunta se reflejan la localización y características de las estaciones localizadas en el viario de acceso al Sector 5.

Estación	Red	Carretera	PK	Localización	Tipo
E-27	Estatad	a-42	20,16	Parla	Permanente
E-133	Estatad	A-42	23,90	Parla	Permanente
M-448	Autonómica	M-419	4,95	Entre A-42 Y M-410	Primaria
M-449	Autonómica	M-419	0,5	Entre M-410 y M-404	Primaria
M-418	Autonómica	M-410	8,15	Entre M-419 y A-42	Primaria

En el Apéndice 1 se recogen los datos de tráfico en estas estaciones.

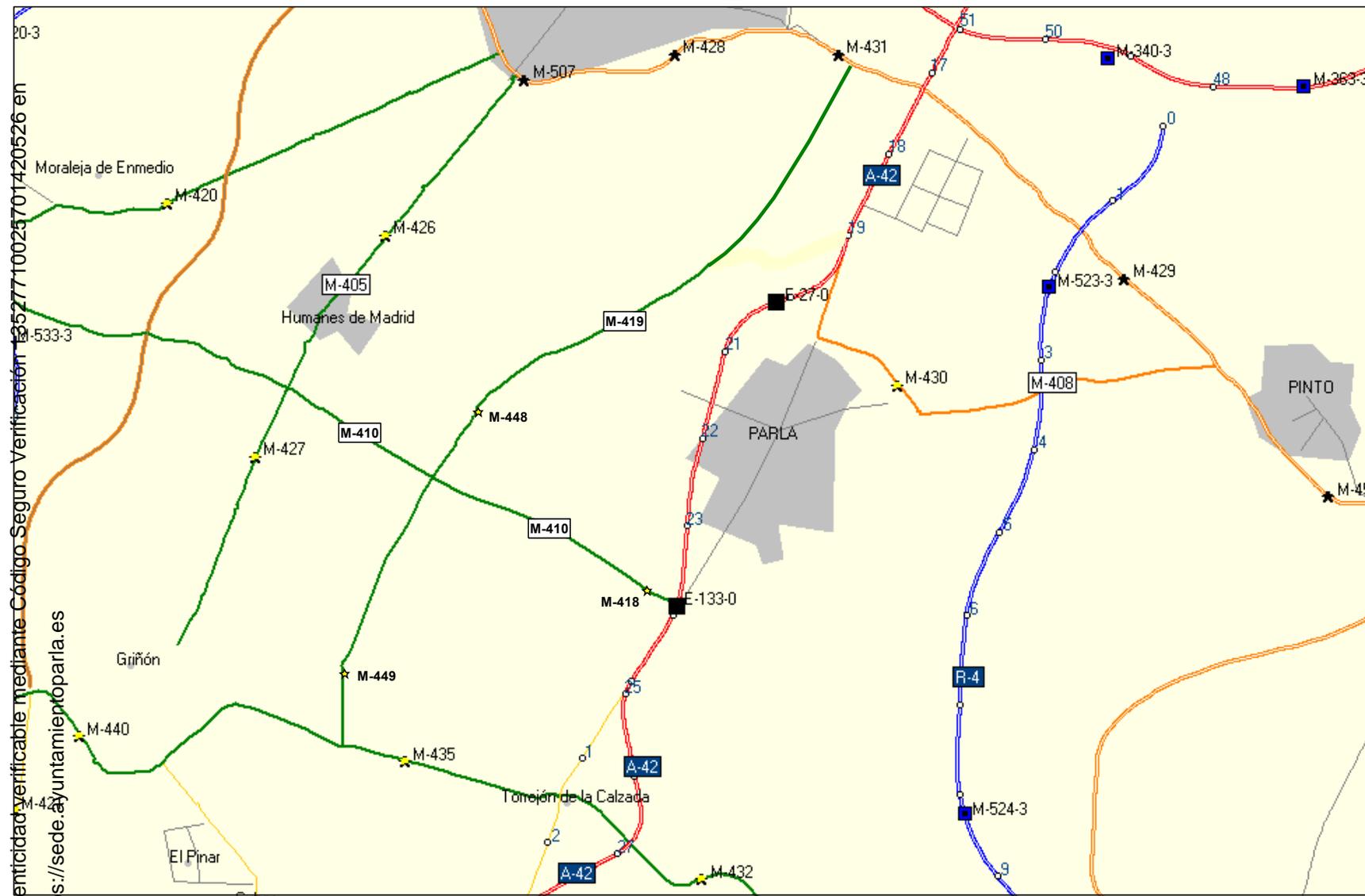
En la tabla adjunta se recoge la evolución del tráfico en estas estaciones:

Tabla 1. Evolución del tráfico en el viario de acceso al Sector 5 del PGOU de Parla

Estación	2006		2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	IMD	%P	IMD	%P	IMD	%P	IMD	%P	IMD	%P	IMD	%P	IMD	%P
E-27			97.650	7,9	99.385	7,1	99.028	6,0	99.948	5,6	97.81	6,0		
E-133	105.087	9,9	89.899	7,9	82.414	6,9	64.378	7,3	62.924	7,0	66.779	6,9	63.934	6,1
M-447			8.733		8.376	10,6	7.580	98	7.873	9,4	7.660	9,0		
M-449			7.737		6.618	10,6	6.536	9,0	6.623	9,4	6.257	7,3		
M-418					6.894	10,7	9.016	10,1	9.566	8,4	11.259	8,1		

En la estación E-27, el tráfico en el período 2007-2011 está prácticamente estabilizado, oscilando entre los 97.650 veh/día, el año 2007 y los 99.948 veh/día del año 2010.

Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 "Terciario – Industrial" (Parla)



En la estación E-133, prescindiendo del tráfico del año 2006, previsiblemente sobreestimado, el tráfico en el período 2007-2010, cae fuertemente hasta los 62.924 veh/día del año 2010. El año 2011, crece un 6,2% y el año 2012 cae un 4,3%, hasta los 63.934 veh/día.

En la red autonómica, solamente las estación M-418, localizada en la M-410, muestra un crecimiento de 24,9% en el período 2009-2011 y un 17,7% en el año 2011, mientras que en las estaciones M-448 y M-449 muestran un tendencia negativa, relativamente moderada.

En un tráfico ligero, con porcentajes de pesados, en la mayoría de los casos inferiores al 10%, con un proceso continuo de caída, lo que supone que la caída observada en el tráfico se produce con mayor intensidad en los vehículos pesados.

Para caracterizar el tráfico en los aspectos de estacionalidad se cuenta con los datos de tráficos de las estaciones E-27 y E-133, correspondientes respectivamente, a los años 2010 y 2011 que se recogen en el Apéndice 1 y se resumen en las tablas adjuntas:

Tabla 2. Características del tráfico en relación con la estacionalidad. Estación E-27. Año 2010

Estación	Tráfico		Máximo tráfico medio diario		Mínimo tráfico medio diario		Hora 100				Tráfico en fin de semana (% IMD <sub>L</sub> )		
							Tráfico		Pesados				
	IMD	% PMA	Mes	% IMD	Mes	% IMD	IH	% IMD	% P	% PMA	Ligeros	Pesados	Total
E-27	99.948	5,6	Octubre	106,4	Agosto	86,9	13.847	13,8	2,0	35,7	82,5	19,5	79,0
E-27/1	50.144	5,7	Octubre	105,8	Agosto	86,5	4.872	9,7	1,3	22,8	79,0	19,5	75,5
E-27/2	49.804	5,5	Octubre	107,1	Agosto	87,2	5.776	11,6	0,8	14,5	86,0	19,5	79,0

*E-27 Dos sentidos*

*E-27/1 Sentido Toledo*

*E-27/2 Sentido Madrid*

Tabla 3. Características del tráfico en relación con la estacionalidad. Estación E-133. Año 2011

Estación	Tráfico		Máximo tráfico medio diario		Mínimo tráfico medio diario		Hora 100				Tráfico en fin de semana (% IMD <sub>L</sub> )		
							Tráfico		Pesados				
	IMD	% PMA	Mes	% IMD	Mes	% IMD	IH	% IMD	% P	% PMA	Ligeros	Pesados	Total
E-133	66.779	6,9	Junio	103,7	Agosto	85,9	5.271	7,9	5,9	85,5	86,0	19,5	82,5
E-133/1	34.831	6,7	Junio	104,1	Agosto	84,7	3.024	8,7	7,1	106,0	82,5	19,5	75,5
E-133/2	31.948	7,1	Octubre	103,6	Agosto	87,2	2.370	8,7	1,5	21,1	93,0	19,5	86,0

*E-133 Dos sentidos**E-133/1 Sentido Toledo**E-133/2 Sentido Madrid*

En la estación E-27, los máximos tráficos medios mensuales se presentan el mes de Octubre, mientras que los mínimos tráficos medios mensuales se presentan en Agosto, (período vacacional). El tráfico en fin de semana es inferior al tráfico en día laborable. El tráfico en la H100, tráfico superado igualado 100 horas al año, equivale al 9,7% de la IMD en sentido Toledo y al 11,6% de la IMD en sentido Madrid. El valor de 13,8% de la IMD en la IH100 en dos sentidos es incorrecto pues este porcentaje no puede superar a los observados por sentido.

En la estación E-133, los máximos tráficos medios mensuales se presentan los meses de junio y octubre, mientras que los mínimos tráficos medios mensuales se presentan en el período vacacional (el mes de agosto). El tráfico en fin de semana es como en la estación E-27, inferior al tráfico en día laborable. El tráfico en la H100, equivale al 8,7% de la IMD, tanto en sentido Madrid como en sentido Toledo y al 7,9% de la IMD en el conjunto de los dos sentidos.

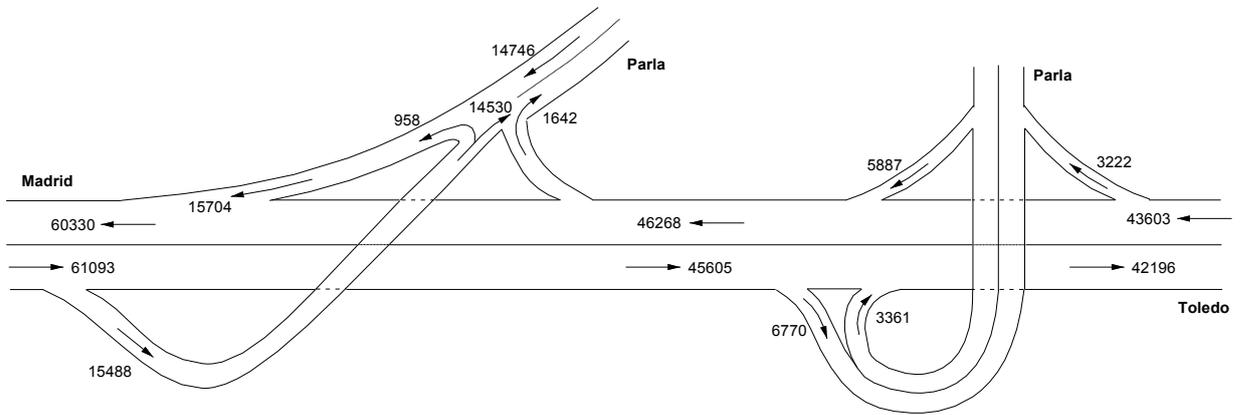
De acuerdo con estas cifras, el tráfico cabe calificarlo como poco estacional, ligado a relaciones de movilidad obligada en relaciones de Madrid, con Parla, municipios del Sur de la Comunidad y la provincia de Toledo.

Información más detallada - pero menos actual - es la que se tiene recogida en el marco del Estudio Informativo de la Optimización Funcional de la A-42, en base a aforos de 15 horas, realizados en febrero del año 2003.

En la figura adjunta se reflejan los datos de tráfico (IMD 2003) estimados a partir de dichos aforos.

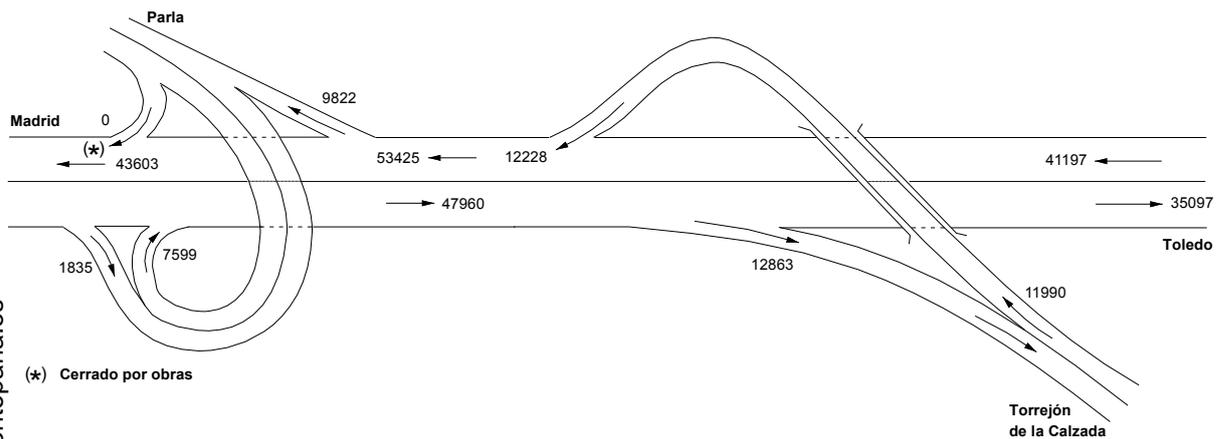
**N-401 ENLACES PARLA NORTE Y PARLA CENTRO**

**N-401 ENLACES PARLA NORTE Y PARLA CENTRO**



**ENLACES PARLA SUR Y ACCESO A TORREJÓN DE LA CALZADA**

**ENLACES PARLA SUR Y ACCESO A TORREJON DE LA CALZADA**

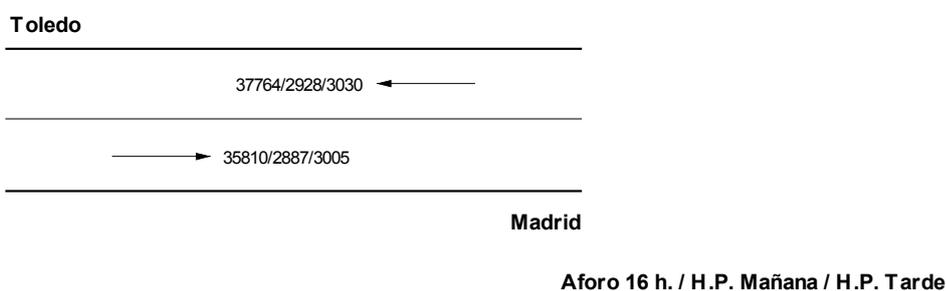


Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

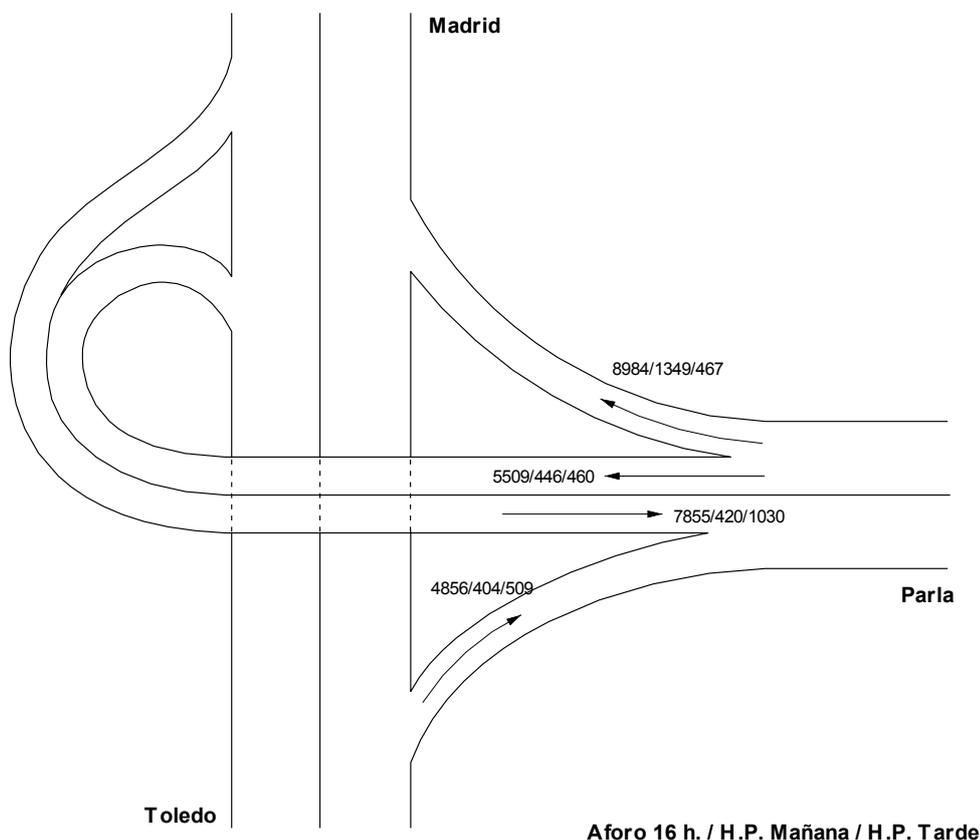
Con posterioridad, en el marco del Proyecto de Trazado: Plataformas reservadas para el transporte público y actuaciones complementarias en la autovía de Toledo A-42 o Tramo: Enlace con M-50 – L.P. de Toledo, se realizaron en el tramo de la A-42, afectado por el Sector, aforos de 16 horas en el tronco de la A-42 (noviembre 2007) y en el enlace de Parla Centro (marzo 2008).

En el Apéndice 2 se recogen esos aforos, resultados que se resumen en las figuras adjuntas

### Aforo en A-42 pk 22 Entre Enlace Centro y Enlace Sur



### Aforo en Enlace Parla Centro



Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

### 3. CARACTERÍSTICAS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

En el plano adjunto se refleja la red de transporte público que sirve al municipio de Parla, configurada por las líneas :

- Transporte interurbano
  - Autobús
    - M-402 Madrid (Pza. Elíptica) – Torrejón de la Calzada – Toledo
    - M-418 Madrid (Estación Sur) – Torrejón de la Calzada – Añover/Mora
    - M-460 Madrid (Pza. Elíptica) – Parla – Batres
    - M-461 Madrid (Pza. Elíptica) – Parla
    - M-462 Getafe – Parla
    - M-463 Madrid (Pza. Elíptica) – Parla – Torrejón de la Calzada
    - M-464 Madrid (Pza. Elíptica) – Parla – Yunclillos
    - M-465 Parla (FF.CC) – Illescas – El Viso
    - M-466 Parla – Valdemoro
    - M-469 Madrid (Pza. Elíptica) – Parla
    - M-471 Humanes – Fuenlabrada – Parla - Pinto
  - Cercanías
    - C-4 Parla – Atocha – Sol – Chamartín – Colmenar –Viejo/Alcobendas-San Sebastián de los Reyes
- Transporte urbano
  - Tranvía
  - Autobús
    - L-1 Circular
    - L-2 Circular
    - L-3 Laguna – Las Américas – Parla Este
    - L-4 Parla (FF.CC) – Parque Tecnológica Cameras

De especial interés para este Estudio, es la línea 4 que servirá al Sector 5.

En las figuras adjuntas se refleja el recorrido y los horarios de esta línea:



Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sedeayuntamientoparla.es>

LÍNEAS URBANAS DE AUTOLINEAS	
001	Circular 1
002	Circular 2
003	Hospital-Par. de América-Laguna Park
004	Parla (E.F.C.C.)-Parque Tecnológico
LÍNEAS INTERURBANAS DE AUTOLINEAS A MADRID	
400	Madrid-Parla-Botoc
401	Madrid-Parla
402	Madrid-Parla-Torreón de Valdecarlos
403	Madrid-Parla-Torreón de Valdecarlos
404	Madrid-Parla-Torreón de Valdecarlos
405	Madrid-Parla (Parla Este-Hospital)
OTRAS LÍNEAS INTERURBANAS DE AUTOLINEAS	
406	Madrid-Torreón de la Cabeza-Talavera
407	Madrid-Torreón de la Cabeza-Almorox
408	Castellón-Parla
409	Parla (E.F.C.C.)-Bosque El Vivero
410	Parla-Valdemoro
411	Manzanares-Fuencaliente-Parla-Puerto
LÍNEAS URBANAS DE CERCANÍAS	
C-1	Alcalá-Parla
C-2	Tranvía Circular de Parla

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

# 4

## Parla (FF.CC.) - Parque Tecnológico Comercial

**HORARIOS DE SALIDA DE PARLA (FF.CC.)**  
(Calle Río Tajo)

(Vigente todo el año)

Lunes a sábados laborables					
De	7:10	a	22:40	cada	30 minutos
		A	6:55		
		A	23:00		

Domingos y festivos					
De	8:40	a	22:40	cada	30 minutos
		A	8:25		
		A	23:00		

AV AVANZA INTERURBANOS, S.L.U. C/Gavilán Tel: 91 642 2818  
Polígono Industrial Los Gallegos, naves 29 y 33. FUENLABRADA 28946 MADRID

# 4

## Parque Tecnológico Comercial - Parla (FF.CC.)

**HORARIOS DE SALIDA DEL PARQUE TECNOLÓGICO COMERCIAL**  
(Calle Blasco de Garay)

(Vigente todo el año)

Lunes a sábados laborables					
De	7:00	a	22:30	cada	30 minutos
		A	22:55		23:15

Domingos y festivos					
De	8:30	a	22:30	cada	30 minutos
		A	22:55		23:15

AV AVANZA INTERURBANOS, S.L.U. C/Gavilán Tel: 91 642 2818  
Polígono Industrial Los Gallegos, naves 29 y 33. FUENLABRADA 28946 MADRID

## 4. CARACTERÍSTICAS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE GENERADA Y ATRAÍDA POR EL MUNICIPIO DE PARLA

Para caracterizar la demanda generada y atraída por el municipio de Parla se cuenta con los datos de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad de la Comunidad de Madrid (EDM 2004), realizada el año 2004 por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

En el Apéndice 3 se recogen los resultados de la explotación de la Encuesta referidas al municipio de Parla.

En un día medio del año 2004, el municipio de Parla generó y atrajo<sup>1</sup> un total de 194.256 viajes: 94.419 viajes (el 48,6% del total) en relaciones internas a Parla (generados y atraídos por Parla), 78.139 viajes (el 40,2%) son generados por Parla y atraídos por municipios del exterior (Generados externos) y 21.688 viajes (el 11,2%) son atraídos por Parla y generados por municipios del exterior (Atraídos externos).

En la tabla adjunta se refleja la distribución de los viajes por motivo prioritarios y ámbito espacial: Internos, Generados Externos, diferenciando Madrid y Resto Exterior, y Atraídos Externos, diferenciando Madrid y Resto Exterior.

En el conjunto de los viajes generados y atraídos por el municipio, el 39,9% de estos viajes se realizan por motivo Trabajo, un 19,1% viajan por motivo Estudios, un 13,4% lo realizan por motivo Compras y un 9,4% lo hacen por Asuntos Personales.

<sup>1</sup> En terminología habitualmente empleada en Estudios de Transporte, se diferencian viajes basados en el domicilio (viajes en que en uno de los extremos del viaje, origen y destino del viaje se localiza la residencia de quien viaja) y viajes no basados en el domicilio (en ninguno de los extremos se localiza la residencia de quien viaja).

En los viajes basados en el domicilio se considera que el viaje lo genera la zona donde reside el que viaja y lo atrae la zona contraria. El motivo prioritario del viaje es el motivo de la zona atractora.

En los viajes no basados en el domicilio, se considera que el viaje lo genera la zona origen del viaje y lo atrae la zona destino y el motivo prioritario es el de la zona destino.

Tabla 4. Motivo prioritario de viajes generados y atraídos por el municipio de Parla según ámbito espacial

Motivo Prioritario	INTERNOS		GENERADOS EXTERNOS				ATRAÍDOS EXTERNOS				TOTAL	
	Viajes	%	Madrid		Resto Exterior		Madrid		Resto Exterior		Viajes	%
			Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%		
Trabajo	10.473	11,1	18.786	62,1	30.753	64,2	2.623	56,3	9.061	53,2	71.696	39,9
Gestiones trabajo	118	0,1	784	2,6	1.512	3,2	900	19,3	235	1,4	3.549	1,8
Estudios	25.996	27,5	4.374	14,5	6.122	12,8	0	0,0	655	3,8	37.146	19,1
Compras	22.919	24,3	317	1,0	935	1,9	114	2,4	1.796	10,5	26.081	13,4
Ocio	3.424	3,6	569	1,9	1.317	2,8	23	0,5	164	1,0	5.498	2,8
Deporte	2.278	2,4	365	1,2	1.718	3,6	0	0,0	471	2,8	4.831	2,5
Medio	4.972	5,3	1.519	5,0	581	1,2	0	0,0	563	3,3	7.635	3,9
Asuntos personales	9.569	10,1	2.801	9,3	2.524	5,3	543	11,7	2.860	16,8	18.297	9,4
Otro domicilio o casa	4.933	5,2	17	0,1	904	1,9	393	8,4	461	2,7	6.798	3,5
Acompañar a otra persona	9.694	10,3	718	2,4	1.534	3,2	64	1,4	763	4,5	12.773	6,6
Autoescuela	43	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	43	0,0
<b>Total</b>	<b>94.419</b>	<b>48,6</b>	<b>30.250</b>	<b>15,6</b>	<b>47.899</b>	<b>24,6</b>	<b>4.660</b>	<b>2,4</b>	<b>17.028</b>	<b>8,8</b>	<b>194.256</b>	<b>100,0</b>

En viajes internos, ganan peso los viajes por motivo Estudios (27,5%) y Compras (24,3%) se mantiene la participación de Asuntos Personales (19,1%) y pierde peso el motivo Trabajo, que cae hasta el 11,1%.

En viajes generados por Parla en relaciones con el Exterior, ganan peso los viajes por motivo Trabajo, 62,1% en relaciones atraídas por Madrid y 64,2% en relaciones con el resto del exterior, disminuyendo la participación de los viajes por motivo Estudios, si bien mantienen una participación relativamente elevada.

En viajes atraídos por Parla generados por el exterior, se tiene una participación por motivo Trabajo ligeramente superior al 50%. En relaciones con Madrid se incrementa hasta el 19,3% la participación del motivo Gestiones de Trabajo, manteniéndose la participación del motivo Asuntos personales (11,7%). En viajes en relaciones con el resto del exterior, aumenta la participación de los viajes por motivo Asuntos personales (16,8%) y Compras (10,5%).

Los residentes en el municipio de Parla, durante el período de encuesta: 79.336 personas, integradas en 25.000 familias, generaron en un día laborable medio, 172.558 viajes, lo que supone 2,18 viajes/persona y 6,9 viajes por familia.

Los 14.547 empleos localizados en el municipio atrajeron 22.157 viajes por motivo trabajo, lo que supone un índice de 1,52 viajes/empleos.

Los 37.434 trabajadores residentes en Parla, generaron 60.012 viajes por motivo Trabajo lo que supone un índice de 1,60 viajes por motivo trabajo/Trabajador.

En la tabla adjunta se refleja el reparto modal de los viajes generados y atraídos por Parla, según ámbito espacial.

Tabla 5. Reparto modal de viajes, generados y atraídos por el municipio de Parla, según ámbito espacial

Medio de Transporte	INTERNOS		GENERADOS EXTERNOS				ATRAÍDOS EXTERNOS				TOTAL	
	Viajes	%	Madrid		Resto Exterior		Madrid		Resto Exterior		Viajes	%
			Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%		
A pie	79.364	84,1	0	0,0	1.712	3,6	0	0,0	0	0,0	81.077	41,7
Transporte Público	5.318	5,6	20.034	66,3	10.494	21,9	2.176	46,7	4.116	24,2	42.138	21,7
Transporte Privado	8.637	9,1	8.752	28,9	26.053	54,4	2.485	53,3	12.387	72,7	58.314	30,0
Otros	1.100	1,2	1.464	4,8	9.639	20,1	0	0,0	525	3,1	12.728	6,6
<b>Total</b>	<b>94.419</b>	<b>48,6</b>	<b>30.250</b>	<b>15,6</b>	<b>47.898</b>	<b>24,6</b>	<b>4.661</b>	<b>2,4</b>	<b>17.028</b>	<b>8,8</b>	<b>194.256</b>	<b>100,0</b>

En el conjunto de viajes, el 41,7% de los viajes se realiza A pie, mientras que el 30% se realiza en Transporte Privado y 21,7% lo realiza en Transporte Público

En viajes internos, lógicamente ganan participación los viajes A pie, utilizado en el 84,1% de los viajes, mientras que el vehículo privado es utilizado en el 9,1% de los viajes y el transporte público en el 5,6% de los viajes.

En viajes generados por Parla y atraídos por Madrid, prácticamente – de lo viajes se realizan en transporte público (66,8%), mientras que si son atraídos por el resto de municipios exteriores, la utilización del transporte público desciende al 21,9%, aumentando la participación del vehículo privado utilizando el 54,4%. Esta diferente conducta, se explica por la calidad de la oferta de transporte público en relaciones con Madrid y los posibles problemas de aparcamiento en Madrid.

Es notable el peso de Otros modos en viajes generados externos que alcanzan el 20,1%.

Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 “Terciario – Industrial” (Parla)

En viajes generados por Madrid atraídos por Parla, el medio más utilizado es el vehículo privado, utilizado en el 53,3% de los viajes, con un peso todavía relevante del transporte público: 46,7%.

En viajes generados por el resto de municipio exteriores atraídos por Parla, la participación del transporte privado alcanza el 72,7%, prácticamente triplicando la participación del transporte público: 24,2%, fiel reflejo de la menor calidad de la oferta de transporte público en estas relaciones.

En las tablas adjuntas se recoge el reparto modal de los viajes generados y atraídos por el municipio de Parla, considerando tres motivos: Trabajo, Estudio y Otros.

Tabla 6. Reparto modal de viajes por **motivo Trabajo** generados y atraídos por el municipio de Parla, según ámbito espacial

Medio de Transporte	INTERNOS		GENERADOS EXTERNOS				ATRAÍDOS EXTERNOS				TOTAL	
			Madrid		Resto Exterior		Madrid		Resto Exterior			
	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%
A pie	4.947	47,2	0	0,0	166	0,5	0	0,0	0	0,0	5.113	7,1
Transporte Público	1.592	15,2	12.704	67,6	5.196	16,9	1.229	46,9	2.172	24,0	22.893	32,0
Transporte Privado	3.034	29,0	5.161	27,5	19.422	63,2	1.393	53,1	6.784	74,8	35.794	49,9
Otros	899	8,6	922	4,9	5.969	19,4	0	0,0	106	1,2	7.896	11,0
<b>Total</b>	<b>10.472</b>	<b>14,6</b>	<b>18.787</b>	<b>26,2</b>	<b>30.753</b>	<b>42,9</b>	<b>2.622</b>	<b>3,7</b>	<b>9.062</b>	<b>12,6</b>	<b>71.696</b>	<b>100,0</b>

Tabla 7. Reparto modal de viajes por **motivo Estudios** generados y atraídos por el municipio de Parla, según ámbito espacial

Medio de Transporte	INTERNOS		GENERADOS EXTERNOS				ATRAÍDOS EXTERNOS				TOTAL	
			Madrid		Resto Exterior		Madrid		Resto Exterior			
	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%
A pie	23.754	91,4	0	0,0	941	15,4	0	0,0	0	0,0	24.695	66,5
Transporte Público	949	3,6	3.418	78,1	2.575	42,0	0	0,0	333	50,8	7.275	19,6
Transporte Privado	1.093	4,2	414	9,5	280	4,6	0	0,0	322	49,2	2.109	5,7
Otros	200	0,8	542	12,4	2.325	38,0	0	0,0	0	0,0	3.067	8,2
<b>Total</b>	<b>25.996</b>	<b>70,0</b>	<b>4.374</b>	<b>11,8</b>	<b>6.121</b>	<b>16,5</b>	<b>0</b>	<b>0,0</b>	<b>655</b>	<b>1,7</b>	<b>37.146</b>	<b>100,0</b>

Tabla 8. Reparto modal de viajes por **Otros Motivos** generados y atraídos por el municipio de Parla, según ámbito espacial

Medio de Transporte	INTERNOS		GENERADOS EXTERNOS				ATRAÍDOS EXTERNOS				TOTAL	
			Madrid		Resto Exterior		Madrid		Resto Exterior			
	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%	Viajes	%
A pie	50.663	87,4	0	0,0	605	5,5	0	0,0	0	0,0	51.268	60,0
Transporte Público	2.776	4,8	3.913	55,2	2.724	24,7	946	46,4	1.613	22,1	11.972	14,0
Transporte Privado	4.510	7,8	3.177	44,8	6.351	57,6	1.091	53,6	5.282	72,2	20.410	23,9
Otros	0	0,0	0	0,0	1.347	12,2	0	0,0	419	5,7	1.766	2,1
<b>Total</b>	<b>57.949</b>	<b>67,8</b>	<b>7.090</b>	<b>8,3</b>	<b>11.027</b>	<b>12,9</b>	<b>2.037</b>	<b>2,4</b>	<b>7.314</b>	<b>8,6</b>	<b>85.417</b>	<b>100,0</b>

En viajes por motivo Trabajo, que suponen el 44,0% de los viajes generados y atraídos por el municipio de Parla, en los viajes internos, el 14,6% de los viajes por motivo Trabajo, el medio más utilizado sigue siendo A pie, con una participación del 47,2% si bien ésta es menor de la observada para el conjunto de viajes, ganando peso las participaciones en transporte público y transporte privado.

En viajes externos por motivo Trabajo (tanto generados por Parla como atraídos por Parla), el transporte privado es el medio más utilizado en Generados Resto (63,2%), Atraídos Madrid (53,1%) y Atraídos Resto (74,8%), mientras que en Generados Resto Atraídos Madrid, el medio más utilizado es el Transporte público 67,6%, superior al 27,5% participación del transporte privado Esta mayor utilización del transporte público, se explica tal y como se ha señalado anteriormente, por la calidad del transporte público y problemas de aparcamiento en Madrid.

En viajes por motivo Estudios, el 19,1% de los viajes totales, los viajes internos suponen el 70,0%. El 91,4% de los viajes internos se realizan A pie. En viajes Generados Externos (generados por Parla y atraídos por el exterior), el Transporte público es utilizado en el 78,1% de los viajes cuando son atraídos por Madrid y por el 42,0% cuando son atraídos por el Resto del exterior. En este ámbito, ganan peso los viajes que se realizan en Otros modos: 38%.

En viajes Atraídos Externos, de escasa entidad, y sólo en relaciones generadas por el Resto del Exterior, se tiene un reparto 50/50 entre Transporte público y Transporte privado.

## Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 "Terciario – Industrial" (Parla)

En viajes por Otros motivos, el 36,8% de los viajes totales, de los que el 30,5% lo son por Compras, en los viajes internos, el 67,8% de los viajes de este motivo, el medio más utilizado es A pie, utilizado en el 87,4% de los viajes.

En viajes externos, tanto generados por Parla (Generados Externos) como atraídos por Parla (Atraídos Externos), se tiene un reparto similar al observado en el motivo Trabajo con mayor participación del transporte privado en Generados Resto Exterior (57,6%), Atraídos Madrid (53,6%) y Atraídos Resto Exterior (72,2%) y mayor participación del transporte público en Generados por Parla y Atraídos por Madrid (Generados Externos Madrid): 55,2%

Para caracterizar la distribución espacial de los viajes en relaciones con el exterior en Transporte público y en Transporte privado se han elaborado las tablas adjuntas, que recogen los viajes en estos modos, generados y atraídos por Parla en relaciones con el exterior, diferenciando tres motivos: Trabajo, Estudios y Resto de motivos.

Tabla 9. Viajes en principales relaciones con el exterior, **generados por Parla**, por motivo **Trabajo**, en Transporte Público y Transporte Privado

MUNICIPIO ATRACTOR	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE PRIVADO
Madrid	12.704	5.161
Getafe	1.680	2.989
Fuenlabrada	0	3.813
Pinto	404	1.753
Valdemoro	73	1.413
San Fernando de Henares	0	1.139
Torrejón de la Calzada	98	1.937
Alcorcón	9	835
Leganés	447	320
Fuera de la Comunidad de Madrid	68	1.937

Tabla 10. Viajes en principales relaciones con el exterior, **atraídos por Parla**, por motivo **Trabajo**, en Transporte Público y Transporte Privado

MUNICIPIO ATRACTOR	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE PRIVADO
Madrid	1.229	1.393
Fuenlabrada	102	1.475
Móstoles	178	1.011
Getafe	412	614
Torrejón de la Calzada	62	886
Pinto	499	457
Leganés	240	373
Torrejón de Velasco	193	264
Griñón	0	413

## Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 "Terciario – Industrial" (Parla)

Tabla 11. Viajes en principales relaciones con el exterior, **generados por Parla**, por motivo **Estudio**, en Transporte Público y Transporte Privado

MUNICIPIO ATRACTOR	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE PRIVADO
Madrid	3.418	414
Getafe	2.401	108

Tabla 12. Viajes en principales relaciones con el exterior, **atraídos por Parla**, por motivo **Estudio**, en Transporte Público y Transporte Privado

MUNICIPIO ATRACTOR	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE PRIVADO
Ciempozuelos	0	193
Pinto	298	0

Tabla 13. Viajes en principales relaciones con el exterior, **generados por Parla**, por **Otros Motivos**, en Transporte Público y Transporte Privado

MUNICIPIO ATRACTOR	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE PRIVADO
Madrid	3.913	3.177
Getafe	791	2.763
Valdemoro	0	568
Alcorcón	196	422
Torrejón de la Calzada	0	568
Fuera de la Comunidad de Madrid	87	972

Tabla 14. Viajes en principales relaciones con el exterior, **atraídos por Parla**, por **Otros Motivos**, en Transporte Público y Transporte Privado

MUNICIPIO ATRACTOR	TRANSPORTE PÚBLICO	TRANSPORTE PRIVADO
Madrid	946	1.091
Getafe	234	1.027
Torrejón de la Calzada	93	863
Torrejón de Velasco	312	681
Pinto	475	449
Casarrubuelos	118	336
Cubas de la Sagra	45	408
Fuenlabrada	125	216
Griñón	0	489
Serranillos del Valle	0	334

## 5. DEMANDA ATRAÍDA POR EL SECTOR 5

### 5.1. Estimación de los viajes atraídos

En la estimación de los viajes atraídos por los nuevos usos previstos en el Sector 5 se han considerado:

- Viajes atraídos por motivo Trabajo
- Viajes atraídos por motivo No Trabajo en usos Industriales y Terciario no comercial
- Viajes atraídos por motivo Compras en usos Comerciales

aceptando:

- Ocupación de los usos 80% de los m<sup>2</sup> construidos
- Ratio ——— diferenciados para cada uso
- Viajes por motivo trabajo ———
- Viajes por motivo No Trabajo un porcentaje de los viajes por motivo Trabajo diferente según tipo de uso
- Viajes por motivo Compras según ratios ——— según el uso comercial

con lo que se tienen las siguientes estimaciones:

#### Industrial Comercial

M <sup>2</sup> construidos	487.308 m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> ocupados	389.486 m <sup>2</sup>
Ratio 2,5 ———	Empleos	9.737 empleos	
Viajes	Motivo Trabajo	—————	Viajes= 19.474
	Viajes Otros Motivos	10% Viajes motivo Trabajo	1.947

**Terciario**

M <sup>2</sup> construidos	970.831 m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> ocupados	776.665 m <sup>2</sup>
Ratio 3,0 ———	Empleos	23.300 empleos	
Viajes	Motivo Trabajo	—————	Viajes= 46.600
	Viajes Otros Motivos	10% Viajes motivo Trabajo	4.660

**Industria ligera nido**

M <sup>2</sup> construidos	202.238 m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> ocupados	162.590 m <sup>2</sup>
Ratio 2,0 ———	Empleos	3.252 empleos	
Viajes	Motivo Trabajo	—————	Viajes= 6.504
	Viajes Otros Motivos	10% Viajes motivo Trabajo	650 viajes

**Gran Industria**

M <sup>2</sup> construidos	255.801 m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> ocupados	204.641 m <sup>2</sup>
Ratio 1,0 ———	Empleos	2.046 empleos	
Viajes	Motivo Trabajo	—————	Viajes= 4.092
	Viajes Otros Motivos	20% Viajes motivo Trabajo	818 viajes

**Comercial Oficinas**

M <sup>2</sup> construidos	125.585 m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> ocupados	100.468 m <sup>2</sup>
Ratio 4,0 ———	Empleos	4.018 empleos	
Viajes	Motivo Trabajo	—————	Viajes= 8.036
	Viajes Otros Motivos	25% Viajes motivo Trabajo	2.009 viajes

**Comercial (Centro Comercial) (GCO)**

M <sup>2</sup> construidos	144.300 m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> ocupados	115.440 m <sup>2</sup>
Ratio 2,0	Empleos	2.309 empleos	
Viajes	Motivo Trabajo		4.618 viajes
Viajes	por motivo Compras		46.176 viajes

**Comercial (GCO – A-42)**

M <sup>2</sup> construidos	141.131 m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup> ocupados	112.905 m <sup>2</sup>
Ratio 1,5	Empleos	1.694 empleos	
Viajes	Motivo Trabajo		3.388 viajes
Viajes	por motivo Compras		33.872 viajes

Viajes atraídos por los nuevos usos del Sector 5

Motivo Trabajo	92.712 viajes
Motivo No Trabajo	10.984 viajes
Motivo compras	80.048 viajes

## 5.2. Distribución espacial y reparto modal de los viajes atraídos

Para la distribución espacial y reparto modal se cuenta con la distribución espacial y reparto modal observadas en Parla en la EDM 2004, analizada en el capítulo anterior, y se acepta, de acuerdo con criterios de movilidad sostenible:

- Potenciación del uso de medios no motorizados y en transporte público
- Uso del vehículo compartido, lo que se traduce en ocupación elevada de los vehículos: 1,5 personas/coche en motivo Trabajo y No Trabajo y 2,5 personas/coche en motivo Compras
- Aumento de las relaciones de Parla con su entorno

En relaciones internas al Sector 5, se acepta se producirán el 10% de los viajes atraídos por los motivos No Trabajo y Compras, con lo que en relaciones con el exterior se tendrá:

- Motivo Trabajo 92.712 viajes
- Motivo No trabajo 9.076 viajes
- Motivo Compras 72.043 viajes

A continuación se recoge el proceso de cálculo (hipótesis) de la distribución espacial y el reparto modal de los viajes externos por motivo Trabajo, No Trabajo y Compras.

**A) VIAJES EXTERNOS POR MOTIVO TRABAJO 92.712 viajes**

Distribución espacial

Generados Parla	40%	37.085 viajes
Generados Madrid	15%	13.907 viajes
Generados Resto Exterior	45%	41.720 viajes

**Viajes externos por motivo Trabajo en vehículo privado**

Generados Parla	25%	9.271 viajes en veh. Privado	6.181 viajes/coche
Generados Madrid	40%	5.563 viajes en veh. Privado	3.709 viajes/coche
Generados Resto Exterior	60%	25.032 viajes en veh. Privado	16.688 viajes/coche

**Tráfico en las horas punta (en % de Entradas + Salidas)**

	<b>Entrando</b>	<b>Saliendo</b>
Hora punta de la mañana	16,5%	3%
Hora punta de la tarde	3%	12,5%

**Reparto por accesos**

		<b>VIAJES</b>	<b><u>Hora Punta Mañana</u></b>		<b><u>Hora Punta Tarde</u></b>	
		<b>Diarios</b>	<b>Entrando</b>	<b>Saliendo</b>	<b>Entrando</b>	<b>Saliendo</b>
<b><u>Generados Parla</u></b>		6.181	1.020	185	185	773
<b><u>Generados Madrid</u></b>						
Acceso A-42 Sector 5 Norte	2/3 x 3.709 =	2.473	408	74	74	309
Acceso A-42 Sector 5 Sur	1/3 x 3.709 =	1.236	204	37	37	155
<b><u>Generados Resto Exterior</u></b>						
Acceso A-42 Sector 5 Norte	15% x 16.688=	2.503	413	75	75	313
Acceso A-42 Sector 5 Sur	10% x 16.688=	1.669	275	50	50	209
Acceso M-410	25% x 16.688=	4.172	688	125	125	522
Acceso M-419	50% x 16.688=	8.344	1.377	250	250	1.043

**B) VIAJES EXTERNOS MOTIVO NO TRABAJO****10.084 viajes**

Distribución espacial

Generados Parla	20%	1.815 viajes
Generados Madrid	40%	3.630 viajes
Generados Resto Exterior	40%	3.630 viajes

**Viajes externos por motivo No Trabajo en vehículo privado**

Generados Parla	50%	908 viajes	757 viajes/coche
Generados Madrid	65%	2.360 viajes	1.966 viajes/coche
Generados Resto Exterior	75%	2.722 viajes	2.269 viajes/coche

**Tráfico en las horas punta (en % de Entradas + Salidas)**

	<b>Entrando</b>	<b>Saliendo</b>
Hora punta de la mañana	5%	3%
Hora punta de la tarde	4%	8%

**Reparto por accesos**

		<b>VIAJES</b>	<b>Hora Punta Mañana</b>		<b>Hora Punta Tarde</b>	
		<b>Diarios</b>	<b>Entrando</b>	<b>Saliendo</b>	<b>Entrando</b>	<b>Saliendo</b>
<b><u>Generados Parla</u></b>		757	38	23	30	61
<b><u>Generados Madrid</u></b>						
Acceso A-42 Centro	75% x 1.996 =	1.475	74	44	59	118
Acceso A-42 Sur	25% x 1.996 =	491	25	15	20	39

**Generados Resto Exterior**

Acceso A-42 Centro	15% x 2.269 =	340	17	10	14	27
Acceso A-42 Sur	10% x 2.269 =	227	11	7	9	18
Acceso M-410	25% x 2.269 =	567	28	17	23	45
Acceso M-419	50% x 2.269 =	1.135	57	34	45	91

**C) VIAJES EXTERNOS POR MOTIVO COMPRAS****80.049 viajes**

Distribución espacial

Generados Parla	60%	48.029 viajes
Generados Madrid	5%	4.002 viajes
Generados Resto Exterior	35%	28.017 viajes

**Viajes externos por motivo Compra en vehículo privado**

Generados Parla	50%	24.015 viajes en veh. Privado	9.606 viajes/coche
Generados Madrid	90%	3.602 viajes en veh. Privado	1.441 viajes/coche
Generados Resto Exterior	80%	22.414 viajes en veh. Privado	8.965 viajes/coche

**Tráfico en las horas punta (en % de Entradas + Salidas)**

	<b>Entrando</b>	<b>Saliendo</b>
Hora punta de la mañana	0,0	0,0
Hora punta de la tarde	6,0%	4,0%

**Reparto por accesos**

		<b>TOTAL</b>	<b><u>Hora Punta Mañana</u></b>		<b><u>Hora Punta Tarde</u></b>	
		<b>Diarios</b>	<b>Entrando</b>	<b>Saliendo</b>	<b>Entrando</b>	<b>Saliendo</b>
<b><u>Generados Parla</u></b>		9.606	0	0	576	384
<b><u>Generados Madrid</u></b>						
Acceso A-42 Centro	50% x 1.441 =	720	0	0	43	29
Acceso A-42 Sur	50% x 1.441 =	720	0	0	43	20
<b><u>Generados Resto Exterior</u></b>						
Acceso A-42 Centro	5% x 8.965 =	448	0	0	27	18
Acceso A-42 Sur	15% x 8.965 =	1.344	0	0	81	54
Acceso M-410	30% x 8.965 =	2.690	0	0	161	108
Acceso M-419	50% x 8.965 =	4.483	0	0	269	179

## 6. IMPACTO EN EL VIARIO DE ACCESO

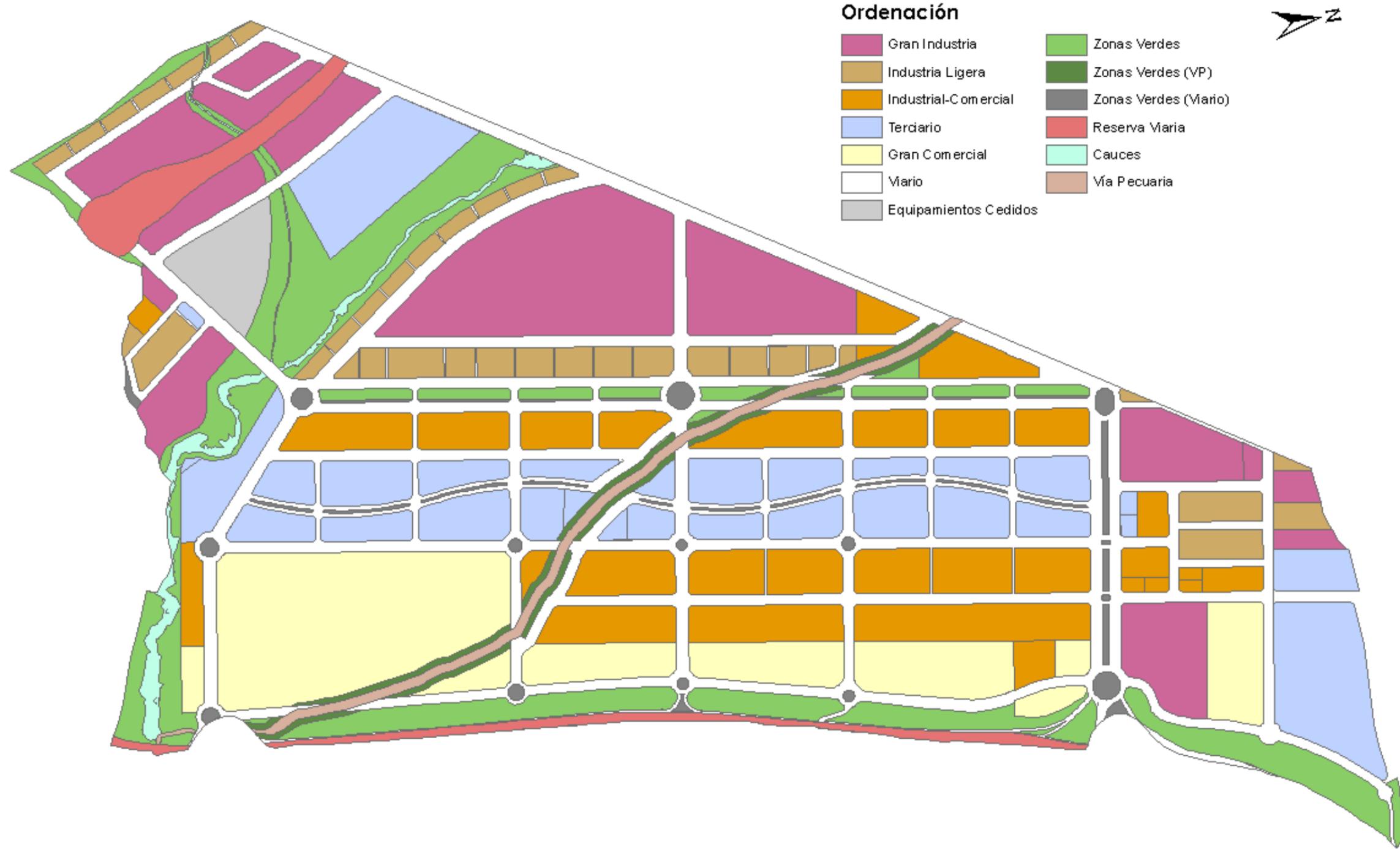
### 6.1. Viario de acceso

En la figura adjunta se refleja el viario de acceso al Sector 5 del P.G.O.U. de Parla, que se realizará a través de las carreteras A-42 (de titularidad Estatal), M-410 y M-49 (de titularidad autonómica).

El acceso desde la M-419 se realizará a través de un enlace tipo trompeta (a construir) que conectará con el eje principal E-W del Sector 5.

El acceso desde la M-410 se realizará a través de una glorieta sobre esta vía, ya construido, que conectará con el eje principal N-S del Sector 5.

El acceso desde la A-42, reflejado en el plano adjunto, se realiza a través de los enlaces Centro y Sur de Parla ya existentes y un nuevo enlace intermedio, apoyado en un paso superior existente. Estos tres enlaces también canalizaron las relaciones del casco urbano de Parla con el Sector 5.

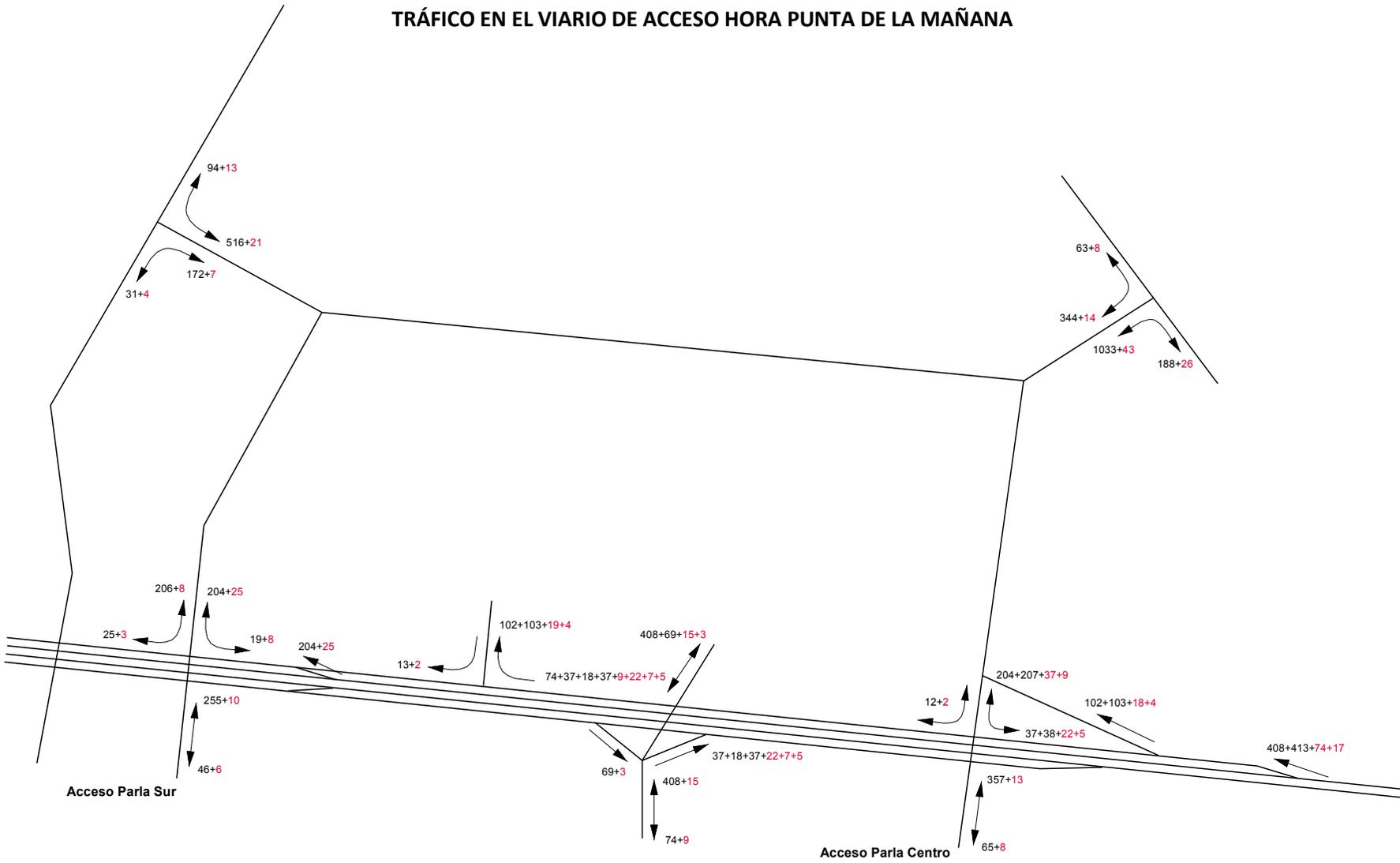


## 6.2. Impacto en el viario de acceso

En las figuras adjuntas se refleja el tráfico en las conexiones del viario de acceso con el viario del Sector 5, en las horas punta de la mañana y de la tarde, derivado de la asignación de la demanda en vehículo privado y su distribución espacial estimada en el apartado 5.2

TRÁFICO EN EL VIARIO DE ACCESO HORA PUNTA DE LA MAÑANA

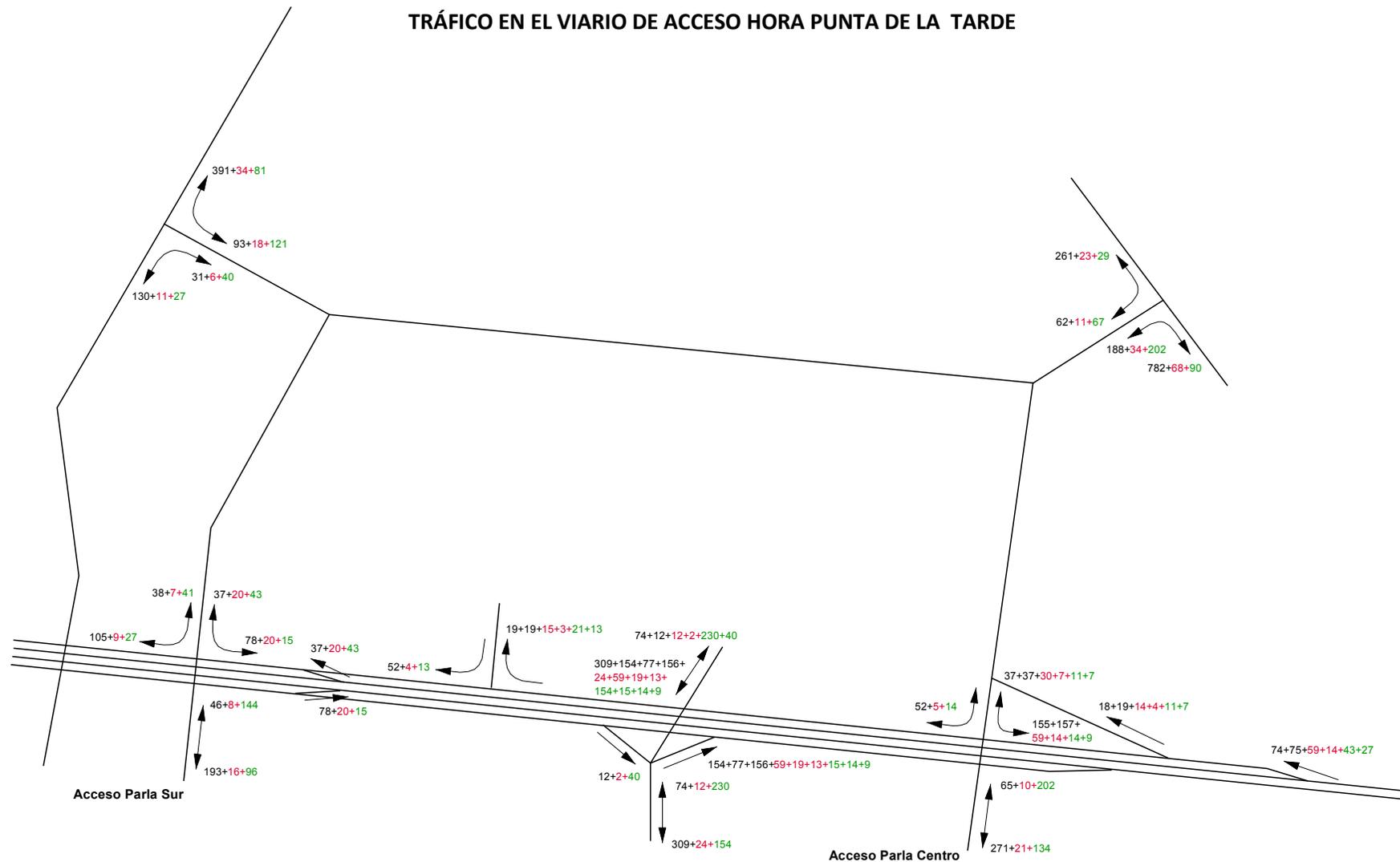
Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



408 Motivo Trabajo  
74 Motivo No Trabajo

TRÁFICO EN EL VIARIO DE ACCESO HORA PUNTA DE LA TARDE

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



74 Motivo Trabajo  
 59 Motivo No Trabajo  
 43 Motivo Compras

## 7. ANÁLISIS DEL FUNCIONAMIENTO DEL VIARIO DE ACCESO

### 7.1. Metodología

Los puntos más conflictivos en el funcionamiento del viario de acceso son las glorietas de los enlaces de conexión de la A-42 con el viario del Sector 5 y Parla, en particular las glorietas existentes del “lado” de Parla, en el enlace Centro y en el propuesto enlace intermedio.

El análisis del funcionamiento de estas glorietas se va a realizar utilizando el método del CETUR.

En este método se acepta que la capacidad máxima de una entrada es fija e igual a 1500 veh/hora, es decir, la capacidad de un carril a velocidad reducida pero sin interferencias, y que considera que una parte también de los vehículos que abandonan la calzada circular en la anterior salida (20%) pueden considerarse tráfico molesto, en la medida en que su decisión de salir y no pasar por delante de la entrada no es percibida por el conductor entrante con el tiempo suficiente para decidirse a iniciar la maniobra de entrada.

En definitiva, la fórmula simplificada para el caso de una entrada y una calzada anular de un solo carril es la siguiente:

$$C_e = 1500 - 5/6 (Q_c + 0,2 Q_s)$$

donde:

- C<sub>e</sub> es la capacidad de la entrada
- Q<sub>c</sub> es el tráfico que circula por la calzada anular delante de la entrada
- Q<sub>s</sub> es el tráfico que sale por el mismo brazo  
(todos los tráficos en vehículos ligeros por hora)

Para el cálculo de capacidades de entradas a glorietas que no cumplan las simplificaciones de la fórmula (un solo carril de entrada y en anillo), el método de CETUR propone las siguientes modificaciones:

En el caso de glorietas urbanas de pequeño diámetro (10 a 30 metros), se considera que una anchura media del anillo de 8 metros no engendra una circulación anular en dos filas, aunque favorece la entrada forzada de aquellos vehículos que simplemente giran a la derecha. Por ello, en estos casos, debe utilizarse un tráfico molesto del 90% del real, es decir, multiplicar el segundo sumando de la fórmula por 0,9.

Para las de diámetro superior, una anchura media del anillo de 8 metros, permite la formación de dos filas de circulación anular. En esos casos, debe utilizarse como tráfico molesto un 70% del real, es decir, debe multiplicarse el segundo sumando de la fórmula por 0,7.

En cuanto a la influencia de la anchura de la entrada, se supone que con una anchura de anillo o que permita la doble circulación, una entrada de dos carriles aumenta la capacidad de la misma en torno a un 40%. De manera que en estos casos debe multiplicarse ésta por 1,4 para obtener la capacidad real, hasta 2.100 veh/hora.

En la publicación de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid “Recomendaciones para el diseño de glorietas en carreteras suburbanas”, se recoge una comparación entre el funcionamiento real de una glorieta situada en la M-503 y el cálculo de la capacidad en saturación con las capacidades calculadas por la fórmula del CETUR y la fórmula empleada por el Transport Research Road Laboratory en el programa ARCADY, resultando que el tráfico aforado era superior al previsible según las fórmulas francesa e inglesa. La media de esta superioridad es de más de un 40% en el caso de la fórmula francesa y de más del 50% en el caso de la fórmula del TRRL.

De acuerdo con estas consideraciones y teniendo en cuenta la capacidad de los ramales que se recoge en la tabla adjunta (HCM 2000), que refleja sensibles diferencias en las capacidades de ramales de más de 1 carril en relación con lo establecido en el método CETUR y las características geométricas de las glorietas objeto de análisis, se acepta:

CAPACIDAD APROXIMADA DE LOS TRONCOS DE RAMAL

<u>Velocidad libre del ramal</u>	<u>Capacidad (vel/h)</u>	
	<u>Ramales de un carril</u>	<u>Ramales de dos carriles</u>
$V_{LR}$ (km/hora)		
>80,4	2,200	4,400
66-80,4	2,100	4,100
50-65	2,000	3,800
34-49	1,900	3,500
>34	1,800	3,200

- Acceso de 1 carril en glorieta de enlace Intermedio en viario de Parla  
 $C_e = 1.500 - 0,9 \times 5/6 (Q_c + 0,2 \times Q_s)$
- Acceso de 2 carriles en glorieta de enlace Centro en viario de Parla  
 $C_e = 2.500 - 0,7 \times 5/6 (Q_c + 0,2 \times Q_s)$
- Acceso de 3 carriles en glorieta en enlace Centro en viario de Parla  
 $C_e = 3.200 - 0,7 \times 5/6 (Q_c + 0,2 \times Q_s)$

que son conservadoras, de acuerdo con lo observado en glorietas en Madrid.

Para el cálculo de niveles, se acepta de acuerdo con la Guía Suiza de cálculo de capacidad en rotondas, que el tiempo de espera medio vendrá dado por la expresión:

\_\_\_\_\_

y la siguiente relación Nivel de Servicio y Demora (Tiempo medio de espera)

Nivel de Servicio	Demora (seg/veh)
A	0 -10
B	> 10 - 15
C	> 15 – 25
D	> 23 - 35
E	> 35 – 50
F	> 50

Para traducir el tráfico horario a tráfico horario en vehículos ligeros equivalentes, se acepta un factor  $K = 1,084$ , en función de la expresión:

\_\_\_\_\_

Terreno llano  $E_c = 1,5$  % de pesados = 6%

Factor de hora punta

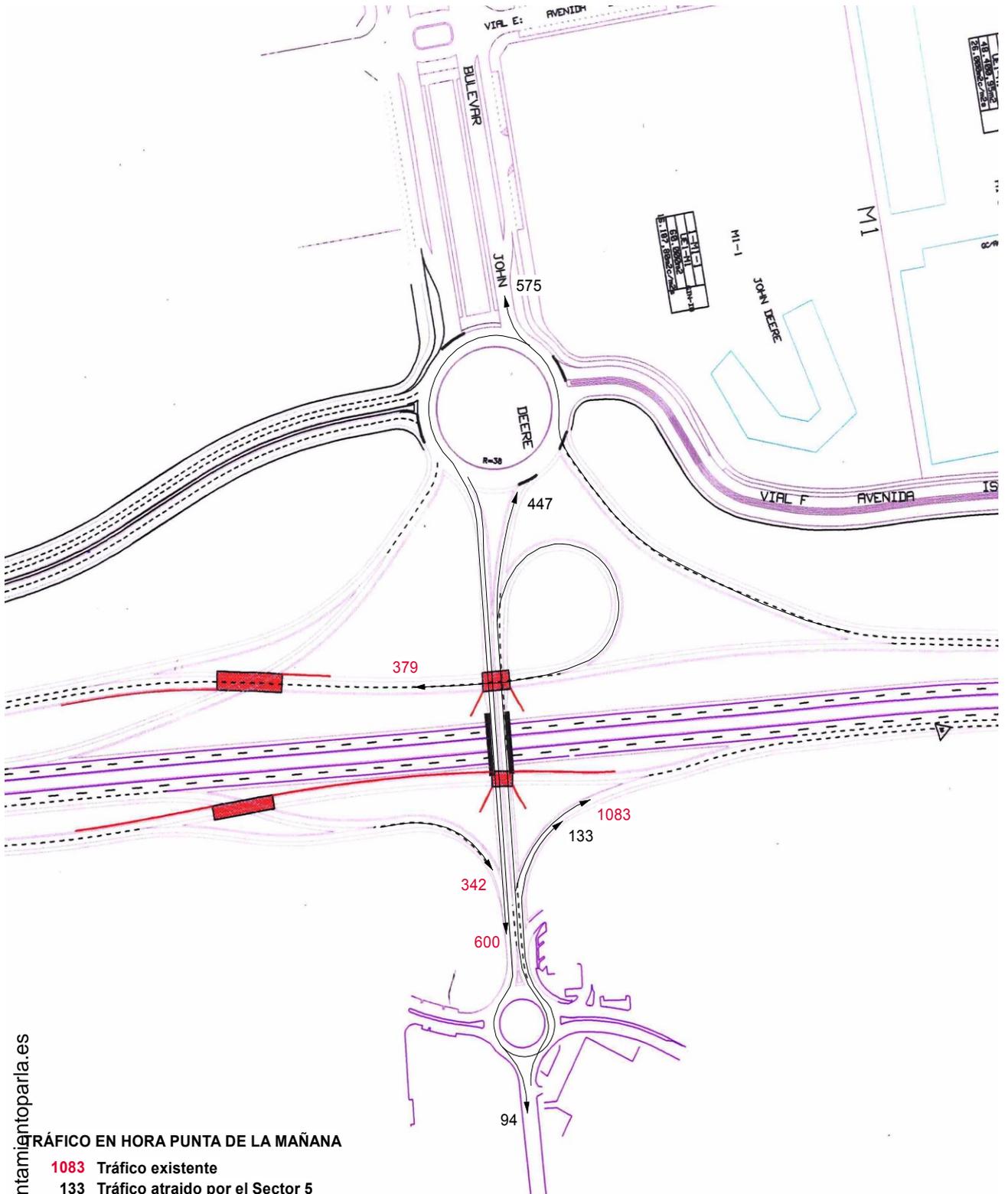
$f_{HP} = 0,95$

## 7.2. Tráfico en las horas punta de la mañana y de la tarde

En las figuras adjuntas se refleja el tráfico en las glorietas de los enlaces de la A-42, accesos al Sector 5, añadiendo al tráfico existente, el tráfico atraído por los nuevos usos.

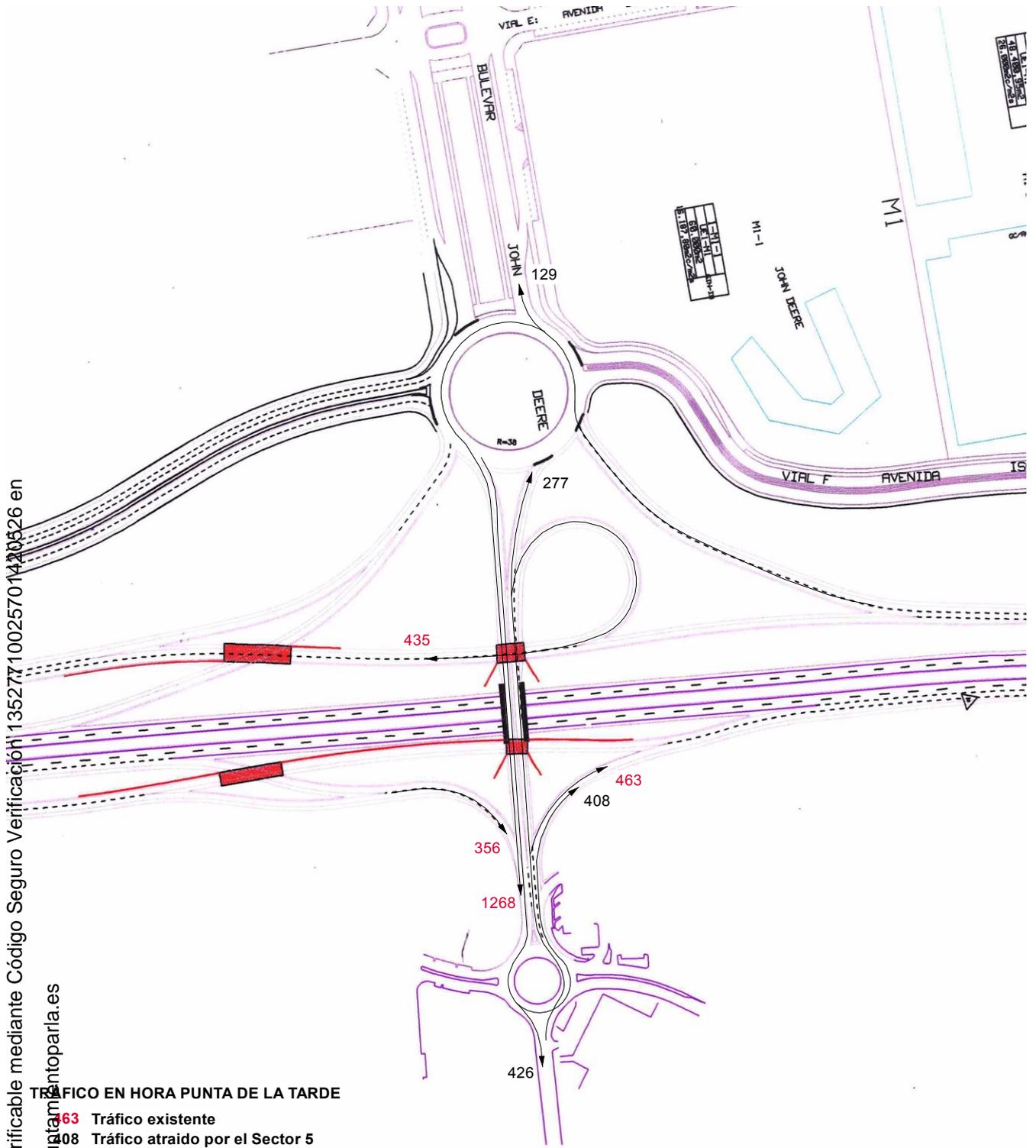
El tráfico existente en las horas punta de la mañana se ha estimado como la media de los observados de 7 a 8 horas y de 8 a 9 horas, mientras que en la hora punta de la tarde se ha estimado como la media de los observados de 18 a 19 horas y de 19 a 20 horas.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

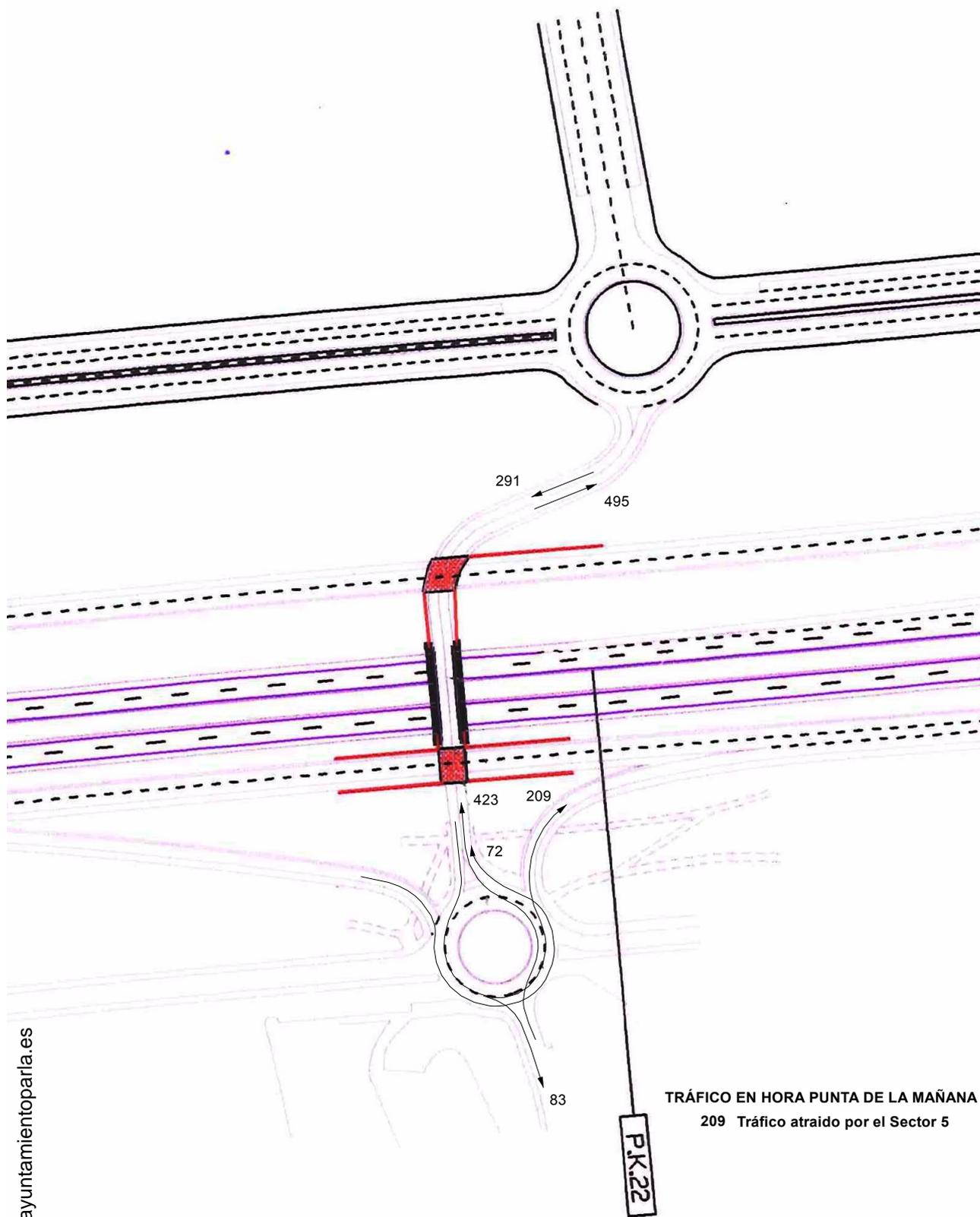


**TRÁFICO EN HORA PUNTA DE LA MAÑANA**

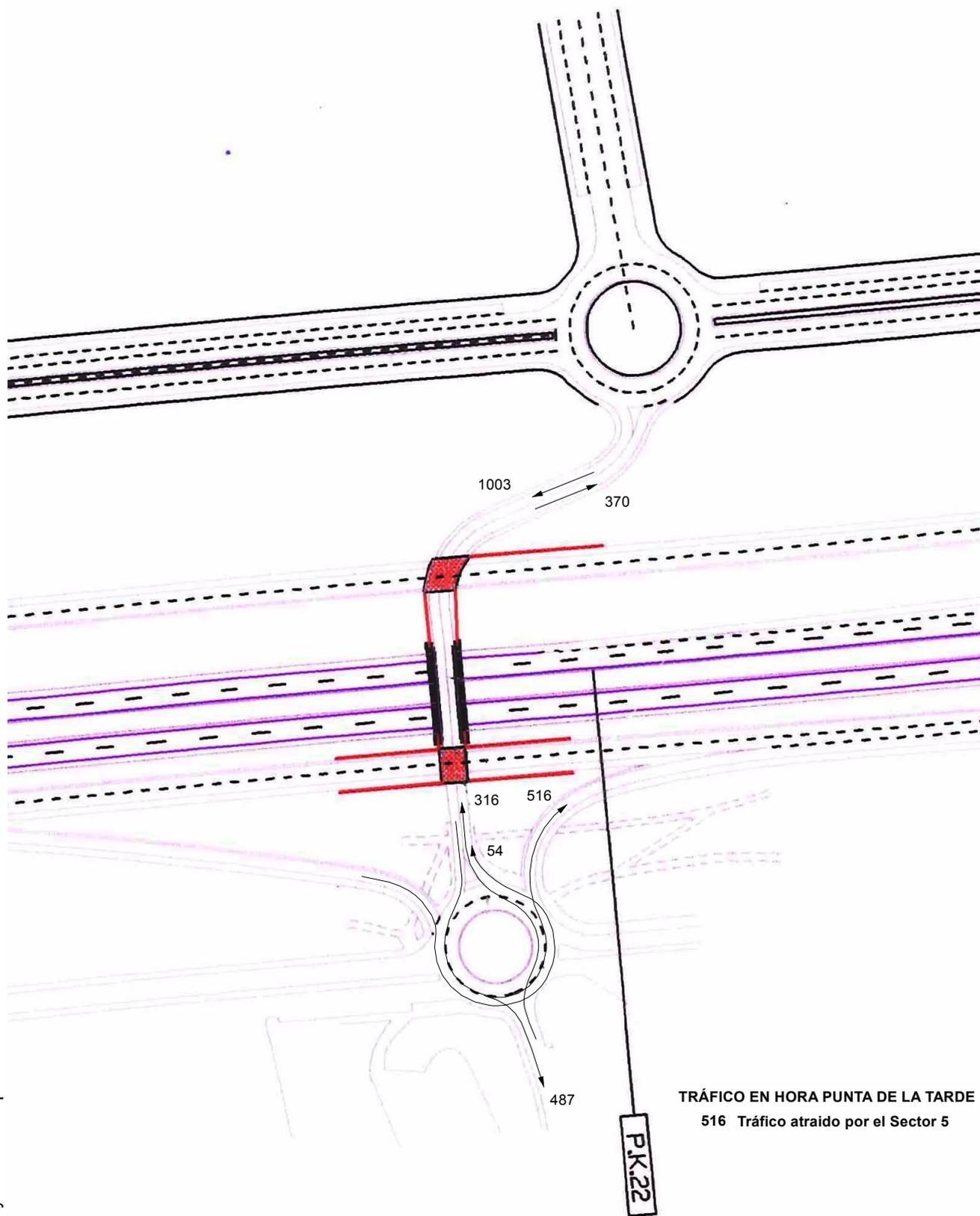
- 1083 Tráfico existente
- 133 Tráfico atraído por el Sector 5

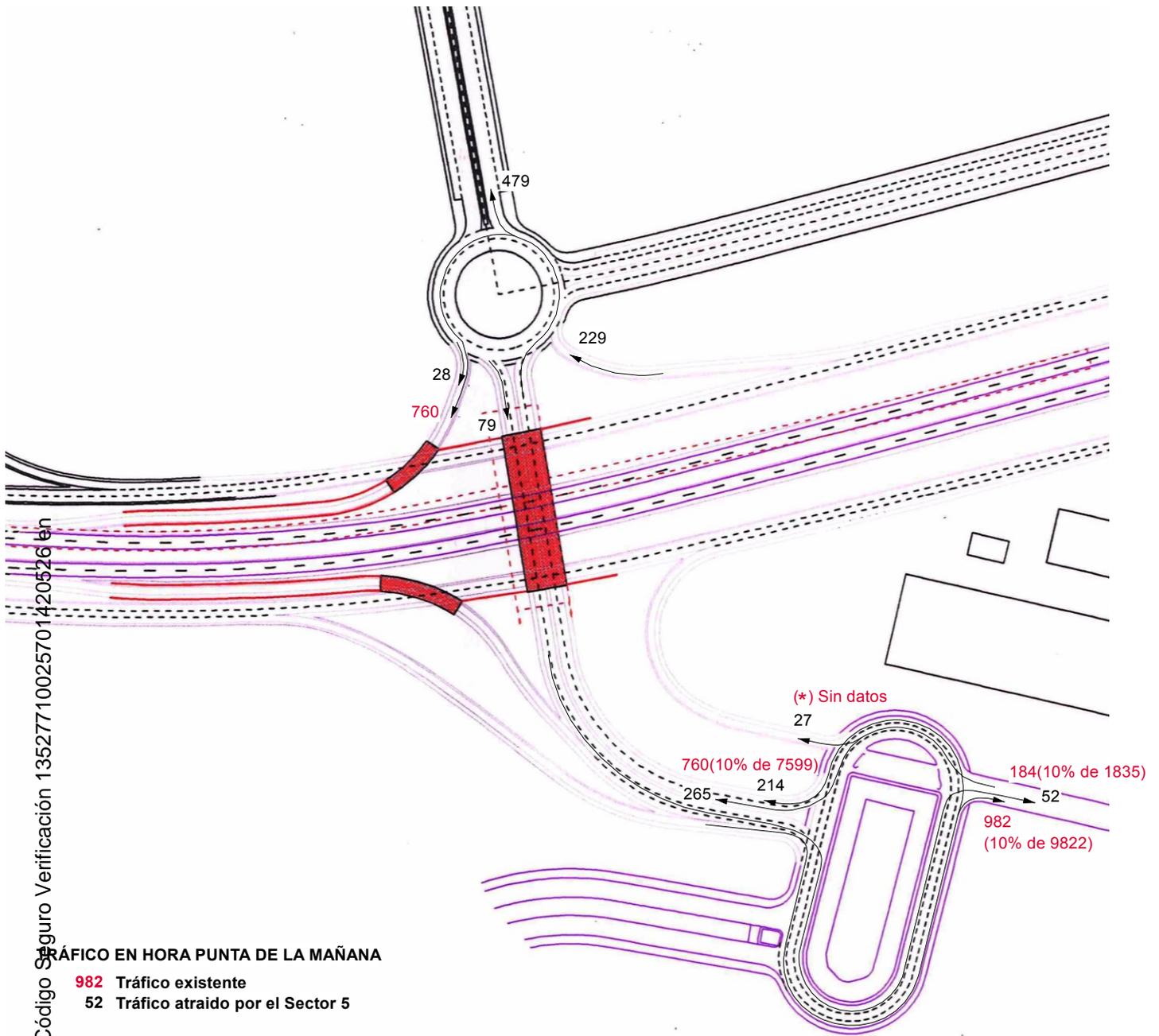


Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

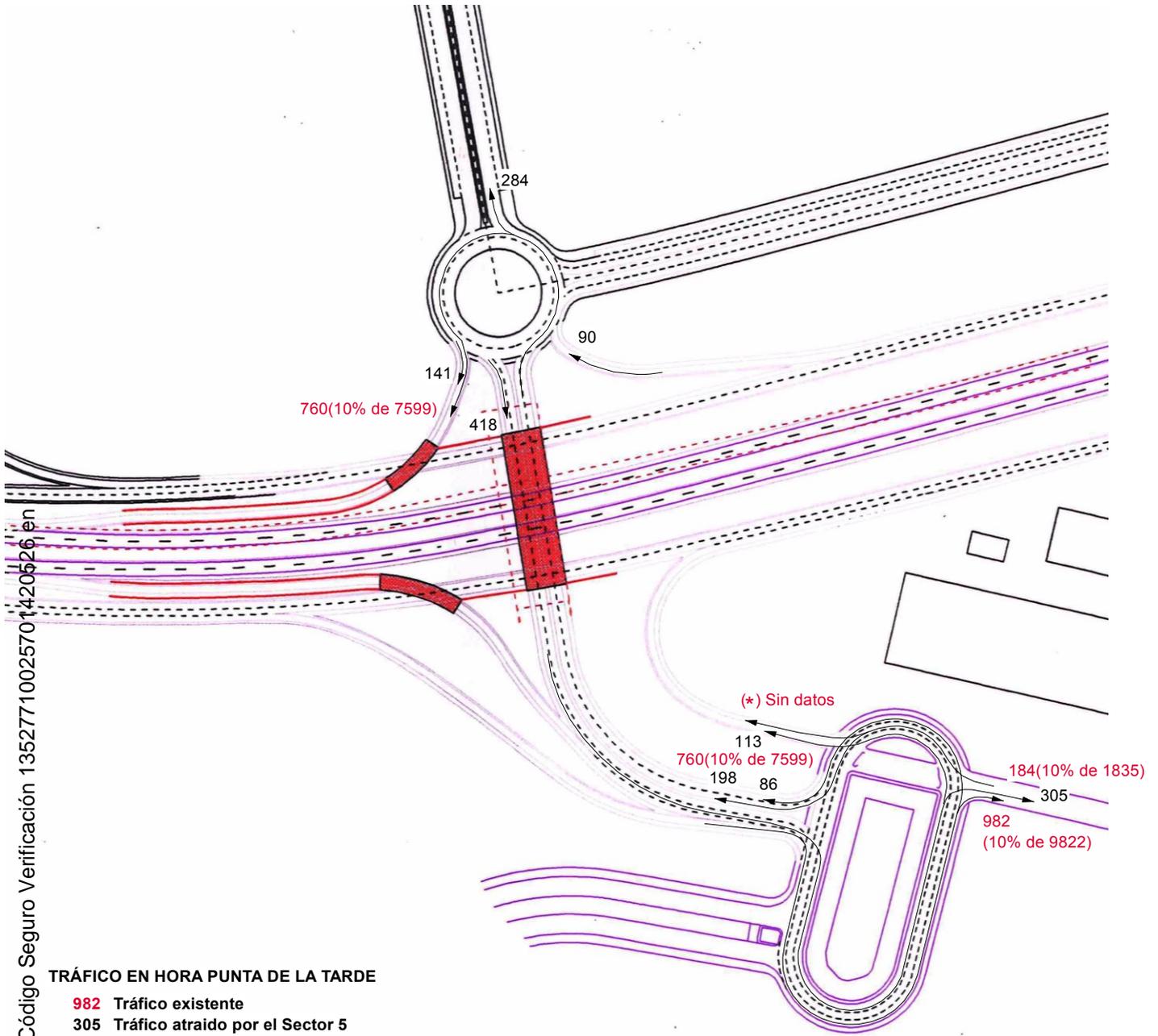


Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>





Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



### 7.3. Niveles de servicio en accesos conflictivos

Los puntos conflictivos en las glorietas son los accesos desde el Sector 5 a las glorietas existentes en el Enlace Centro de Parla y en el enlace intermedio, que son de menor tamaño que las existentes o previstas en el viario del Sector 5 y además soportan mayores niveles de tráfico.

#### 7.3.1. Nivel de servicio en acceso desde Sector 5 a glorieta Este del Enlace Parla Centro

Con la actual configuración el acceso es de dos carriles y se tendrá:

##### - En hora punta de la mañana

- $Q_e = 1.169 \text{ veh/hora} = 1.267 \text{ veh x lig x equiv/hora}$
- $Q_s = 2.042 \text{ veh/hora} = 2.214 \text{ veh x lig x equiv/hora}$
- $Q_c = 200 \text{ veh/hora} = 217 \text{ veh x lig x equiv/hora (Estimado)}$
- $C_e = 2.500 - 0,7 \times 5/6 (217 + 0,2 \times 2.214) = 2.115 \text{ veh x lig x equi/hora}$
- $T(\text{seg}) = \text{_____}$
- Nivel de Servicio A

##### - En hora punta de la tarde

- $Q_e = 2.458 \text{ veh/hora} = 2.664 \text{ veh x lig x equiv/hora}$
- $Q_s = 1.583 \text{ veh/hora} = 1.716 \text{ veh x lig x equiv/hora}$
- $Q_c = 200 \text{ veh/hora} = 217 \text{ veh x lig x equiv/hora}$
- $C_e = 2.500 - 0,7 \times 5/6 (217 + 0,2 \times 1.716) = 2.173 \text{ veh x lig x equi/hora}$

Como  $Q_e > C_e$ , el acceso con esta configuración funcionará en nivel F en la hora punta de la tarde.

Si se amplia a tres carriles el acceso desde el Sector 5 se tendrá en la hora punta de la tarde.

$$C_e = 3.200 - 0,7 \times 5/6 (217 + 0,2 \times 1.716) = 2.873 \text{ veh x lig x equiv/hora}$$

$$T = \text{—————}$$

El acceso, con tres carriles, funcionará en nivel B en la hora punta de la tarde.

### 7.3.2. Nivel de servicio en acceso desde Sector 5 a glorieta este del Enlace Intermedio

Este acceso es de un carril con lo que se tendrá:

#### - En hora punta de la mañana

- $Q_e = 291 \text{ veh/hora} = 315 \text{ veh x lig x equiv/hora}$
- $Q_s = 495 \text{ veh/hora} = 537 \text{ veh x lig x equiv/hora}$
- $Q_c = 200 \text{ veh/hora} = (\text{Estimado}) = 217 \text{ veh x lig x equiv/hora}$
- $C_e = 1.500 - 0,9 \times 5/6 (217 + 0,2 \times 2.537) = 1.257 \text{ veh x lig x equiv/hora}$
- $T = \text{—————}$
- El acceso funcionará en Nivel de Servicio A

#### - En hora punta de la tarde

- $Q_e = 1.003 \text{ veh/hora} = 1.087 \text{ veh x lig x equiv/hora}$
- $Q_s = 370 \text{ veh/hora} = 401 \text{ veh x lig x equiv/hora}$
- $Q_c = 200 \text{ veh/hora} = 217 \text{ veh x lig x equiv/hora}$
- $C_e = 1.500 - 0,9 \times 5/6 (217 + 0,2 \times 401) = 1.277$
- $T = \text{—————}$
- El acceso funcionará en Nivel de Servicio B

## 8. CONCLUSIONES

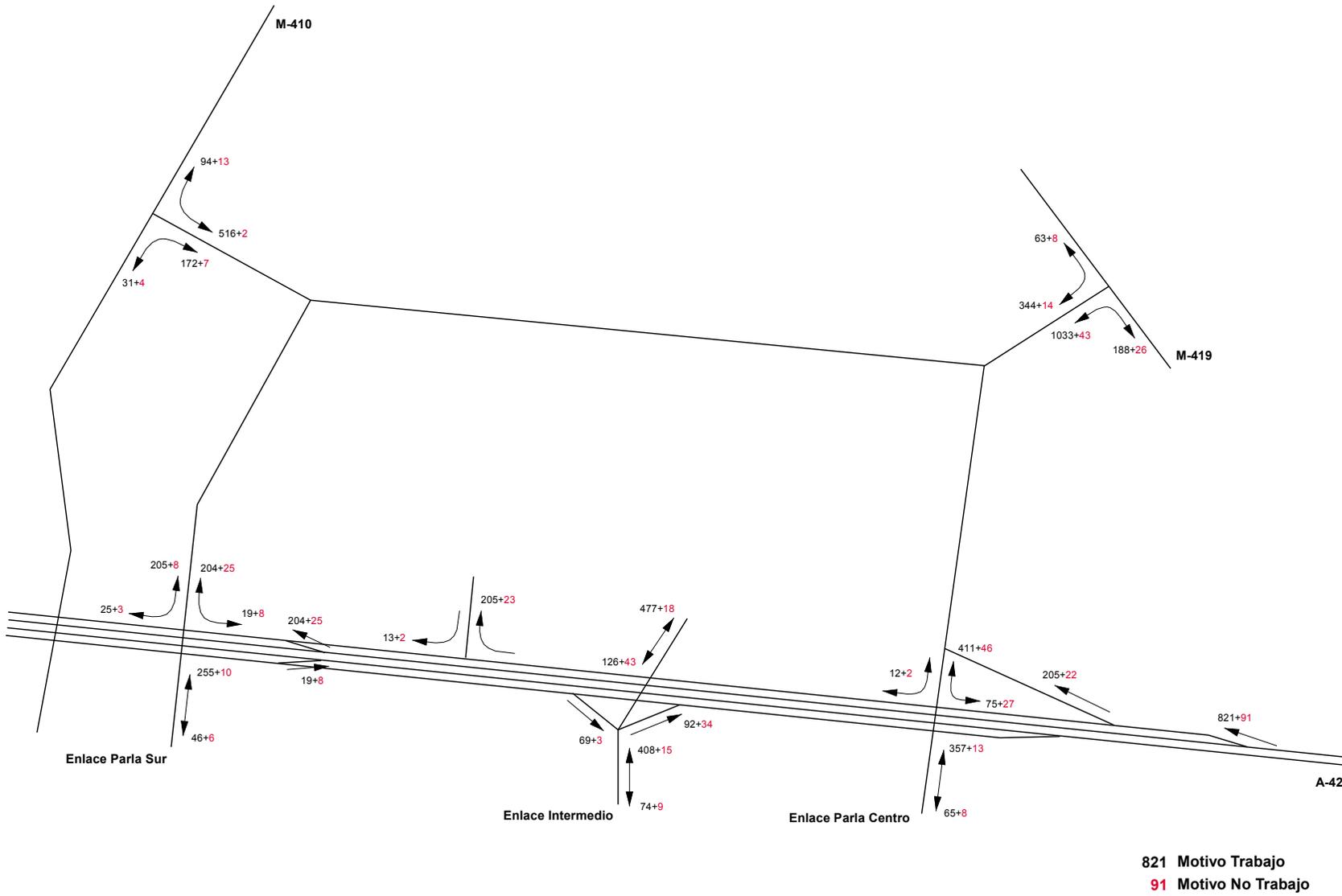
Los 2.328.177 m<sup>2</sup> edificables de usos lucrativos previstos en el Plan Parcial del Sector 5 “Terciario – Industrial” del PGOU de Parla, atraerán en un día medio 51.582 viajes de coche, con el reparto por zona de generación y hora punta que se refleja en la tabla adjunta:

Tabla 15. Demanda de transporte en vehículo privado (viajes de coches atraídos por el Sector 5)

Zona Generación	Diario	Punta Mañana		Punta Tarde	
	E + S	Entradas	Salidas	Entradas	Salidas
Parla	16.544	1.058	208	791	1.218
Madrid	7.116	711	170	470	670
Resto Exterior	27.922	2.866	568	591	2.627
<b>Total</b>	<b>51.582</b>	<b>4.635</b>	<b>946</b>	<b>1.852</b>	<b>4.515</b>

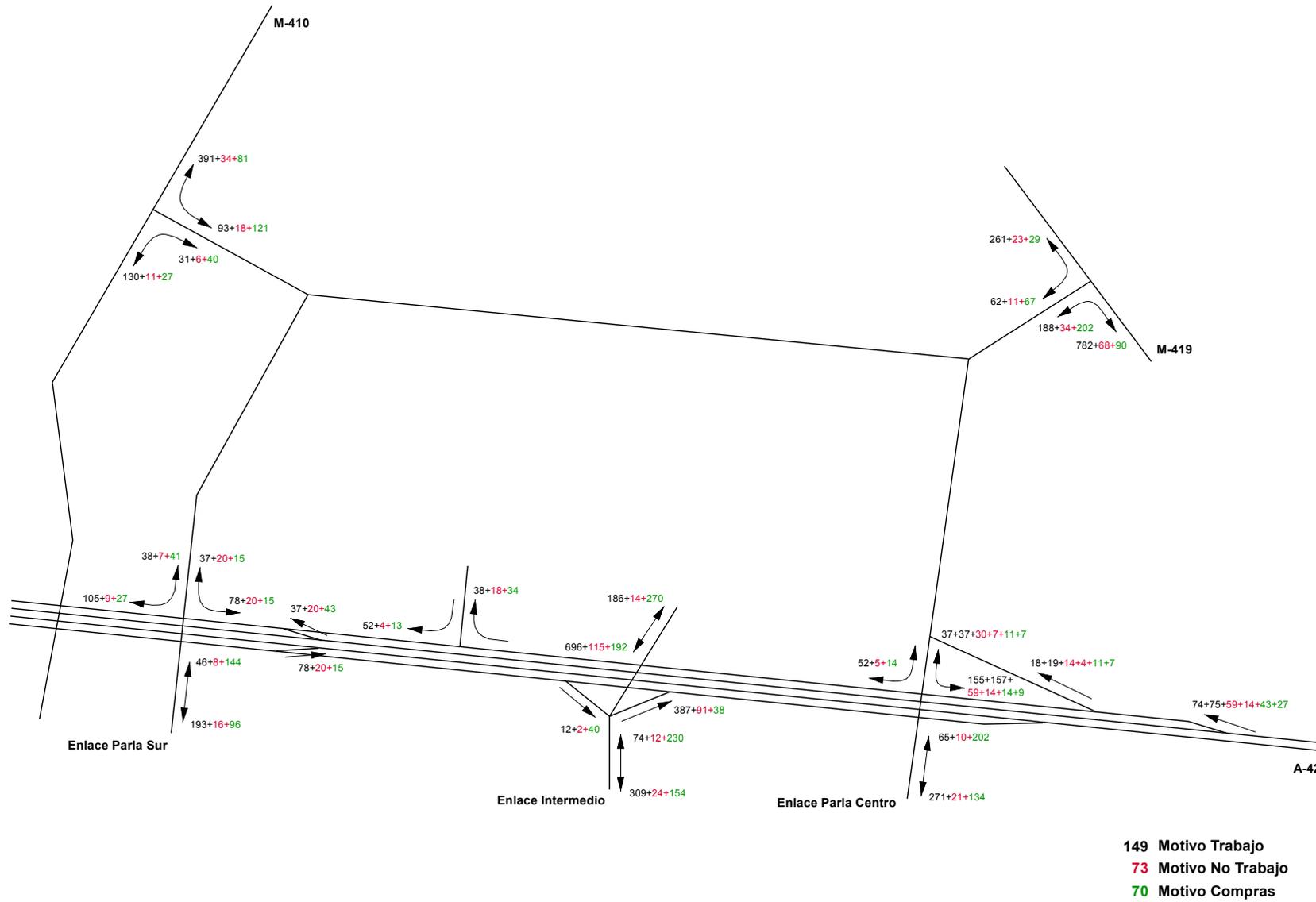
Estos tráficos se han asignado al viario de acceso del Sector 5: A-42, M-410 y M-419, teniendo en cuenta la zona de generación y los puntos previstos de conexión con el viario exterior, obteniéndose los tráficos que se reflejan en las figuras adjuntas:

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 "Terciario – Industrial" (Parla)

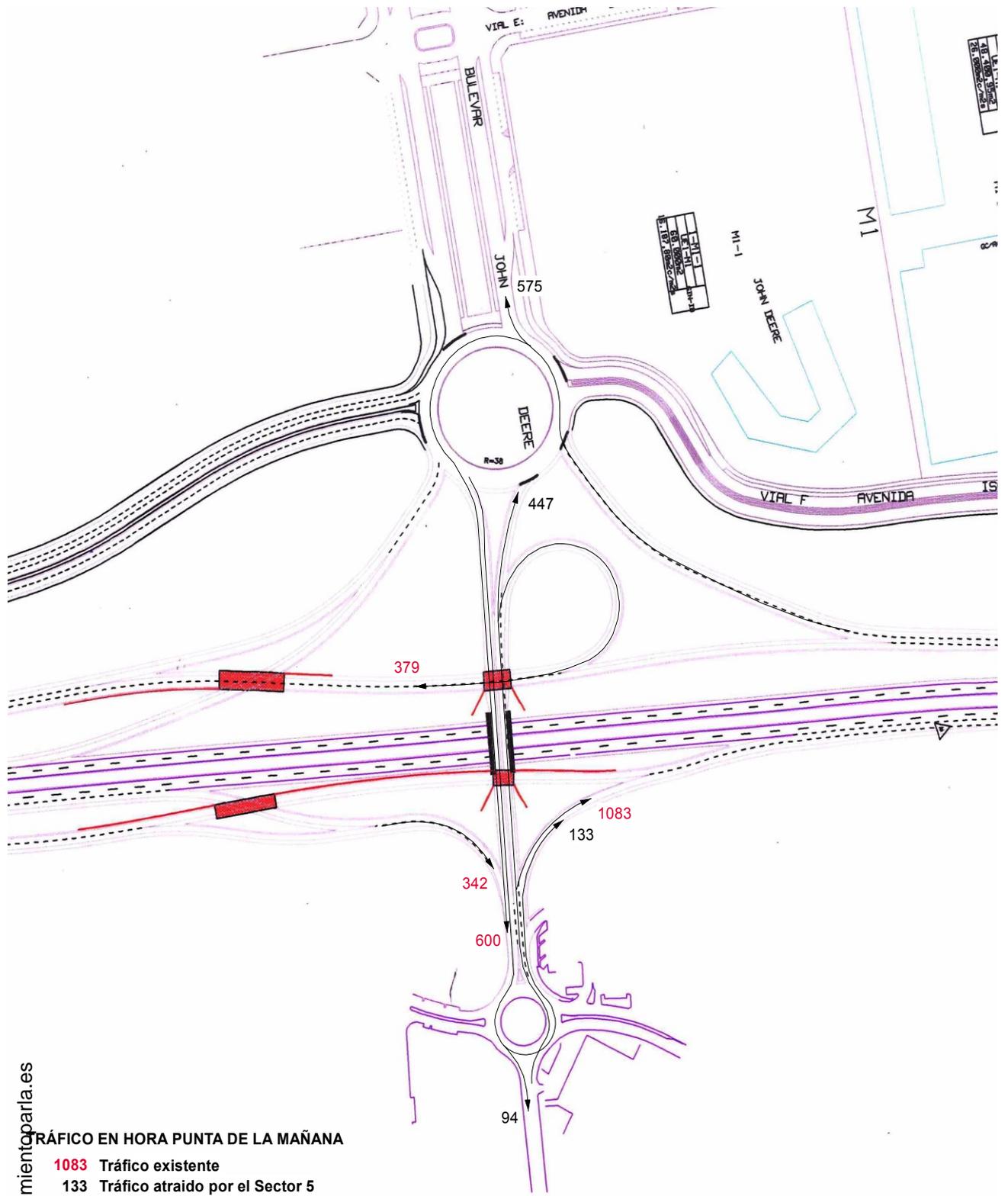
Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



Los puntos más conflictivos en el viario de acceso son las glorietas Este (del lado de Parla) de los enlaces Centro e Intermedio, pues soportan los mayores niveles de tráfico y sus características geométricas (diámetro y carriles de acceso) son inferiores a los que se tienen en las de lado del Sector 5.

El funcionamiento de estas glorietas se ha analizado utilizando el método del CETUR para el tráfico en las horas punta de la mañana y de la tarde, añadiendo al tráfico existente, el tráfico atraído por el Sector 5 en dichas horas.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

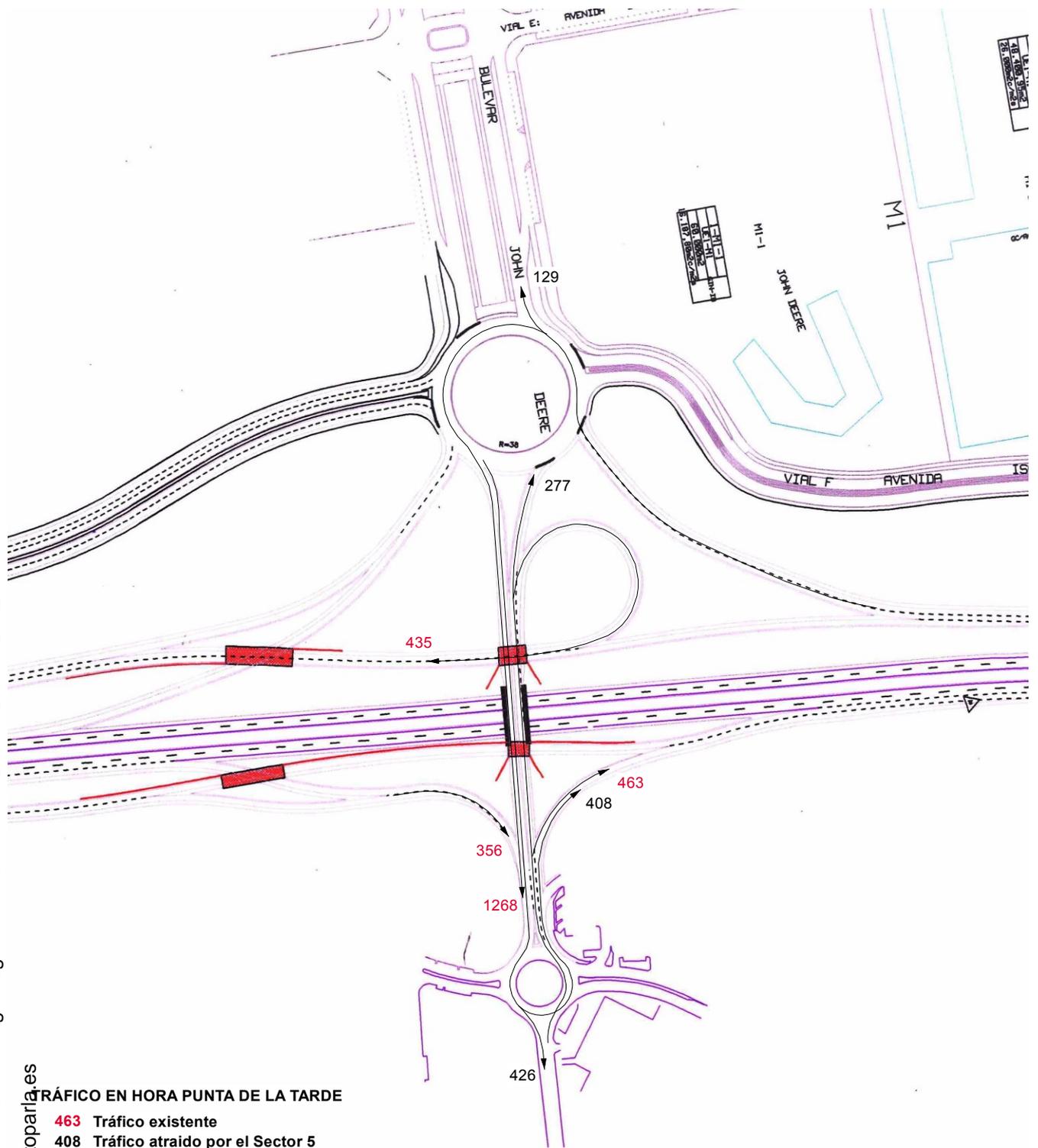


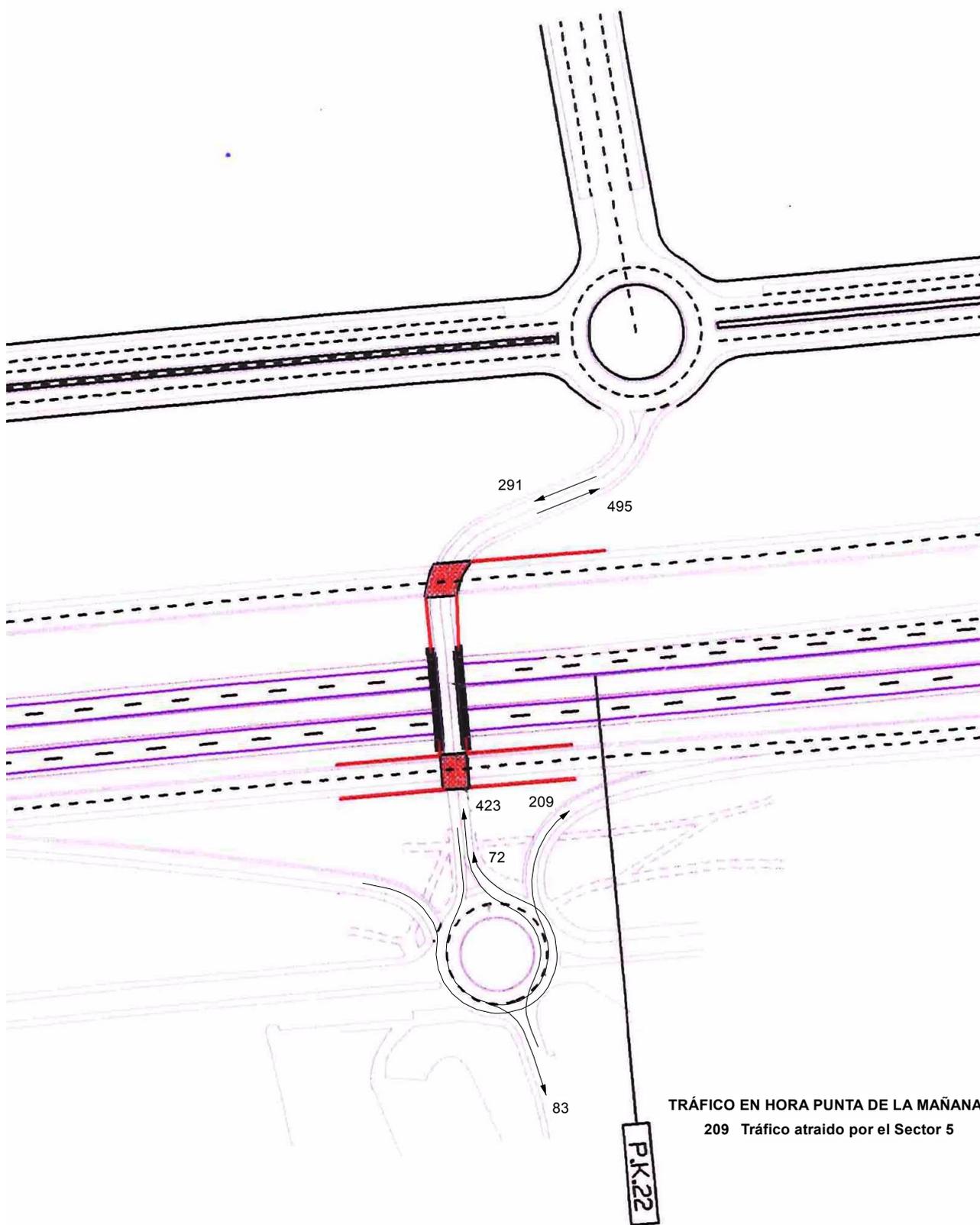
Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en

<https://sede.ayuntamientoparla.es>

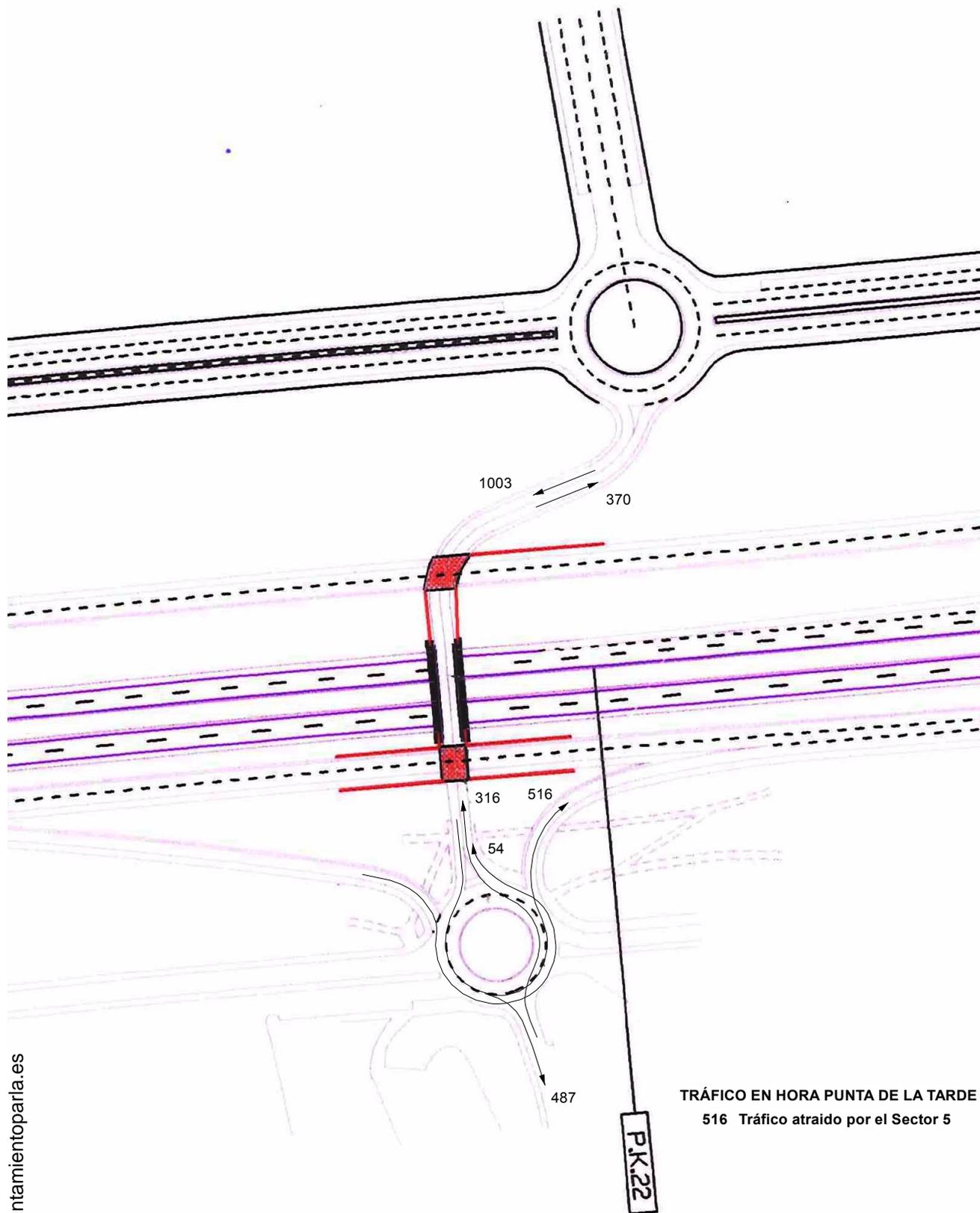
**TRÁFICO EN HORA PUNTA DE LA TARDE**

- 463** Tráfico existente
- 408** Tráfico atraído por el Sector 5





Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

El acceso desde la A-42 a las glorieta Este del Enlace de Parla Centro, de dos carriles funciona sin problemas en la hora punta de la mañana (Nivel A) y en nivel de servicio F en la hora punta de la tarde.

Si el acceso a la glorieta se organiza en tres carriles, de 3 metros de anchura, pasa a funcionar en nivel B en la hora punta de la tarde.

El acceso desde la A-42 a la glorieta Este en el nuevo enlace intermedio, de un carril, funciona en nivel A en la hora punta de la maña y nivel B en la hora punta de la tarde.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en  
<https://sede.ayuntamientoparla.es>

## APÉNDICES

## Apéndice I. Datos de Tráfico

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en  
<https://sede.ayuntamientoparla.es>

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación  Calzada  Población  Carretera  P.K.   
 Calzada 1 Denominación antigua  Prov   
 Calzada 2

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO						FUNCIONAMIENTO			
	Total	Moto	Lige	Bus	Camión	Pesa	% Pesa	Total	Motos	Lige	Bus	Camión	Pesa	Nº días	%	Ref. en el año	Grado comparac
2011	97981	1	92101	34	5733	5879	6	-1.97	-97.65	-2.27	-82.41	7.74	4.48	0	0		
2010	99948	84	94237	198	5321	5627	5.6	0.93	-46.2	1.37	-17.77	-3.64	-4.76	220	60		
2009	99028	157	92963	241	5522	5908	6							132	36		
2008	99385	974	91366	455	2426	7045	7.09	1.78	6.8	2.65	79.13	-67.54	-8.83	206	56		
2007	97650	912	89011	254	7473	7727	7.91							304	83		

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

## Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 "Terciario – Industrial" (Parla)

DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN E-27-0 2010

Vía:	A-42	PK: 20,16			
Calzada:	Total			Hora 30	Hora 100
Población:	MADRID		Intensidad Horaria Total (veh/hora)	15294	13847
Días Aforados:	220		Porcentaje de Pesados (%)	1,8	2
					Hora 500
					3650
					1,8

## INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

TIPO	TOTAL	MERCANCIAS PELIGROSAS	VEH. EXTRANJEROS
MOTOS	84	0	0
COCHES	91715	0	0
COCHES CON CARAVANA	65	0	2
CAMIONETAS	2454	0	0
TRACTORES AGRICOLAS	3	0	0
VEHICULOS LIGEROS	94237	0	2
CAMIONES SIN REMOLQUE	3319	12	4
CAMIONES ARTICULADOS	2002	23	10
TRENES DE CARRETERA	79	0	0
VEHICULOS ESPECIALES	29	0	0
AUTOBUSES	198	0	0
VEHICULOS PESADOS	5627	35	14
TOTAL	99948	35	16

## COEFICIENTES

Mes	L			K			N			S		
	Ligeros	Pesados	Total									
ENERO	1,08	1,14	1,08	4,20	1,94	3,98	1,04	1,15	1,04	0,96	0,77	0,95
FEBRERO	0,99	1,03	0,99	3,82	2,10	3,68	1,04	1,18	1,04	0,95	0,77	0,94
MARZO	0,98	0,94	0,98	3,60	2,11	3,47	1,03	1,18	1,04	0,95	0,77	0,93
ABRIL	1,06	1,02	1,05	3,67	1,98	3,51	1,03	1,18	1,04	0,95	0,77	0,94
MAYO	0,98	0,99	0,98	2,82	1,80	2,74	1,05	1,09	1,05	0,94	0,76	0,93
JUNIO	0,96	0,96	0,96	2,99	1,91	2,90	1,07	1,12	1,08	0,95	0,77	0,94
JULIO	0,96	0,96	0,96	2,89	1,87	2,81	1,06	1,10	1,06	0,93	0,76	0,92
AGOSTO	1,13	1,15	1,13	2,89	1,89	2,81	1,05	1,11	1,05	0,93	0,76	0,92
SEPTIEMBRE	0,95	0,93	0,95	3,06	1,87	2,96	1,05	1,11	1,06	0,95	0,77	0,94
OCTUBRE	0,95	0,84	0,94	3,03	1,87	2,92	1,05	1,11	1,06	0,96	0,78	0,95
NOVIEMBRE	0,96	0,99	0,96	2,93	1,87	2,84	1,06	1,09	1,06	0,96	0,77	0,94
DICIEMBRE	1,05	1,13	1,05	2,98	1,97	2,91	1,03	1,16	1,04	0,97	0,77	0,96
TOTAL	1,00	1,01	1,00	3,24	1,93	3,13	1,05	1,13	1,05	0,95	0,77	0,94

Los datos de Capacidad, Velocidad Máxima y Horas de Congestión figuran unicamente en las tablas correspondientes a cada una de las calzadas



DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN E-27-0 2010

Vía:	A-42	PK: 20,16	Hora 30	Hora 100	Hora 500	
Calzada:	1		Intensidad Horaria Total (veh/hora)	5377	4872	3687
Población:	MADRID		Porcentaje de Pesados (%)	1,1	1,3	8,7
Días Aforados:	220					

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

TIPO	TOTAL	MERCANCIAS PELIGROSAS	VEH. EXTRANJEROS
MOTOS	56	0	0
COCHES	45370	0	0
COCHES CON CARAVANA	63	0	2
CAMIONETAS	1776	0	0
TRACTORES AGRICOLAS	0	0	0
VEHICULOS LIGEROS	47209	0	2
CAMIONES SIN REMOLQUE	1699	9	3
CAMIONES ARTICULADOS	1024	19	9
TRENES DE CARRETERA	32	0	0
VEHICULOS ESPECIALES	14	0	0
AUTOBUSES	110	0	0
VEHICULOS PESADOS	2879	28	12
TOTAL	50144	28	14

COEFICIENTES

Mes	L			K			N			S		
	Ligeros	Pesados	Total									
ENERO	1,09	1,16	1,10	3,99	1,94	3,81	1,01	1,13	1,02	0,95	0,77	0,94
FEBRERO	0,99	1,03	0,99	3,83	2,06	3,68	1,01	1,16	1,02	0,94	0,77	0,93
MARZO	0,98	0,93	0,97	3,57	2,07	3,44	1,01	1,16	1,02	0,94	0,76	0,92
ABRIL	1,03	1,01	1,03	3,67	1,95	3,51	1,01	1,16	1,01	0,94	0,76	0,92
MAYO	0,99	0,99	0,99	2,81	1,80	2,73	1,01	1,06	1,01	0,94	0,76	0,93
JUNIO	0,94	0,96	0,94	3,06	1,91	2,96	1,03	1,10	1,03	0,94	0,77	0,93
JULIO	0,95	0,96	0,95	2,88	1,85	2,80	1,01	1,07	1,01	0,92	0,76	0,91
AGOSTO	1,13	1,15	1,13	2,85	1,88	2,78	1,01	1,08	1,01	0,92	0,76	0,91
SEPTIEMBRE	0,95	0,94	0,95	3,21	1,86	3,08	1,00	1,08	1,01	0,94	0,77	0,93
OCTUBRE	0,97	0,85	0,96	3,12	1,87	3,00	1,01	1,08	1,01	0,96	0,78	0,94
NOVIEMBRE	0,96	1,00	0,97	3,10	1,90	3,00	1,00	1,06	1,01	0,95	0,77	0,94
DICIEMBRE	1,06	1,14	1,06	3,24	1,96	3,15	1,01	1,15	1,01	0,97	0,77	0,96
TOTAL	1,00	1,01	1,00	3,28	1,92	3,16	1,01	1,11	1,01	0,94	0,77	0,93

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 15'

VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 120,9 Km / h

INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 4828 VEH / HORA PESADOS: 2,98% VLig = 93,17 KM / H Y FHP = 0,932 (1)

INT. HORARIA MAX. CARRIL (CARRIL 2) 2908 "" 0,69% "" 100,28 "" 0,92

Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 5 , MEDIA 8 , MÍNIMA 23

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)

(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 "Terciario – Industrial" (Parla)



DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN E-27-0 2010

Vía: A-42 PK: 20,16	Hora 30	Hora 100	Hora 500	
Calzada: 2	Intensidad Horaria Total (veh/hora)	6695	5776	3650
Población: MADRID	Porcentaje de Pesados (%)	0,7	0,8	1,8
Días Aforados: 220				

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DÍA)

TIPO	TOTAL	MERCANCÍAS PELIGROSAS	VEH. EXTRANJEROS
MOTOS	28	0	0
COCHES	46345	0	0
COCHES CON CARAVANA	2	0	0
CAMIONETAS	678	0	0
TRACTORES AGRICOLAS	3	0	0
VEHICULOS LIGEROS	47028	0	0
CAMIONES SIN REMOLQUE	1620	3	1
CAMIONES ARTICULADOS	978	4	1
TRENES DE CARRETERA	47	0	0
VEHICULOS ESPECIALES	15	0	0
AUTOBUSES	88	0	0
VEHICULOS PESADOS	2748	7	2
TOTAL	49804	7	2

COEFICIENTES

Mes	L			K			N			S		
	Ligeros	Pesados	Total									
ENERO	1,07	1,12	1,08	4,44	1,95	4,19	1,06	1,17	1,07	0,97	0,77	0,95
FEBRERO	0,98	1,03	0,99	3,81	2,14	3,67	1,06	1,21	1,07	0,95	0,76	0,94
MARZO	0,98	0,96	0,96	3,63	2,16	3,51	1,06	1,21	1,07	0,95	0,77	0,94
ABRIL	1,07	1,02	1,06	3,66	2,02	3,52	1,06	1,21	1,07	0,98	0,77	0,96
MAYO	0,97	0,99	0,97	2,84	1,79	2,75	1,10	1,12	1,10	0,94	0,76	0,93
JUNIO	0,97	0,97	0,97	2,91	1,93	2,83	1,13	1,15	1,13	0,96	0,77	0,95
JULIO	0,97	0,96	0,97	2,90	1,89	2,82	1,11	1,13	1,11	0,94	0,76	0,93
AGOSTO	1,12	1,15	1,13	2,92	1,91	2,84	1,09	1,14	1,09	0,94	0,76	0,93
SEPTIEMBRE	0,95	0,93	0,95	2,92	1,89	2,83	1,10	1,14	1,11	0,96	0,77	0,94
OCTUBRE	0,95	0,84	0,94	2,93	1,87	2,84	1,10	1,14	1,11	0,96	0,77	0,95
NOVIEMBRE	0,95	0,99	0,96	2,76	1,84	2,69	1,11	1,12	1,11	0,96	0,76	0,95
DICIEMBRE	1,05	1,13	1,05	2,74	1,98	2,69	1,06	1,18	1,07	0,98	0,77	0,96
TOTAL	1,00	1,01	1,00	3,21	1,95	3,10	1,09	1,16	1,09	0,96	0,77	0,94

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA	UNIDAD DE TOMA DE DATOS 15'
VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 126,49 Km / h	
INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 5144 VEH / HORA PESADOS: 4.12% VLig = 80,29 KM / H Y FHP = 0,815 (1)	
INT. HORARIA MAX. CARRIL (CARRIL 2) 3100 "" 0.77% "" 84,34 "" 0,798	
Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 98 , MEDIA 85 , MÍNIMA 31	
(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)	
(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD	

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

**ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO**

**AÑO:** 2010

**Estacion:** E-27-0 **Via:** A-42 **PK:** 20,16  
**Provincia:** MADRID **tipo:** Autovia

Calzada 1+2	IMD Definitivo	Num Días	Nº Días Validos	Nº Días Validos 84	Afin	Calzada 1	Afin	Calzada 2
Motos:	84	220	63	62		56		28
Ligeros:	94.237	220	63	62	E-27-0	47.209	E-27-0	47.028
Pesados:	5.627	220	63	55	E-27-0	2.879	E-27-0	2.748
<b>Total:</b>	<b>99.948</b>	<b>220</b>	<b>63</b>	<b>62</b>		<b>50.144</b>		<b>49.804</b>

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO		89483	90873	88524	95516	93960	87974 ***	68716	87862
FEBRERO		93693	97071	100677	100860	110002	91807	72113	95173
MARZO		101101	101233	101794	104911	98203	90144	74061	95919
ABRIL		100517	100427	102191	75287	95186	85283	74195	90439
MAYO		99919 **	100794 **	102337 **	101022 **	101990 **	92981 **	67677 **	95244
JUNIO		104197	102610	103186	95551	112394	94534	78459	98702
JULIO		101991	100737	101615	104062	108390	86616	71105	96358
AGOSTO		88365	88838	86156	85943	90215	70243	63530	81896
SEPTIEMBRE		102837	103454	100175	104259	110917	92596	78612	98977
OCTUBRE		102050	91081	105428	105807	113551	96296	82696	99556
NOVIEMBRE		100096 **	101371 **	102310 **	102538 **	111057 **	97011 **	78295 **	98952
DICIEMBRE		89977 **	93268 **	99444 **	92180 **	96395 **	91934 **	79187 **	91767
<b>TOTAL:</b>		<b>97852</b>	<b>97646</b>	<b>99486</b>	<b>97328</b>	<b>103522</b>	<b>89785</b>	<b>74054</b>	<b>94237</b>

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO		5933	6240	6848	6605	6502 ***	1653	884 ***	4950
FEBRERO		7016	6966	7173	7316	7114	1750	836 *	5451
MARZO		7642	7778	7995	8279	7158	1710	1137	5955
ABRIL		7658	7685	7734	5562	7579	1581	1054	5548
MAYO		7583 **	7689 **	7851 **	6973 **	7011 **	1737 **	844 **	5667
JUNIO		7680	7908	7764	7002	7771	1933	1018	5865
JULIO		7640	7700	7830	7795	7395	1767	767 *	5839
AGOSTO		6250	6395	6420	6582	6180	1455	699 *	4853
SEPTIEMBRE		7853	8004	7689	8087	7536	1873	1134	6023
OCTUBRE		7631	8618	8790	9014	9269	2399	1307	6715
NOVIEMBRE		6868 **	7470 **	7576 **	7564 **	7447 **	1835 **	926 **	5667
DICIEMBRE		5215 **	6681 **	6543 **	6789 ***	7072 **	1725 **	909 **	4988
<b>TOTAL:</b>		<b>7081</b>	<b>7428</b>	<b>7518</b>	<b>7297</b>	<b>7336</b>	<b>1785</b>	<b>960</b>	<b>5627</b>

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO		95493	97192	95449	102203	100544	89702	69658	92889
FEBRERO		100791	104122	107938	108264	117212	93636	73009 ***	100709
MARZO		108832	109099	109879	113283	105447	91931	75259	101959
ABRIL		108264	108200	110014	80917	102849	86937	75310	96068
MAYO		107590 **	108571 **	110277 **	108083 **	109089 **	94798 **	68579 **	100996
JUNIO		111968	110608	111041	102638	120265	96549	79541	104657
JULIO		109719	108526	109534	111948	115881	88458	71930 ***	102283
AGOSTO		94691	95310	92652	92600	96475	71759	64281 ***	86822
SEPTIEMBRE		110780	111549	107952	112437	118551	94548	79811	105088
OCTUBRE		109769	99778	114311	114914	122921	98778	84072	106361
NOVIEMBRE		107050 **	108929 **	109975 **	110192 **	118602 **	98929 **	79287 **	104707
DICIEMBRE		95270 **	100030 **	106075 **	99050 **	103551 **	93739 **	80163 **	96837
<b>TOTAL:</b>		<b>105018</b>	<b>105160</b>	<b>107091</b>	<b>104711</b>	<b>110949</b>	<b>91647</b>	<b>75075</b>	<b>99948</b>

\* => Dato Estimado; Dato original eliminado      \*\* => Dato Estimado;      \*\*\* => Dato Estimado en Pesados;      \*\*\*\* => Dato Estimado en una calzada;

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 "Terciario – Industrial" (Parla)



SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO

Estacion: E-27-0 Via: A-42 PK: 20,16 AÑO: 2010  
Provincia: MADRID tipo: Autovía

Calzada 1	IMD Definitivo	Num Dias	Nº Dias Validos	Nº Dias Validos 84	Afin
Motos:	56	220	63	62	
Ligeros:	47.209	220	63	62	E-27-0
Pesados:	2.879	220	63	55	E-27-0
Total:	50.144	220	63	62	

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO		44316	45871	44103	47561	47501	43061 ***	32904	43616
FEBRERO		46844	48658	50147	50556	56061	48489	34312	47580
MARZO		50968	50709	51450	52689	50465	45390	34521	48026
ABRIL		51290	49994	51318	42247	48622	41972	33349	45541
MAYO		50080 **	50505 **	51270 **	50620 **	51106 **	48588 **	33911 **	47722
JUNIO		52195	51698	53082	49530	58592	48968	35571	49947
JULIO		50798	51150	51393	52693	57146	45640	31335	48593
AGOSTO		43654	44442	43243	42856	46702	36308	28844	40863
SEPTIEMBRE		51194	51767	50373	52430	57614	47793	35683	49550
OCTUBRE		50702	44584	52569	52971	57985	49155	39005	49566
NOVIEMBRE		49352 **	50742 **	51384 **	51632 **	56617 **	49572 **	37629 **	49560
DICIEMBRE		44865 **	46265 **	50121 **	46926 **	48422 **	46535 **	38476 **	45943
TOTAL:		48853	48865	50038	49393	53069	45623	34628	47209

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO		2979	3214	3496	3395	3081 ***	877	402 ***	2491
FEBRERO		3562	3559	3622	3780	3685	937	428 *	2795
MARZO		3870	3945	4194	4422	3722	914	476 *	3076
ABRIL		3932	3970	3942	2864	3934	841	470 *	2849
MAYO		3880 **	3935 **	4018 **	3568 **	3588 **	889 **	433 **	2900
JUNIO		3842	4042	4052	3602	4047	1025	465 *	3009
JULIO		3854	3938	3989	3983	3862	940	391 *	2992
AGOSTO		3126	3267	3279	3368	3224	785	346 *	2484
SEPTIEMBRE		3941	4066	3907	4116	3874	1002	566	3066
OCTUBRE		3783	4352	4440	4562	4985	1320	646	3439
NOVIEMBRE		3391 **	3798 **	3851 **	3851 **	3951 **	1014 **	463 **	2901
DICIEMBRE		2653 **	3415 **	3350 **	3395 ***	3687 **	861 **	444 **	2545
TOTAL:		3568	3792	3845	3742	3803	952	461	2879

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO		47346	49138	47651	51011	50637	43988	33344	46158
FEBRERO		50461	52274	53828	54395	59811	47480	34779 ***	50432
MARZO		54898	54713	55705	57173	54246	46356	35036 ***	51160
ABRIL		55282	54023	55320	45160	52613	42861	33857 ***	48444
MAYO		53999 **	54499 **	55348 **	54247 **	54753 **	47531 **	34383 **	50679
JUNIO		56098	55801	57196	53190	62708	50049	36076 ***	53016
JULIO		54711	55148	55442	56738	61075	46632	31762 ***	51643
AGOSTO		46831	47761	46573	46274	49981	37135	29223 ***	43396
SEPTIEMBRE		55195	55894	54339	56607	61555	48849	36290	52675
OCTUBRE		54544	48988	57071	57595	63038	50531	39695	53065
NOVIEMBRE		52800 **	54599 **	55295 **	55544 **	60635 **	50642 **	38135 **	52520
DICIEMBRE		47571 **	49734 **	53530 **	50376 **	52166 **	47470 **	38964 **	48543
TOTAL:		52478	52714	53942	53193	56935	46627	35129	50144

\* => Dato Estimado; Dato original eliminado      \*\* => Dato Estimado;      \*\*\* => Dato Estimado en Pesados;      \*\*\*\* => Dato Estimado en una calzada;

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 "Terciario – Industrial" (Parla)



ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO

AÑO: 2010

Estacion: E-27-0 Via: A-42 PK: 20,16 tipo: Autovia  
 Provincia: MADRID

Calzada 2	IMD Definitivo	Num Dias	Nº Dias Validos	Nº Dias Validos 84	Afin
Motos:	28	220	63	62	
Ligeros:	47.028	220	63	62	E-27-0
Pesados:	2.748	220	63	58	E-27-0
Total:	49.804	220	63	62	

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO	45167	45002	44421	47955	46459	44913 ***	35812	44246	
FEBRERO	46849	48413	50530	50304	53941	45318	37801	47593	
MARZO	50133	50524	50344	52222	47738	44754	39540	47893	
ABRIL	49227	50433	50873	33040	46584	43311	40846	44898	
MAYO	49859 **	50289 **	51067 **	50402 **	50884 **	46393 **	33766 **	47522	
JUNIO	52002	50912	50104	46021	53802	45566	42888	48755	
JULIO	51193	49587	50222	51369	51244	40976	39770	47765	
AGOSTO	44711	44396	42913	43087	43513	33935	34686	41033	
SEPTIEMBRE	51643	51687	49802	51829	53303	44803	42929	49427	
OCTUBRE	51348	46497	52859	52836	55566	47141	43691	49990	
NOVIEMBRE	50744 **	50629 **	50926 **	50908 **	54440 **	47439 **	40666 **	49392	
DICIEMBRE	45112 **	47003 **	49323 **	45254 **	47973 **	45399 **	40711 **	45824	
TOTAL:	48999	48781	49449	47935	50452	44162	39426	47028	

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO	2954	3026	3352	3210	3421 ***	776	482 ***	2459	
FEBRERO	3454	3407	3551	3536	3429	813	408 *	2856	
MARZO	3772	3833	3801	3857	3436	796	661	2879	
ABRIL	3726	3715	3792	2698	3645	740	584	2699	
MAYO	3703 **	3754 **	3833 **	3405 **	3423 **	848 **	411 **	2767	
JUNIO	3838	3866	3712	3400	3724	908	553	2856	
JULIO	3786	3762	3841	3812	3533	827	376 *	2847	
AGOSTO	3124	3128	3141	3214	2956	670	353 *	2369	
SEPTIEMBRE	3912	3938	3782	3971	3662	871	568	2957	
OCTUBRE	3848	4266	4350	4452	4284	1079	861	3276	
NOVIEMBRE	3477 **	3672 **	3725 **	3713 **	3496 **	821 **	463 **	2766	
DICIEMBRE	2562 **	3266 **	3193 **	3394 ***	3385 **	844 **	465 **	2443	
TOTAL:	3513	3636	3673	3555	3533	833	499	2748	

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO	48147	48054	47798	51192	49907	45714	36314	46731	
FEBRERO	50330	51848	54110	53869	57401	46156	38230 ***	50277	
MARZO	53934	54386	54174	56110	51201	45575	40223	50799	
ABRIL	52982	54177	54684	35757	50236	44076	41453	47824	
MAYO	53591 **	54072 **	54929 **	53836 **	54336 **	47267 **	34196 **	50317	
JUNIO	55870	54807	53845	49448	57557	46500	43465	51641	
JULIO	55008	53378	54092	55210	54806	41826	40168 ***	50640	
AGOSTO	47860	47549	48079	46326	46494	34624	35058 ***	43426	
SEPTIEMBRE	55585	55655	53613	55830	56996	45699	43521	52413	
OCTUBRE	55225	50790	57240	57319	59883	48247	44377	53296	
NOVIEMBRE	54250 **	54330 **	54680 **	54648 **	57967 **	48287 **	41152 **	52187	
DICIEMBRE	47699 **	50296 **	52545 **	48874 **	51385 **	48269 **	41199 **	48294	
TOTAL:	52540	52445	53150	51518	54014	45020	39946	49804	

\* => Dato Estimado; Dato original eliminado      \*\* => Dato Estimado;      \*\*\* => Dato Estimado en Pesados;      \*\*\*\* => Dato Estimado en una calzada;

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

### EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE UNA ESTACIÓN.

Estación  Calzada  Población  Carretera  P.K.

Calzada 1  Denominación antigua  Prov

Calzada 2

Año	I.M.D.							% CRECIMIENTO					FUNCIONAMIENTO				
	Total	Moto	Lige	Bus	Camión	Pesa	% Pesa	Total	Motos	Lige	Bus	Camión	Pesa	Nº días	%	Ref. en el año	Grado comparac
2011	66779	62	62097	201	4333	4620	6,9	6,13	14,55	6,19	60,32	3,59	5,17	329	90		
2010	62924	54	58477	125	4183	4393	7,1	-2,26	-46,08	-1,82	-18,18	-6	-6,89	10	2		
2009	64378	101	59559	153	4450	4718	7,3							347	95		
2008	82414	0	76719	30	14020	5695	6,91	-8,33	-100	-6,38	-87,18	103,81	-19,94	0	0		
2007	89899	839	81947	234	6879	7113	7,91	-14,45	142,49	-13,11	-71,7	-28,36	-31,8	0	0		
2006	105087	346	94312	827	9602	10429	9,92	2	2,06	1,97	2,22	2,27	2,27	0	0		
2005	103019	339	92483	809	9388	10197	9,89	5,27	-4,77	6,16	6,16	-2,46	-1,82	35	9		
2004	97854	356	87111	762	9625	10387	10,61	8,84	-11,22	10,59	9,01	-4,11	-3,25	242	66		
2003	89905	401	78767	699	10038	10737	11,94	8,61	6,93	8,24	-8,02	13,12	11,46	314	86		
2002	82772	375	72764	760	8873	9633	11,63	7,69	156,84	5,14	11,27	30	28,3	244	66		
2001	76857	146	69203	683	6825	7508	9,76	21,62	-61,97	23,28	-12,21	15,75	12,49	257	70		
2000	63192	384	56134	778	5896	6674	10,56	4,76	59,33	4,38	16,81	4,57	5,86	253	69		
1999	60319	241	53774	666	5638	6304	10,45	10,35	28,19	8,2	31,62	32	31,96	295	80		
1998	54661	188	49696	506	4271	4777	8,73	9,28	-21,66	9,62	-5,94	9,28	7,44	310	84		NC
1997	50017	240	45331	538	3908	4446	8,88	29,32	0	25,44	0	53,97	75,17	166	45		NC
1996	38674	0	36136	0	2538	2538	6,56	1,84	-100	3,75	-100	3,76	-10,94	0	0		
1995	37974	296	34828	404	2446	2850	7,5	3,19	3,49	3,19	3,06	3,11	3,11	0	0		
1994	36800	286	33750	392	2372	2764	7,51	1,37	1,41	1,37	1,29	1,36	1,35	365	100		
1993	36300	282	33291	387	2340	2727	7,51	0,29	0,35	0,29	0,25	0,3	0,29	365	100		
1992	36193	281	33193	386	2333	2719	7,51	60,42	0	66,31	0	-10,33	4,49	365	100		
1991	22560	0	19958	0	2602	2602	11,53	5,14	0	5,14	0	5,13	5,13	365	100		E-133-0
1990	21456	0	18981	0	2475	2475	11,53	0,26	0	0,24	0	0,4	0,4	365	100		E-133-0
1989	21399	0	18934	0	2465	2465	11,51	-5,39	-100	-3,83	-100	-1,32	-13,5	365	100		E-133-0
1988	22619	80	19689	352	2498	2850	12,6	13,64	-77,65	16,04	0	-3,14	10,5	365	100		E-133-0
1987	19904	358	16967	0	2579	2579	12,95	18,82	12,57	19,01	0	18,46	18,46	365	100		
1986	16751	318	14256	0	2177	2177	12,99	15,69	15,63	13,75	0	30,2	30,2	365	100		
1985	14479	275	12532	0	1672	1672	11,54	5,48	-8,63	14,39	0	-32,3	-32,3	365	100		
1984	13726	301	10955	0	2470	2470	17,99	-14,12	-14,24	-14,85	0	-10,66	-10,66	365	100		
1983	15983	351	12867	0	2765	2765	17,29	3,42	3,53	3,68	0	2,25	2,25	365	100		
1982	15453	339	12410	0	2704	2704	17,49	3,33	3,35	4,37	0	-1,16	-1,16	365	100		
1981	14954	328	11890	0	2736	2736	18,29	-7,06	-11,35	-10,21	0	10,41	10,41	365	100		
1980	16091	370	13243	0	2478	2478	15,39	2,86	7,55	3,47	0	-0,91	-0,91	365	100		
1979	15643	344	12798	0	2501	2501	15,98	3,45	-0,86	4,49	0	-0,95	-0,95	365	100		
1978	15120	347	12248	0	2525	2525	16,69	4,39	-4,14	7,16	0	-6,2	-6,2	365	100		
1977	14483	362	11429	0	2692	2692	18,58	7,08	3,13	10,43	0	-4,7	-4,7	365	100		
1976	13525	351	10349	0	2825	2825	20,88	9,01	-5,64	12,7	0	-0,98	-0,98	365	100		
1975	12407	372	9182	0	2853	2853	22,99	0	0	0	0	0	0	365	100		
1974	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100		
1973	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100		
1972	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100		
1971	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100		
1970	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100		
1969	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100		
1968	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100		
1967	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100		
1966	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365	100		

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN E-133-0 2011

Vía:	A-42	PK: 23,90
Calzada:	Total	
Población:	MADRID	
Días Aforados:	329	

(*)	Hora 30	Hora 100	Hora 500
Intensidad Horaria Total (veh/hora)	6591	5271	4769
Porcentaje de Pesados (%)	8,5	5,9	8,2

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

TIPO	TOTAL	MERCANCIAS PELIGROSAS	VEH. EXTRANJEROS
MOTOS	62	0	1
COCHES	60889	0	0
COCHES CON CARAVANA	6	0	0
CAMIONETAS	1202	2	0
TRACTORES AGRICOLAS	0	0	0
VEHICULOS LIGEROS	62097	2	0
CAMIONES SIN REMOLQUE	2547	30	4
CAMIONES ARTICULADOS	1786	29	21
TRENES DE CARRETERA	58	0	0
VEHICULOS ESPECIALES	28	0	0
AUTOBUSES	201	1	1
VEHICULOS PESADOS	4620	60	26
TOTAL	66779	62	27

COEFICIENTES

Mes	L			K			N			S		
	Ligeros	Pesados	Total									
ENERO	0,99	0,92	0,99	2,65	1,87	2,56	1,09	1,05	1,09	0,96	0,78	0,94
FEBRERO	0,99	0,93	0,99	2,60	2,26	2,57	1,11	1,15	1,11	0,97	0,76	0,95
MARZO	1,00	0,92	0,99	2,59	2,10	2,54	1,09	1,07	1,09	0,96	0,76	0,94
ABRIL	1,01	0,92	1,00	2,59	2,25	2,57	1,11	1,16	1,11	0,97	0,77	0,95
MAYO	0,98	0,98	0,98	2,45	2,75	2,47	1,11	1,19	1,11	0,97	0,77	0,95
JUNIO	0,97	0,96	0,97	2,63	2,21	2,60	1,10	1,14	1,11	0,97	0,77	0,95
JULIO	1,00	1,02	1,00	2,60	1,97	2,54	1,12	1,07	1,11	0,96	0,77	0,94
AGOSTO	1,14	1,16	1,14	2,64	2,23	2,61	1,10	1,13	1,11	0,94	0,77	0,92
SEPTIEMBRE	0,97	1,07	0,98	2,62	1,85	2,55	1,11	1,05	1,10	0,96	0,77	0,95
OCTUBRE	0,97	1,01	0,98	2,61	2,19	2,58	1,11	1,13	1,11	0,97	0,78	0,96
NOVIEMBRE	1,01	1,05	1,01	2,62	1,96	2,56	1,09	1,05	1,09	0,97	0,77	0,95
DICIEMBRE	0,99	1,12	1,00	2,63	2,22	2,60	1,10	1,13	1,10	0,95	0,77	0,94
TOTAL	1,00	1,01	1,00	2,60	2,16	2,56	1,10	1,11	1,10	0,96	0,77	0,95

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 15'

<p><b>Calzada 1</b></p> <p>INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 5528 VEH / HORA PESADOS: 3.18% VLig = 107,49 KM / H Y FHP = 0,975 (1)</p> <p>VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 125,61 Km / h</p> <p>Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 2 , MEDIA 0 , MÍNIMA 11</p> <p><b>Calzada 2</b></p> <p>VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 123,43 Km / h</p> <p>INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 4960 VEH / HORA PESADOS: 7.1% VLig = 102,75 KM / H Y FHP = 0,907 (1)</p> <p>Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 213 , MEDIA 2 , MÍNIMA 32</p> <p>(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)</p> <p>(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD</p> <p>En autovía la hora 30, 100 y 500 de la estación completa tiene carácter meramente indicativo. Para los cálculos de capacidad y nivel de servicio debe hacerse únicamente sobre cada una de las calzadas empleando los datos correspondientes.</p>
--

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN **E-133-0** 2011

Vía:	A-42	PK: 23,90	Hora 30	Hora 100	Hora 500	
Calzada:	2		Intensidad Horaria Total (veh/hora)	3347	2770	2353
Población:	MADRID		Porcentaje de Pesados (%)	4,4	1,5	0,5
Días Aforados:	329					

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DÍA)

TIPO	TOTAL	MERCANCIAS PELIGROSAS	VEH. EXTRANJEROS
MOTOS	40	0	0
COCHES	29048	0	0
COCHES CON CARAVANA	3	0	0
CAMIONETAS	585	1	0
TRACTORES AGRICOLAS	0	0	0
VEHICULOS LIGEROS	29636	1	0
CAMIONES SIN REMOLQUE	1249	15	2
CAMIONES ARTICULADOS	884	16	18
TRENES DE CARRETERA	32	0	0
VEHICULOS ESPECIALES	13	0	0
AUTOBUSES	94	0	0
VEHICULOS PESADOS	2272	31	20
<b>TOTAL</b>	<b>31948</b>	<b>32</b>	<b>20</b>

COEFICIENTES

Mes	L			K			N			S		
	Ligeros	Pesados	Total									
ENERO	0,99	0,93	0,99	2,51	1,91	2,45	1,09	1,05	1,09	0,97	0,78	0,95
FEBRERO	0,99	0,93	0,98	2,60	2,28	2,58	1,11	1,15	1,11	0,98	0,76	0,96
MARZO	0,99	0,92	0,99	2,52	2,09	2,48	1,10	1,08	1,10	0,98	0,76	0,96
ABRIL	1,01	0,91	1,00	2,60	2,28	2,57	1,11	1,15	1,11	0,99	0,77	0,97
MAYO	0,98	0,97	0,98	2,45	2,76	2,47	1,11	1,19	1,11	0,99	0,77	0,97
JUNIO	0,98	0,95	0,98	2,62	2,28	2,59	1,10	1,15	1,10	0,99	0,77	0,97
JULIO	1,03	1,11	1,03	2,68	1,95	2,62	1,12	1,07	1,12	0,98	0,77	0,96
AGOSTO	1,11	1,16	1,11	2,61	2,28	2,58	1,10	1,12	1,10	0,95	0,77	0,93
SEPTIEMBRE	0,98	1,06	0,99	2,70	1,86	2,62	1,11	1,05	1,11	0,99	0,77	0,97
OCTUBRE	0,97	1,01	0,98	2,60	2,18	2,57	1,10	1,13	1,10	0,99	0,77	0,97
NOVIEMBRE	1,00	1,02	1,00	2,82	1,90	2,72	1,09	1,05	1,08	0,98	0,77	0,96
DICIEMBRE	0,97	1,10	0,98	2,61	2,22	2,58	1,10	1,12	1,10	0,96	0,77	0,95
<b>TOTAL</b>	<b>1,00</b>	<b>1,01</b>	<b>1,00</b>	<b>2,61</b>	<b>2,17</b>	<b>2,57</b>	<b>1,10</b>	<b>1,11</b>	<b>1,10</b>	<b>0,98</b>	<b>0,77</b>	<b>0,96</b>

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 15'

VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 123,43 Km / h

INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 4960 VEH / HORA PESADOS: 7.1% VLig = 102,75 KM / H Y FHP = 0,907 (1)

INT. HORARIA MAX. CARRIL (CARRIL 2) 2100 "" 0,76% "" 104,68 "" 0,775

Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 213, MEDIA 2, MÍNIMA 32

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)

(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 "Terciario – Industrial" (Parla)



DETALLES, COEFICIENTES Y CONGESTIÓN. ESTACIÓN E-133-0 2011

Vía: A-42 PK: 23,90	Hora 30	Hora 100	Hora 500	
Calzada: 1	Intensidad Horaria Total (veh/hora)	3520	3024	2730
Población: MADRID	Porcentaje de Pesados (%)	8,9	7,1	3,6
Días Aforados: 329				

INTENSIDADES MEDIAS: IMD (VEH / DIA)

TIPO	TOTAL	MERCANCIAS PELIGROSAS	VEH. EXTRANJEROS
MOTOS	22	0	1
COCHES	31841	0	0
COCHES CON CARAVANA	3	0	0
CAMIONETAS	617	1	0
TRACTORES AGRICOLAS	0	0	0
VEHICULOS LIGEROS	32461	1	0
CAMIONES SIN REMOLQUE	1298	15	2
CAMIONES ARTICULADOS	902	13	3
TRENES DE CARRETERA	26	0	0
VEHICULOS ESPECIALES	15	0	0
AUTOBUSES	107	1	1
VEHICULOS PESADOS	2348	29	6
<b>TOTAL</b>	<b>34831</b>	<b>30</b>	<b>7</b>

COEFICIENTES

Mes	L			K			N			S		
	Ligeros	Pesados	Total									
ENERO	1,00	0,92	0,99	2,78	1,82	2,68	1,09	1,05	1,09	0,95	0,78	0,93
FEBRERO	1,00	0,93	0,99	2,60	2,24	2,57	1,11	1,15	1,11	0,96	0,76	0,94
MARZO	0,99	0,93	0,99	2,66	2,11	2,61	1,06	1,05	1,08	0,95	0,76	0,93
ABRIL	1,00	0,94	1,00	2,59	2,23	2,56	1,11	1,16	1,11	0,94	0,77	0,93
MAYO	0,97	0,97	0,97	2,45	2,74	2,47	1,11	1,19	1,11	0,95	0,77	0,94
JUNIO	0,96	0,96	0,96	2,64	2,14	2,60	1,11	1,13	1,11	0,95	0,77	0,93
JULIO	0,98	0,96	0,98	2,53	1,99	2,48	1,11	1,07	1,11	0,94	0,77	0,93
AGOSTO	1,16	1,16	1,16	2,68	2,19	2,64	1,11	1,13	1,11	0,93	0,77	0,92
SEPTIEMBRE	0,97	1,06	0,98	2,55	1,83	2,48	1,11	1,05	1,10	0,94	0,77	0,93
OCTUBRE	0,97	1,01	0,98	2,62	2,20	2,59	1,11	1,13	1,11	0,96	0,78	0,94
NOVIEMBRE	1,01	1,08	1,02	2,46	2,03	2,42	1,09	1,05	1,09	0,95	0,77	0,94
DICIEMBRE	1,01	1,14	1,02	2,64	2,21	2,61	1,11	1,13	1,11	0,95	0,77	0,93
<b>TOTAL</b>	<b>1,00</b>	<b>1,01</b>	<b>1,00</b>	<b>2,60</b>	<b>2,14</b>	<b>2,56</b>	<b>1,10</b>	<b>1,11</b>	<b>1,10</b>	<b>0,95</b>	<b>0,77</b>	<b>0,93</b>

CAPACIDAD, HORAS DE CONGESTIÓN Y VELOCIDAD MÁXIMA

UNIDAD DE TOMA DE DATOS 15'

VELOCIDAD MÁXIMA CALZADA VEH. LIGEROS 125,61 Km / h

INT. HORARIA MAX. CALZADA (2 CARRILES) 5528 VEH / HORA PESADOS: 3.18% VLig = 107,49 KM / H Y FHP = 0,975 (1)

INT. HORARIA MAX. CARRIL (CARRIL 2) 2240 "" 0.71% "" 106,67 "" 0,889

Nº DE HORAS DE TRÁFICO ALTERADO Y/O CONGESTIÓN CALZADA. MÁXIMA: 2 , MEDIA 0 , MÍNIMA 11

(EL RESTO DE DATOS PUEDEN VERSE EN EL 'INFORME CAPACIDAD Y Nº DE HORAS DE CONGESTIÓN Y SUS DESAGREGACIONES)

(1) CUANDO LAS HORAS DE ALTERACION DE TRÁFICO SON DEBIDAS A LA CONGESTIÓN LA INTENSIDAD MÁXIMA TEÓRICA COINCIDE CON LA CAPACIDAD

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 "Terciario – Industrial" (Parla)



SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO

AÑO: 2011

Estacion: E-133-0 Via: A-42 PK: 23,9  
Provincia: MADRID

tipo: Autovia

Calzada 1+2	IMD Definitivo	Num Días	Nº Días Valldos	Nº Días Valldos 84	Afin	Calzada 1	Afin	Calzada 2
Motos:	62	327	77	77		22		40
Ligeros:	62.097	327	77	77	E-133-0	32.461	E-133-0	29.636
Pesados:	4.620	327	77	77	E-133-0	2.348	E-133-0	2.272
Total:	66.779	327	77	77		34.831		31.948

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO	67066 **	67030 **	62727 **	58473 **	68714 **	61737 **	47485 **	61920	
FEBRERO	62348	62131	64131	64887	71261	63879	53432	63182	
MARZO	62761	63485	63711	64685	69834	61983	50602	62466	
ABRIL	64648	64038	64998	60036	65961	61301	51786	61853	
MAYO	62107	63791	65337	66298	72952	64302	54106	64156	
JUNIO	64772	64583	67477	63327	71940	63341	55225	64410	
JULIO	60136	62764	63572	65393	69588	58942	50354	61564	
AGOSTO	53734	56161	57827	56338	59901	47452	41913	53356	
SEPTIEMBRE	64569	64598	65865	65984	69389	61127	53858	63656	
OCTUBRE	64224	65924	62832	65972	72383	65743	54458	64535	
NOVIEMBRE	62854	60905	62756	64048	70118	62107	51674	62095	
DICIEMBRE	64423	61673	66596	63763	68188	56276	52700	61974	
TOTAL:	62804	63090	63986	63267	69186	60683	51466	62097	

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO	7223 **	6759 **	5809 **	8573 **	4079 **	1917 **	1020 **	5052	
FEBRERO	6525	6456	6454	6545	6243	1450	714	4910	
MARZO	6371	6566	6628	6643	6204	1413	751	4938	
ABRIL	6304	6419	6687	6685	6392	1569	837	4983	
MAYO	5678	6005	6362	6530	6255	1500	814	4733	
JUNIO	6302	6211	6411	6481	5872	1509	888	4808	
JULIO	5183	5768	5857	6209	6217	1639	709	4510	
AGOSTO	5038	5174	5236	5348	5036	1324	645	3970	
SEPTIEMBRE	5695	5763	5796	5761	5191	1431	818	4350	
OCTUBRE	5464	5913	6209	6008	6190	1637	899	4616	
NOVIEMBRE	5849	5766	5544	5881	5652	1531	858	4439	
DICIEMBRE	5286	5471	5515	5573	4990	1374	723	4132	
TOTAL:	5910	6023	6042	6353	5693	1525	806	4620	

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO	74421 **	73919 **	68658 **	67162 **	72923 **	63770 **	48597 **	67032	
FEBRERO	68995	68707	70711	71560	77640	65451	54249	68156	
MARZO	69254	70175	70463	71456	76172	63514	51451	67466	
ABRIL	71078	70581	71811	66837	72479	62986	52729	66897	
MAYO	67907	69920	71825	72956	79345	65922	55028	68954	
JUNIO	71202	70920	74016	69932	77948	64969	56223	69283	
JULIO	65437	68654	69553	71730	75937	60691	51165	66136	
AGOSTO	58876	61445	63175	61796	65051	48866	42642	57380	
SEPTIEMBRE	70389	70487	71789	71873	74712	62674	54782	68069	
OCTUBRE	69812	71965	69163	72108	78711	67504	55465	69215	
NOVIEMBRE	68825	66791	68420	70053	75906	63756	52632	66595	
DICIEMBRE	69833	67264	72241	69460	73308	57756	53527	66166	
TOTAL:	68836	69236	70152	69744	75011	62322	52374	66779	

\* => Dato Estimado; Dato original eliminado

\*\* => Dato Estimado;

\*\*\* => Dato Estimado en Pesados;

\*\*\*\* => Dato Estimado en una calzada;

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 "Terciario – Industrial" (Parla)



SECRETARÍA DE ESTADO DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS  
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO

Estacion: E-133-0 Via: A-42 PK: 23,9  
Provincia: MADRID

AÑO: 2011  
tipo: Autovía

Calzada 2	IMD Definitivo	Num Dias	Nº Dias Validos	Nº Dias Validos 84	Afin
Motos:	40	327	77	77	
Ligeros:	29.636	327	77	77	E-133-0
Pesados:	2.272	327	77	77	E-133-0
<b>Total:</b>	<b>31.948</b>	<b>327</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO	31971 **	31468 **	30306 ***	27339 **	31226 ***	29725 **	23971 **	29428	
FEBRERO	29540	29501	30684	30720	32683	30488	27318	30132	
MARZO	29751	30185	30010	30550	31817	29352	26992	29807	
ABRIL	31285	30251	30074	27540	30085	29284	29054	29652	
MAYO	30075	29604	30128	30907	32938	30279	28994	30417	
JUNIO	30726	29858	31189	29723	32258	29432	30978	30594	
JULIO	29300	28771	29060	30668	29679	26388	27794	28808	
AGOSTO	26728	26956	28074	27252	27223	21876	23036	25877	
SEPTIEMBRE	30906	30713	31071	30643	30743	28804	30331	30458	
OCTUBRE	30533	31257	30198	31148	32420	30788	29343	30811	
NOVIEMBRE	29955	29532	29410	30181	32176	29554	27284	29726	
DICIEMBRE	31097	29830	31771	30630	31984	26569	27605	29926	
<b>TOTAL:</b>	<b>30156</b>	<b>29827</b>	<b>30165</b>	<b>29775</b>	<b>31269</b>	<b>28545</b>	<b>27725</b>	<b>29636</b>	

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO	3679 **	3292 **	2857 **	4108 **	1983 **	929 **	544 **	2483	
FEBRERO	3259	3192	3201	3192	2988	677	385	2412	
MARZO	3202	3272	3275	3251	3000	685	389	2438	
ABRIL	3296	3257	3226	3335	3162	729	474	2496	
MAYO	2717	2969	3154	3234	3073	726	442	2330	
JUNIO	3190	3026	3181	3178	2881	746	468	2380	
JULIO	2253	2647	2774	3027	2578	735	392	2057	
AGOSTO	2494	2531	2613	2658	2429	610	348	1954	
SEPTIEMBRE	2841	2841	2861	2802	2507	678	454	2140	
OCTUBRE	2761	2941	3128	2980	2801	748	467	2260	
NOVIEMBRE	3023	2922	2801	2963	2812	756	472	2249	
DICIEMBRE	2666	2779	2782	2816	2382	629	412	2066	
<b>TOTAL:</b>	<b>2948</b>	<b>2972</b>	<b>2988</b>	<b>3129</b>	<b>2716</b>	<b>721</b>	<b>437</b>	<b>2272</b>	

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T
ENERO	35693 **	34802 **	33203	31484 **	33250	30692 **	24546 **	31951	
FEBRERO	32839	32732	33926	33953	35714	31205	27737	32585	
MARZO	32993	33497	33325	33842	34859	30075	27415	32285	
ABRIL	34623	33548	33340	30912	33287	30051	29566	32188	
MAYO	32832	32612	33322	34182	36054	31043	29474	32786	
JUNIO	33957	32924	34411	32941	35182	30216	31486	33015	
JULIO	31592	31456	31873	33736	32296	27157	28222	30903	
AGOSTO	29257	29523	30724	29946	29688	22514	23414	27866	
SEPTIEMBRE	33788	33595	33973	33486	33291	29519	30823	32637	
OCTUBRE	33335	34239	33366	34169	35264	31576	29848	33112	
NOVIEMBRE	33018	32493	32250	33184	35031	30348	27791	32014	
DICIEMBRE	33804	32648	34595	33487	34408	27232	28053	32030	
<b>TOTAL:</b>	<b>33144</b>	<b>32839</b>	<b>33192</b>	<b>32944</b>	<b>34027</b>	<b>29302</b>	<b>28198</b>	<b>31948</b>	

\* => Dato Estimado; Dato original eliminado      \*\* => Dato Estimado;      \*\*\* => Dato Estimado en Pesados;      \*\*\*\* => Dato Estimado en una calzada;

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 "Terciario – Industrial" (Parla)



ESTACIONES. DATOS DEFINITIVOS TRAFICO

AÑO: 2011

Estacion: E-133-0 Vía: A-42 PK: 23,9  
 Provincia: MADRID tipo: Autovía

Calzada 1	IMD Definitivo	Num Días	Nº Días Validos	Nº Días Validos 84	Afin
Motos:	22	327	77	77	
Ligeros:	32.461	327	77	77	E-133-0
Pesados:	2.348	327	77	77	E-133-0
<b>Total:</b>	<b>34.831</b>	<b>327</b>	<b>77</b>	<b>77</b>	

Ligeros	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T						
ENERO	35129	**	35595	**	32452	***	31163	**	37522	***	32043	**	23538	**	32491
FEBRERO	32839		32661		33479		34200		38613		33423		26141		33050
MARZO	33041		33331		33732		34168		38051		32662		23636		32659
ABRIL	33395		33818		34956		32526		35908		32048		22760		32201
MAYO	32063		34219		35241		35424		40050		34055		25141		33741
JUNIO	34079		34757		36321		33635		39717		33940		24276		33817
JULIO	30866		34024		34544		34758		39943		32583		22587		32757
AGOSTO	27033		29233		29782		29114		32707		25600		18899		27480
SEPTIEMBRE	33695		33917		34827		35374		38680		32353		23555		33199
OCTUBRE	33723		34700		32665		34857		39999		34988		25144		33724
NOVIEMBRE	32930		31404		33377		33898		37977		32584		24416		32368
DICIEMBRE	33358		31874		34858		33165		36238		29735		25123		32049
<b>TOTAL:</b>	<b>32679</b>		<b>33294</b>		<b>33853</b>		<b>33524</b>		<b>37950</b>		<b>32168</b>		<b>23768</b>		<b>32461</b>

Pesados	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T						
ENERO	3544	**	3467	**	2952	**	4465	**	2096	**	988	**	476	**	2569
FEBRERO	3266		3264		3253		3353		3255		773		329		2498
MARZO	3169		3294		3353		3392		3204		728		362		2500
ABRIL	3008		3162		3461		3350		3230		840		363		2487
MAYO	2961		3036		3208		3296		3182		774		372		2403
JUNIO	3112		3185		3230		3303		2991		763		420		2428
JULIO	2930		3121		3083		3182		3639		904		317		2453
AGOSTO	2544		2643		2623		2690		2607		714		297		2016
SEPTIEMBRE	2854		2922		2935		2959		2684		753		364		2210
OCTUBRE	2703		2972		3081		3028		3389		889		432		2356
NOVIEMBRE	2826		2844		2743		2918		2840		775		386		2190
DICIEMBRE	2620		2692		2733		2757		2608		745		311		2066
<b>TOTAL:</b>	<b>2961</b>		<b>3050</b>		<b>3055</b>		<b>3224</b>		<b>2977</b>		<b>804</b>		<b>369</b>		<b>2348</b>

Total	Mes	L	M	X	J	V	S	D	T						
ENERO	38696	**	39085	**	35425		35649	**	39642		33051	**	24029	**	35081
FEBRERO	36126		35946		36754		37576		41893		34217		26487		35570
MARZO	36231		36647		37107		37583		41280		33411		24013		35181
ABRIL	36424		37002		38440		35897		39161		32908		23138		34709
MAYO	35045		37278		38472		38743		43258		34851		25529		36167
JUNIO	37214		37965		39574		36960		42733		34725		24711		36268
JULIO	33816		37168		37650		37963		43609		33508		22919		35232
AGOSTO	29594		31895		32424		31823		35335		26331		19208		29515
SEPTIEMBRE	36570		36861		37785		38356		41389		33127		23934		35431
OCTUBRE	36447		37695		35767		37908		43414		35899		25592		36102
NOVIEMBRE	35777		34269		36141		36838		40842		33380		24817		34580
DICIEMBRE	35999		34587		37614		35943		38869		30499		25450		34136
<b>TOTAL:</b>	<b>35662</b>		<b>36367</b>		<b>36929</b>		<b>36770</b>		<b>40952</b>		<b>32992</b>		<b>24152</b>		<b>34831</b>

\* => Dato Estimado; Dato original eliminado      \*\* => Dato Estimado;      \*\*\* => Dato Estimado en Pesados;      \*\*\*\* => Dato Estimado en una calzada;

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

## Apéndice 2. Aforos Horarios

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en  
<https://sede.ayuntamientoparla.es>

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

PUNTO 5 ( A-42, KM. 22, ENTRE PARLA CENTRO Y PARLA SUR )												
PERIODO HORARIO	1, Madrid - Toledo				2, Toledo - Madrid				TOTAL			
	BUSES	LIGEROS	PESADOS	TOTAL	BUSES	LIGEROS	PESADOS	TOTAL	BUSES	LIGEROS	PESADOS	TOTAL
06:01 a 07:00	5	1290	212	1.507	15	2.643	270	2.928	20	3.933	482	4.435
07:01 a 08:00	22	2.603	262	2.887	6	2.329	230	2.565	28	4.932	492	5.452
08:01 a 09:00	13	1.966	341	2.320	38	2.486	280	2.804	51	4.452	621	5.124
09:01 a 10:00	11	1.808	427	2.246	19	2.461	357	2.837	30	4.269	784	5.083
10:01 a 11:00	6	1.818	412	2.236	2	1.624	165	1.791	8	3.442	577	4.027
11:01 a 12:00	4	2.042	512	2.558	3	2.240	419	2.662	7	4.282	931	5.220
12:01 a 13:00	3	2.033	434	2.470	6	2.053	502	2.561	9	4.086	936	5.031
13:01 a 14:00	7	1.596	480	2.083	1	1.361	323	1.685	8	2.957	803	3.768
14:01 a 15:00	3	1.373	299	1.675	12	1.340	423	1.775	15	2.713	722	3.450
15:01 a 16:00	6	1.248	282	1.536	12	1.280	336	1.628	18	2.528	618	3.164
16:01 a 17:00	20	1.961	242	2.223	15	2.698	231	2.944	35	4.659	473	5.167
17:01 a 18:00	17	2.512	230	2.759	15	2.795	227	3.037	32	5.307	457	5.796
18:01 a 19:00	12	2.773	220	3.005	8	2.813	209	3.030	20	5.586	429	6.035
19:01 a 20:00	8	2.611	96	2.715	9	2.223	106	2.338	17	4.834	202	5.053
20:01 a 21:00	6	1.788	62	1.856	8	1.581	40	1.629	14	3.369	102	3.485
21:01 a 22:00	6	1.697	31	1.734	8	1.500	42	1.550	14	3.197	73	3.284
<b>TOTAL</b>	<b>149</b>	<b>31.119</b>	<b>4.542</b>	<b>35.810</b>	<b>177</b>	<b>33.427</b>	<b>4.160</b>	<b>37.764</b>	<b>326</b>	<b>64.546</b>	<b>8.702</b>	<b>73.574</b>

En ramales de enlace

PUNTO 5 (Enlace Centro de Parla)

PERIODO HORARIO	1, Toledo A-42 a glorieta				2, Madrid a-42 a glorieta				3, glorieta a Toledo A-42				4, glorieta a Madrid A-42				TOTAL			
	MOTOS	LIGEROS	PESADOS	TOTAL	MOTOS	LIGEROS	PESADOS	TOTAL												
06:01 a 07:00	0	207	5	212	0	165	32	197	3	255	6	264	4	1166	15	1.185	7	1.793	58	1.858
07:01 a 08:00	1	386	17	404	0	360	60	420	1	428	17	446	7	1.332	10	1.349	9	2.506	104	2.619
08:01 a 09:00	0	297	23	320	0	279	46	325	2	293	17	312	4	783	29	816	6	1.652	115	1.773
09:01 a 10:00	1	309	27	337	0	270	46	316	0	244	19	263	2	521	28	551	3	1.344	120	1.467
10:01 a 11:00	2	280	36	318	0	310	80	390	0	224	28	252	2	383	28	413	4	1.197	172	1.373
11:01 a 12:00	1	263	15	279	1	265	62	328	2	246	16	264	2	365	26	393	6	1.139	119	1.264
12:01 a 13:00	0	201	26	227	0	278	52	330	2	291	19	312	4	338	27	369	6	1.108	124	1.238
13:01 a 14:00	3	254	12	269	1	382	60	443	1	245	19	265	2	316	26	344	7	1.197	117	1.321
14:01 a 15:00	0	389	20	409	3	447	37	487	3	369	17	389	2	508	18	528	8	1.713	92	1.813
15:01 a 16:00	1	255	10	266	2	579	35	616	3	398	28	429	0	516	25	541	6	1.748	98	1.852
16:01 a 17:00	0	305	16	321	1	506	33	540	0	320	24	344	0	474	16	490	1	1.605	89	1.695
17:01 a 18:00	1	296	12	309	1	535	36	572	1	310	17	328	0	371	27	398	3	1.512	92	1.607
18:01 a 19:00	1	195	6	202	3	598	20	621	0	445	15	460	0	447	20	467	4	1.685	61	1.750
19:01 a 20:00	1	501	7	509	10	1.002	18	1.030	3	394	13	410	3	444	11	458	17	2.341	49	2.407
20:01 a 21:00	1	306	4	311	2	771	14	787	0	452	6	458	0	361	8	369	3	1.890	32	1.925
21:01 a 22:00	1	162	0	163	3	432	18	453	0	310	3	313	2	304	7	313	6	1.208	28	1.242
TOTAL	14	4.606	236	4.856	27	7.179	649	7.855	21	5.224	264	5.509	34	8.629	321	8.984	96	25.638	1.470	27.204

Autenticidad verificable mediante <https://sede.ayuntamientoparla.es>

### Apéndice 3. Explotación EDM 2004. Municipio de Parla

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en  
<https://sede.ayuntamientoparla.es>

<b>ZONA DE GENERACIÓN - ATRACCIÓN POR MODO DE TRANSPORTE. ZONAS MADRID Y PARLA AGRUPADAS.</b>						
Zona de generación	Zona de atracción	Modo transporte				Total
		A pie	Transporte público	Vehículo privado	Otros	
106 - Parla	106 - Parla	79.364	5.318	8.637	1.100	94.419
	79- Madrid		20.034	8.752	1.464	30.250
	005 - Alcalá de Henares		110		2.168	2.278
	006 - Alcobendas		115	300		415
	007 - Alcorcón		196	1.360		1.556
	009 - Algete			215		215
	013 - Aranjuez			118		118
	014 - Arganda del Rey			619		619
	015 - Arroyomolinos			461		461
	022 - Boadilla del Monte		156	181		337
	036 - Casarrubuelos		44	21		65
	040 - Ciempozuelos			100		100
	049 - Coslada	1.105	932	165		2.202
	053 - Daganzo de Arriba			64		64
	054 - Escorial (El)		330	62		392
	058 - Fuenlabrada		95	4.068		4.163
	065 - Getafe		4.871	5.860	2.094	12.825
	066 - Griñón			119		119
	073 - Humanes de Madrid		292	301		593
	074 - Leganés	192	839	493		1.524
	080 - Majadahonda		121	163		284
	089 - Moraleja de Enmedio			26		26
	092 - Móstoles	163	76	346		585
	113 - Pinto		514	1.963	70	2.547
	115 - Pozuelo de Alarcón		195	503		698
	123 - Rivas-Vaciamadrid			93		93
	127 - Rozas de Madrid (Las)		56			56
	130 - San Fernando de Henares			1.304		1.304
	134 - San Sebastián de los Reyes		126	40		165
	145 - Talamanca de Jarama	252		248		500
	148 - Torrejón de Ardoz		282	330		612
	149 - Torrejón de la Calzada		671	1.120		1.791
	150 - Torrejón de Velasco			302		302
	151 - Torrelaguna				87	87
	159 - Valdequera			22		22
	161 - Valdemoro		73	1.981	5.222	7.276
	181 - Villaviciosa de Odón			197		197
	903 - Tres Cantos		246			246
	Fuera de la CM		155	2.909		3.064
<b>Total Parla como zona de generación</b>		<b>81.076</b>	<b>35.846</b>	<b>43.442</b>	<b>12.203</b>	<b>172.568</b>
79- Madrid	106 - Parla		2.176	2.485		4.660
004 - Álamo (El)	106 - Parla			85		85
006 - Alcobendas	106 - Parla			298		298
007 - Alcorcón	106 - Parla		204			204
013 - Aranjuez	106 - Parla			118		118
014 - Arganda del Rey	106 - Parla			27		27
017 - Batres	106 - Parla		41	41		82
022 - Boadilla del Monte	106 - Parla		63			63
036 - Casarrubuelos	106 - Parla		118	387		506
040 - Ciempozuelos	106 - Parla			243		243
049 - Coslada	106 - Parla		209	35		244
050 - Cubas de la Sagra	106 - Parla		45	463		508
058 - Fuenlabrada	106 - Parla		227	1.691		1.918
065 - Getafe	106 - Parla		681	1.640		2.321
066 - Griñón	106 - Parla			902		902
074 - Leganés	106 - Parla		306	416	106	828
089 - Moraleja de Enmedio	106 - Parla			51		51
092 - Móstoles	106 - Parla		178	1.149		1.327
096 - Navalcarnero	106 - Parla			187		187
099 - Navas del Rey	106 - Parla			26		26
113 - Pinto	106 - Parla		1.272	906		2.178
115 - Pozuelo de Alarcón	106 - Parla			163		163
125 - Robledo de Chavela	106 - Parla			22		22
132 - San Martín de la Vega	106 - Parla			168		168
140 - Serranillos del Valle	106 - Parla			415		415
149 - Torrejón de la Calzada	106 - Parla		175	1.749	419	2.343
150 - Torrejón de Velasco	106 - Parla		505	960		1.465
161 - Valdemoro	106 - Parla		16			16
181 - Villaviciosa de Odón	106 - Parla			70		70
903 - Tres Cantos	106 - Parla		77			77
Fuera de la CM	106 - Parla			175		175
<b>Total Parla como zona de atracción</b>		<b>79.364</b>	<b>11.610</b>	<b>23.509</b>	<b>1.625</b>	<b>116.108</b>
<b>Total general</b>		<b>81.076</b>	<b>42.139</b>	<b>58.314</b>	<b>12.728</b>	<b>194.257</b>

ZONA DE GENERACIÓN - ATRACCIÓN POR PERIODO HORARIO. ZONAS MADRID Y PARLA AGRUPADAS.																					
Zona de generación	Zona de atracción	Hora de salida																		Total	
		00:00 a 5:59 h	6:00 a 6:59 h	7:00 a 7:59 h	8:00 a 8:59 h	9:00 a 9:59 h	10:00 a 10:59 h	11:00 a 11:59 h	12:00 a 12:59 h	13:00 a 13:59 h	14:00 a 14:59 h	15:00 a 15:59 h	16:00 a 16:59 h	17:00 a 17:59 h	18:00 a 18:59 h	19:00 a 19:59 h	20:00 a 20:59 h	21:00 a 21:59 h	22:00 a 22:59 h		23:00 a 23:59 h
106 - Parla	106 - Parla	688		3.366	4.860	11.536	5.962	9.134	11.173	7.505	9.489	3.915	9.511	4.219	4.367	3.974	1.931	2.212	214	362	94.419
	79- Madrid	1.238	2.004	3.704	1.904	1.338	791	1.164	647	1.670	1.207	1.270	3.918	929	2.443	1.291	1.844	1.349	1.053	487	30.250
	005 - Alcalá de Henares					597				542		542	55	542							2.278
	006 - Alcobendas		182					50					57						125		415
	007 - Alcorcón			39	360	110					291	48	233	39	56		367	12			1.556
	009 - Algete		28	79											108						215
	013 - Aranjuez					59										59					118
	014 - Arganda del Rey			33	276										33	276					619
	015 - Arroyomolinos				316										145						461
	022 - Boadilla del Monte	109		90						47					90						337
	036 - Casarrubuelos			22											22	21					65
	040 - Ciempozuelos		50									50									100
	049 - Coslada				356	154		165		154	356				154		154	159	197	356	2.202
	053 - Daganzo de Arriba		32											32							64
	054 - Escorial (El)	31	165											165	31						392
	058 - Fuenlabrada	176	569	449	92	200		27		185	636	190		289	667	370				313	4.163
	065 - Getafe	684	608	1.425	1.640	865	273	541	359	170	1.430	907	1.240	590	663	1.077	147	44		163	12.825
	066 - Griñón									55	64										119
	073 - Humanes de Madrid		60	138						25	60			86	138				86		593
	074 - Leganés		140	112	286	55		154		35	57	93		251		27	58			257	1.524
	080 - Majadahonda			61		81								142							284
	089 - Moraleja de Enmedio											26									26
	092 - Móstoles	15		38	189	31				88	53		120	50							585
	113 - Pinto	86	474	322	38	114				86	139	335	315	35	238	200	11	154			2.547
	115 - Pozuelo de Alarcón	85		83	81		27	99	45	53				28		56		85	55		698
	123 - Rivas-Vaciamadrid		31	16												31				16	93
	127 - Rozas de Madrid (Las)		28														28				56
	130 - San Fernando de Henares		327	318						165					327				166		1.304
	134 - San Sebastián de los Reyes		63											102							165
	145 - Talamanca de Jarama	93		31		42	43	43			42	135			72						500
	148 - Torrejón de Ardoz		141								165			141						165	612
	149 - Torrejón de la Calzada	152	306		92						382	19		259		351		229			1.791
	150 - Torrejón de Velasco					146					10			146							302
	151 - Torrelaguna			43							43										87
	159 - Valdequera															22					22
	161 - Valdemoro		141	607		221		2.611				31		116	545	171	2.832				7.276
	181 - Villaviciosa de Odón			99										99							197
	903 - Tres Cantos	123										123									246
	Fuera de la CM	87	266	952	215				127		167	73	34	12	908	34	30	128	31		3.064
<b>Total Parla como zona de generación</b>		<b>3.569</b>	<b>5.615</b>	<b>12.027</b>	<b>10.704</b>	<b>15.550</b>	<b>7.096</b>	<b>13.988</b>	<b>12.571</b>	<b>10.622</b>	<b>14.526</b>	<b>7.756</b>	<b>15.991</b>	<b>8.058</b>	<b>10.742</b>	<b>8.145</b>	<b>7.560</b>	<b>4.578</b>	<b>1.935</b>	<b>1.535</b>	<b>172.568</b>
79- Madrid	106 - Parla	42	31	443	569	232	130	57	221	328	257	328	556	127	152	301	424	21	150	91	4.660
004 - Álamo (El)	106 - Parla			43								43									85
006 - Alcobendas	106 - Parla			124						50						124					298
007 - Alcorcón	106 - Parla		53		85					13											204
013 - Aranjuez	106 - Parla										59								59		118
014 - Arganda del Rey	106 - Parla					27															27
017 - Batres	106 - Parla				6	20		9	11	6	9						20				82
022 - Boadilla del Monte	106 - Parla													63							63
036 - Casarrubuelos	106 - Parla			17	37		34	89		25	25	53		56	42	76	17	34			506
040 - Ciempozuelos	106 - Parla		25		97									97		25					243
049 - Coslada	106 - Parla	79	65		17									82							244
050 - Cubas de la Sagra	106 - Parla				27	50	50	23	50	27	27	129		101					23		508
058 - Fuenlabrada	106 - Parla	241	114	156	43	3	25	56	337	242	13	283		68	97			240			1.918
065 - Getafe	106 - Parla	29	41	152	385	85				94	47	76	164	534	333		39	342			2.321
066 - Griñón	106 - Parla			119		169	182	48	90	56		119		64		56					902
074 - Leganés	106 - Parla		44	195		12		14			152	31	122	47	44	93			75		828
089 - Moraleja de Enmedio	106 - Parla														26				26		51
092 - Móstoles	106 - Parla	171	156		76	80					80	170	280	47	57	99			80	31	1.327
096 - Navalcarnero	106 - Parla						94				94										187
099 - Navas del Rey	106 - Parla			13											13						26
113 - Pinto	106 - Parla			282	81	156	217	156		76	453	301		131		69	181	76			2.178
115 - Pozuelo de Alarcón	106 - Parla					19							108		19				19		163
125 - Robledo de Chavela	106 - Parla					22															22
132 - San Martín de la Vega	106 - Parla			84											84						168
140 - Serranillos del Valle	106 - Parla			10	30		10		10		145	52				52	105				415
149 - Torrejón de la Calzada	106 - Parla			184	189	78	117	21	40	27	210	111	489	65	198	226	370	18			2.343
150 - Torrejón de Velasco	106 - Parla	15	34	52	28	122	100	98	63	80	43	12	87		252	183	158	73	62		1.465
161 - Valdemoro	106 - Parla	16																			16
181 - Villaviciosa de Odón	106 - Parla				35						35										70
903 - Tres Cantos	106 - Parla			38								38									77
	Fuera de la CM									175											175
<b>Total Parla como zona de atracción</b>		<b>1.282</b>	<b>563</b>	<b>5.278</b>	<b>6.524</b>	<b>12.650</b>	<b>6.900</b>	<b>9.673</b>	<b>11.714</b>	<b>8.769</b>	<b>11.514</b>	<b>5.452</b>	<b>11.852</b>	<b>5.326</b>	<b>5.542</b>	<b>5.297</b>	<b>3.195</b>	<b>3.469</b>	<b>625</b>	<b>484</b>	<b>116.108</b>
<b>Total general</b>		<b>4.163</b>	<b>6.178</b>	<b>13.938</b>	<b>12.368</b>	<b>16.664</b>	<b>8.034</b>	<b>14.527</b>	<b>13.112</b>	<b></b>											

<b>ZONA DE GENERACIÓN - ATRACCIÓN POR MODO DE TRANSPORTE. Motivo trabajo. Zonas Madrid y Parla agrupadas.</b>							
Zona de generación	Zona de atracción	Modo transporte					
		A pie	Transporte público	Vehículo privado	Otros	Total	
106 - Parla	106 - Parla	4.947	1.592	3.034	899	10.473	
	79- Madrid		12.704	5.161	922	18.786	
	005 - Alcalá de Henares		110			110	
	006 - Alcobendas		115	250		365	
	007 - Alcorcón			835		835	
	009 - Algete			215		215	
	013 - Aranjuez			118		118	
	014 - Arganda del Rey			619		619	
	015 - Arroyomolinos			290		290	
	022 - Boadilla del Monte			156	181	337	
	036 - Casarrubuelos			44		44	
	040 - Ciempozuelos				100	100	
	049 - Coslada			307		307	
	053 - Daganzo de Arriba				64	64	
	054 - Escorial (El)			330	62	392	
	058 - Fuenlabrada				3.813	3.813	
	065 - Getafe			1.680	2.989	747	5.416
	073 - Humanes de Madrid			292	301		593
	074 - Leganés			447	320		768
	080 - Majadahonda			121			121
	089 - Moraleja de Enmedio				26		26
	092 - Móstoles			76	346		422
	113 - Pinto			404	1.753		2.157
	115 - Pozuelo de Alarcón			110	391		501
	123 - Rivas-Vaciamadrid				93		93
	127 - Rozas de Madrid (Las)			56			56
	130 - San Fernando de Henares				1.139		1.139
	134 - San Sebastián de los Reyes			126			126
	145 - Talamanca de Jarama		166		248		414
	148 - Torrejón de Ardoz			282	330		612
	149 - Torrejón de la Calzada			152	1.101		1.253
	150 - Torrejón de Velasco				292		292
161 - Valdemoro			73	1.413	5.222	6.708	
181 - Villaviciosa de Odón				197		197	
903 - Tres Cantos			246			246	
Fuera de la CM			68	1.937		2.005	
<b>Total Parla como zona de generación</b>		<b>5.114</b>	<b>19.492</b>	<b>27.617</b>	<b>7.790</b>	<b>60.012</b>	
79- Madrid	106 - Parla		1.229	1.393		2.623	
004 - Álamo (El)	106 - Parla			43		43	
006 - Alcobendas	106 - Parla			298		298	
007 - Alcorcón	106 - Parla		179			179	
013 - Aranjuez	106 - Parla			118		118	
017 - Batres	106 - Parla			6		6	
036 - Casarrubuelos	106 - Parla			51		51	
040 - Ciempozuelos	106 - Parla			49		49	
049 - Coslada	106 - Parla		209	35		244	
050 - Cubas de la Sagra	106 - Parla			55		55	
058 - Fuenlabrada	106 - Parla		102	1.475		1.577	
065 - Getafe	106 - Parla		412	614		1.026	
066 - Griñón	106 - Parla			413		413	
074 - Leganés	106 - Parla		240	373	106	719	
092 - Móstoles	106 - Parla		178	1.011		1.189	
096 - Navalcarnero	106 - Parla			187		187	
099 - Navas del Rey	106 - Parla			26		26	
113 - Pinto	106 - Parla		499	457		956	
115 - Pozuelo de Alarcón	106 - Parla			163		163	
125 - Robledo de Chavela	106 - Parla			22		22	
132 - San Martín de la Vega	106 - Parla			168		168	
149 - Torrejón de la Calzada	106 - Parla		82	886		968	
150 - Torrejón de Velasco	106 - Parla		193	264		457	
181 - Villaviciosa de Odón	106 - Parla			70		70	
903 - Tres Cantos	106 - Parla		77			77	
<b>Total Parla como zona de atracción</b>		<b>4.947</b>	<b>4.993</b>	<b>11.211</b>	<b>1.005</b>	<b>22.157</b>	
<b>Total general</b>		<b>5.114</b>	<b>22.892</b>	<b>35.794</b>	<b>7.896</b>	<b>71.696</b>	

**ZONA DE GENERACIÓN - ATRACCIÓN POR MODO DE TRANSPORTE. Motivo estudios. Zonas Madrid y Parla agrupadas.**

Zona de generación	Zona de atracción	Modo transporte				
		A pie	Transporte público	Vehículo privado	Otros	Total
106 - Parla	106 - Parla	23.754	949	1.093	200	<b>25.996</b>
	79- Madrid		3.418	414	542	<b>4.374</b>
	005 - Alcalá de Henares				2.168	<b>2.168</b>
	007 - Alcorcón			103		<b>103</b>
	049 - Coslada	711				<b>711</b>
	058 - Fuenlabrada			23		<b>23</b>
	065 - Getafe		2.401	108		<b>2.509</b>
	074 - Leganés	192	129	8		<b>329</b>
	080 - Majadahonda			38		<b>38</b>
	092 - Móstoles	38				<b>38</b>
	113 - Pinto		46		70	<b>116</b>
151 - Torrelaguna				87	<b>87</b>	
Total Parla como zona de generación		24.695	6.942	1.787	3.067	<b>36.492</b>
017 - Batres	106 - Parla			18		<b>18</b>
040 - Ciempozuelos	106 - Parla			193		<b>193</b>
065 - Getafe	106 - Parla		35			<b>35</b>
074 - Leganés	106 - Parla			15		<b>15</b>
113 - Pinto	106 - Parla		298			<b>298</b>
140 - Serranillos del Valle	106 - Parla			81		<b>81</b>
150 - Torrejón de Velasco	106 - Parla			15		<b>15</b>
Total Parla como zona de atracción		23.754	1.281	1.415	200	<b>26.651</b>
<b>Total general</b>		<b>24.695</b>	<b>7.275</b>	<b>2.110</b>	<b>3.067</b>	<b>37.146</b>

**ZONA DE GENERACIÓN - ATRACCIÓN POR MODO DE TRANSPORTE. Otros motivos. Zonas Madrid y Parla agrupadas.**

Zona de generación	Zona de atracción	Modo transporte				Total
		A pie	Transporte público	Vehículo privado	Otros	
106 - Parla	106 - Parla	50.663	2.776	4.510		<b>57.949</b>
	79- Madrid		3.913	3.177		<b>7.089</b>
	006 - Alcobendas			50		<b>50</b>
	007 - Alcorcón		196	422		<b>618</b>
	015 - Arroyomolinos			171		<b>171</b>
	036 - Casarrubuelos			21		<b>21</b>
	049 - Coslada	394	625	165		<b>1.184</b>
	058 - Fuenlabrada		95	232		<b>327</b>
	065 - Getafe		791	2.763	1.347	<b>4.900</b>
	066 - Griñón			119		<b>119</b>
	074 - Leganés		263	165		<b>428</b>
	080 - Majadahonda			125		<b>125</b>
	092 - Móstoles	125				<b>125</b>
	113 - Pinto		64	210		<b>274</b>
	115 - Pozuelo de Alarcón		85	112		<b>197</b>
	130 - San Fernando de Henares			165		<b>165</b>
	134 - San Sebastián de los Reyes			40		<b>40</b>
	145 - Talamanca de Jarama	86				<b>86</b>
	149 - Torrejón de la Calzada		519	19		<b>538</b>
	150 - Torrejón de Velasco			10		<b>10</b>
159 - Valdemaqueda			22		<b>22</b>	
161 - Valdemoro			568		<b>568</b>	
Fuera de la CM		87	972		<b>1.059</b>	
<b>Total Parla como zona de generación</b>		<b>51.267</b>	<b>9.413</b>	<b>14.038</b>	<b>1.347</b>	<b>76.064</b>
79- Madrid	106 - Parla		946	1.091		<b>2.038</b>
004 - Álamo (El)	106 - Parla			43		<b>43</b>
007 - Alcorcón	106 - Parla		25			<b>25</b>
014 - Arganda del Rey	106 - Parla			27		<b>27</b>
017 - Batres	106 - Parla		41	17		<b>57</b>
022 - Boadilla del Monte	106 - Parla		63			<b>63</b>
036 - Casarrubuelos	106 - Parla		118	336		<b>454</b>
050 - Cubas de la Sagra	106 - Parla		45	408		<b>453</b>
058 - Fuenlabrada	106 - Parla		125	216		<b>341</b>
065 - Getafe	106 - Parla		234	1.027		<b>1.260</b>
066 - Griñón	106 - Parla			489		<b>489</b>
074 - Leganés	106 - Parla		66	28		<b>93</b>
089 - Moraleja de Enmedio	106 - Parla			51		<b>51</b>
092 - Móstoles	106 - Parla			138		<b>138</b>
113 - Pinto	106 - Parla		475	449		<b>924</b>
140 - Serranillos del Valle	106 - Parla			334		<b>334</b>
149 - Torrejón de la Calzada	106 - Parla		93	863	419	<b>1.375</b>
150 - Torrejón de Velasco	106 - Parla		312	681		<b>993</b>
161 - Valdemoro	106 - Parla		16			<b>16</b>
Fuera de la CM	106 - Parla			175		<b>175</b>
<b>Total Parla como zona de atracción</b>		<b>50.663</b>	<b>5.335</b>	<b>10.883</b>	<b>419</b>	<b>67.300</b>
<b>Total general</b>		<b>51.267</b>	<b>11.972</b>	<b>20.410</b>	<b>1.766</b>	<b>85.415</b>

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en  
<https://sede.ayuntamientoparla.es>

# ADENDA AL ESTUDIO DE MOVILIDAD Y TRÁFICO

PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN SECTOR 5

AYUNTAMIENTO DE PARLA

Infraestructuras, Cooperación y Medio Ambiente, S.A.



**ÍNDICE:**

1	INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS .....	3
2	CARACTERÍSTICAS DE LA RED DE MOVILIDAD PRIVADA.....	4
3	CARACTERÍSTICAS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	8
4	MOVILIDAD CICLISTA .....	40
5	ORDENACIÓN URBANÍSTICA PLANTEADA.....	42
6	PROPUESTAS DE MEDIDAS .....	51

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en  
<https://sede.ayuntamientoparla.es>



## 1 INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS.

Este estudio se elabora como parte de los documentos de carácter sectorial para el desarrollo urbano Plan Parcial del Sector 5 del PGOU de Parla.

El presente documento se redacta como ampliación del “Estudio de Movilidad y Tráfico del Sector 5 de Parla”.

El objetivo principal es analizar la situación actual del transporte público y la movilidad no motorizada de la zona de estudio; así como proponer medidas para garantizar la conexión del sector con el resto del municipio. Para ello se toma como eje fundamental el Plan de Movilidad Urbana de Parla.

La movilidad es uno de los aspectos claves en cualquier entorno urbano, ya sea nuevo o existente, ya que determina la viabilidad de las relaciones funcionales del ámbito con su entorno, tanto inmediato como lejano. Una adecuada planificación de las redes de movilidad y su adecuada integración en las del entorno es un factor clave para la calidad de vida de los vecinos, por reducir los tiempos de desplazamiento.

Igualmente, las afecciones ligadas a la movilidad son algunas de las más importantes de las que se asocian a un entorno urbano, tanto de manera diferente (por ocupación espacial por los viarios e infraestructuras de movilidad) como asociados a su funcionamiento. Suponen en efecto una parte considerable de los flujos de materia y energía de un entorno urbano, y generan contaminación atmosférica y acústica. Todos estos impactos guardan relación con el diseño y capacidad de la red viaria que se define en el planeamiento urbanístico.

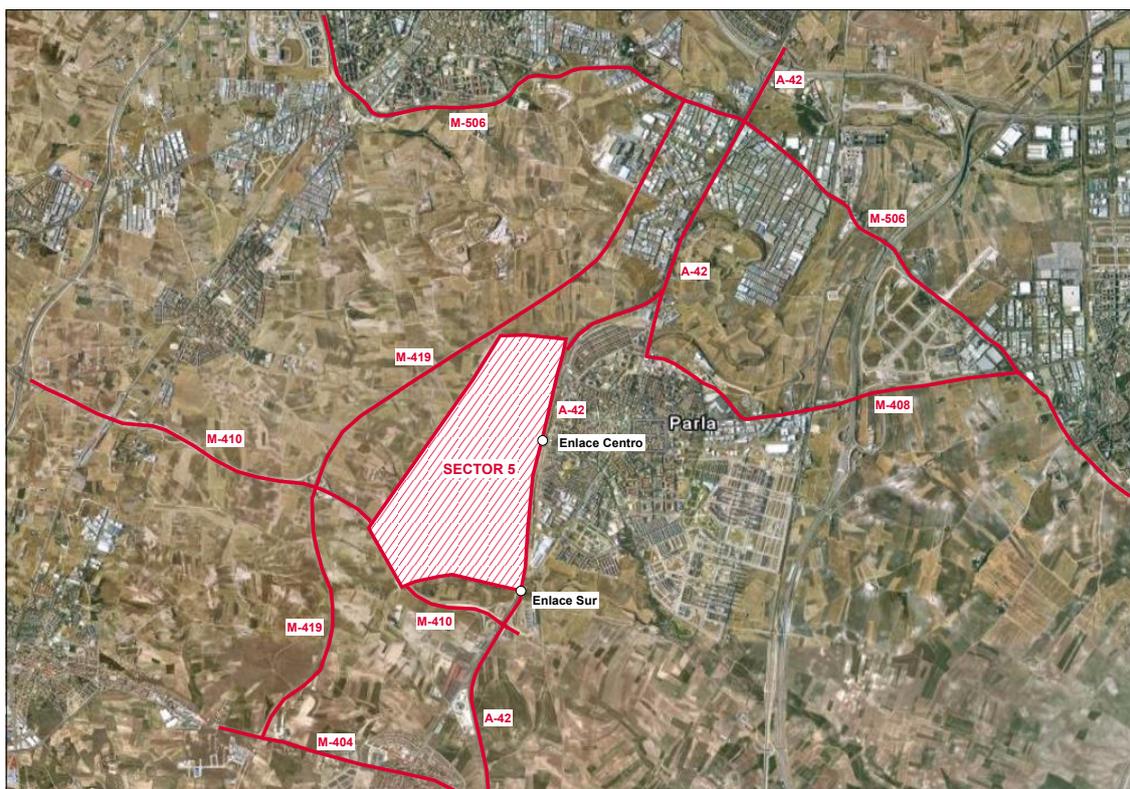
El presente documento pretende analizar cuál es el funcionamiento de la movilidad que existirá en el ámbito de planeamiento y su entorno una vez de desarrolle este, determinando cual es el volumen de desplazamientos generados en los diferentes modos de transporte y como se distribuirán por la estructura viaria definida, permitiendo analizar la suficiencia de esta red para soportar los flujos generados, así como extraer elementos de interés en relación para el diseño de esta.

## 2 CARACTERÍSTICAS DE LA RED DE MOVILIDAD PRIVADA

En el estudio de tráfico que acompaña al presente documento se detallan las características de los ejes de comunicación, así como la evolución de los tráficos. En este apartado se va a describir brevemente dicha red.

La zona de actuación se sitúa en el término municipal de Parla, al sur de la Comunidad de Madrid.

La localización del ámbito de estudio dentro del término municipal de Parla y con respecto a las grandes vías de comunicación cercanas se refleja en la siguiente figura.



*Ilustración 1. Localización de la zona de estudio*

Las vías de comunicación más importantes en un entorno próximo del área de interés son:

- A-42 Autovía de Toledo
- M-410 De M-413 (Arroyomolinos) a M-506 (Valdemoro)
- M-419 De M-404 a Venida de Cantueña (Fuenlabrada)

La A-42 tiene características de autovía; de dos carriles por sentido en el tramo Variante de Parla y de tres carriles por sentido al Norte de Parla.

La M-410, integrada en la Red principal de la Comunidad de Madrid, tiene características de vía rápida, con dos carriles por sentido. En la actualidad, está en servicio hasta la A-42, estando prevista su prolongación hasta Valdemoro.



## PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

La M-419 integrada en la Red secundaria de la Comunidad de Madrid, es una carretera convencional de un carril por sentido,

La conexión del viario interno del Sector 5 con este viario se realizará en cinco puntos:

- En los enlaces Centro y Sur de Parla de la A-42
- En un futuro enlace con la A-42 intermedio entre estos enlaces
- Con la M-410 , entre los enlaces con la A-42 y la M-419
- Con la M-419 entre los enlaces con la M-410 y la Avenida de Cantueña

Para caracterizar el tráfico y su evolución en el viario de acceso al Sector 5 de Parla se cuenta con los datos recogidos en los Mapas de Tráfico que anualmente elaboran las Direcciones Generales de Carreteras del Ministerio de Fomento y de la Comunidad de Madrid.

En la tabla y figura adjunta se reflejan la localización y características de las estaciones localizadas en el viario de acceso al Sector 5.

Estación	Red	Carretera	PK	Localización	Tipo
<b>E-27</b>	Estatal	a-42	20,16	Parla	Permanente
<b>E-133</b>	Estatal	A-42	23,90	Parla	Permanente
<b>M-448</b>	Autonómica	M-419	4,95	Entre A-42 Y M-410	Primaria
<b>M-449</b>	Autonómica	M-419	0,5	Entre M-410 y M-404	Primaria
<b>M-418</b>	Autonómica	M-410	8,15	Entre M-419 y A-42	Primaria

En la tabla adjunta se recoge la evolución del tráfico en estas estaciones:



PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

Evolución del tráfico en el viario de acceso al Sector 5 del PGOU de Parla

Estación	2007		2008		2009		2010		2011		2012	
	IMD	%P	IMD	%P	IMD	%P	IMD	%P	IMD	%P	IMD	%P
E-27	97.650	7,9	99.385	7,1	99.028	6,0	99.948	5,6	97.81	6,0		
E-133	89.899	7,9	82.414	6,9	64.378	7,3	62.924	7,0	66.779	6,9	63.934	6,1
M-447	8.733		8.376	10,6	7.580	98	7.873	9,4	7.660	9,0		
M-449	7.737		6.618	10,6	6.536	9,0	6.623	9,4	6.257	7,3		
M-418			6.894	10,7	9.016	10,1	9.566	8,4	11.259	8,1		

En la estación E-27, el tráfico en el período 2007-2011 está prácticamente estabilizado, oscilando entre los 97.650 veh/día, el año 2007 y los 99.948 veh/día del año 2010.

En la estación E-133, prescindiendo del tráfico del año 2006, previsiblemente sobreestimado, el tráfico en el período 2007-2010, cae fuertemente hasta los 62.924 veh/día del año 2010. El año 2011, crece un 6,2% y el año 2012 cae un 4,3%, hasta los 63.934 veh/día.

En la red autonómica, solamente las estación M-418, localizada en la M-410, muestra un crecimiento de 24,9% en el período 2009-2011 y un 17,7% en el año 2011, mientras que en las estaciones M-448 y M-449 muestran un tendencia negativa, relativamente moderada.

En un tráfico ligero, con porcentajes de pesados, en la mayoría de los casos inferiores al 10%, con un proceso continuo de caída, lo que supone que la caída observada en el tráfico se produce con mayor intensidad en los vehículos pesados.

Para caracterizar el tráfico en los aspectos de estacionalidad se cuenta con los datos de tráficos de las estaciones E-27 y E-133, correspondientes respectivamente, a los años 2010 y 2011 que se recogen en el Apéndice 1 y se resumen en las tablas adjuntas:

Características del tráfico en relación con la estacionalidad. Estación E-27. Año 2010

Estación	Tráfico		Máximo tráfico medio diario		Mínimo tráfico medio diario		Hora 100				Tráfico en fin de semana (% IMD <sub>L</sub> )		
							Tráfico		Pesados				
	IMD	% PMA	Me s	% IMD	Me s	% IMD	IH	IMD	% P	% PMA	Ligeros	Pesados	Total
E-27	99.948	5.6	10	106,4	8	86,9	13.847	13,8	2,0	35,7	82,5	19,5	79,0
E-27/1	50.144	5,7	10	105,8	8	86,5	4.872	9,7	1,3	22,8	79,0	19,5	75,5
E-27/2	49.804	5,5	10	107,1	8	87,2	5.776	11,6	0,8	14,5	86,0	19,5	79,0

E-27 Dos sentidos

E-27/1 Sentido Toledo

E-27/2 Sentido Madrid

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



## PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

Características del tráfico en relación con la estacionalidad. Estación E-133. Año 2011

Estación	Tráfico		Máximo tráfico medio diario		Mínimo tráfico medio diario		Hora 100				Tráfico en fin de semana (% IMD <sub>L</sub> )		
							Tráfico		Pesados				
	IMD	% PMA	Mes	% IMD	Mes	% IMD	IH	% IMD	% P	% PMA	Ligeros	Pesados	Total
E-133	66.779	6,9	Junio	103,7	Agosto	85,9	5.271	7,9	5,9	85,5	86,0	19,5	82,5
E-133/1	34.831	6,7	Junio	104,1	Agosto	84,7	3.024	8,7	7,1	106,0	82,5	19,5	75,5
E-133/2	31.948	7,1	Octubre	103,6	Agosto	87,2	2.370	8,7	1,5	21,1	93,0	19,5	86,0

E-133 Dos sentidos

E-133/1 Sentido Toledo

E-133/2 Sentido Madrid

En la estación E-27, los máximos tráficos medios mensuales se presentan el mes de Octubre, mientras que los mínimos tráficos medios mensuales se presentan en Agosto, (período vacacional). El tráfico en fin de semana es inferior al tráfico en día laborable. El tráfico en la H100, tráfico superado igualado 100 horas al año, equivale al 9,7% de la IMD en sentido Toledo y al 11,6% de la IMD en sentido Madrid. El valor de 13,8% de la IMD en la IH100 en dos sentidos es incorrecto pues este porcentaje no puede superar a los observados por sentido.

En la estación E-133, los máximos tráficos medios mensuales se presentan los meses de junio y octubre, mientras que los mínimos tráficos medios mensuales se presentan en el período vacacional (el mes de agosto). El tráfico en fin de semana es como en la estación E-27, inferior al tráfico en día laborable. El tráfico en la H100, equivale al 8,7% de la IMD, tanto en sentido Madrid como en sentido Toledo y al 7,9% de la IMD en el conjunto de los dos sentidos.

De acuerdo con estas cifras, el tráfico cabe calificarlo como poco estacional, ligado a relaciones de movilidad obligada en relaciones de Madrid, con Parla, municipios del Sur de la Comunidad y la provincia de Toledo.

### 3 CARACTERÍSTICAS DE LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

La red de transporte público de la ciudad de Parla está formada en la actualidad por tres modos principales, el Tranvía de Parla, la red de Cercanías de Renfe y el autobús. Este último se subdivide en dos grupos, las líneas urbanas y las líneas interurbanas, formadas a su vez por autobuses diurnos y autobuses nocturnos, que comunican el municipio con Madrid, Toledo, Getafe, Illescas, Valdemoro, Fuenlabrada o Pinto entre otros municipios.

RED	CODIGO LINEA	NOMBRE	CONCESION	EMPRESA
Autobús Urbano	1	Circular 1	VCM403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
	2	Circular 2	VCM403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
	3	Hospital - Av. America - Laguna Park	VCM403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
	4	Parla FFCC - Parque Tecnológico Comercial	VCM403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
Autobús Interurbano con Madrid	460	Madrid - Parla - Batres	VCM403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
	461	Madrid - Parla	VCM403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
	463	Madrid - Parla - Torrejón de Velasco	VCM403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
	464	Madrid - Parla - Yuncillos	VCM403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
	469	Madrid - Parla (Parla Este - Hospital)	VCM403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
Autobús interurbano con otros municipios	402	Madrid - Torrejón de la Calzada - Toledo		ALSA
	418	Madrid - Torrejón de la Calzada - Añover/Mora		Autocares SAMAR SA
	462	Getafe - Parla	VCM403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
	465	Parla FFCC - Illescas - El Viso	VCM403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
	466	Parla - Valdemoro	VCMA403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
	471	Humanes - Fuenlabrada - Parla - Pinto	VCM403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
Autobús Interurbano Nocturno	N806	Madrid - Parla	VCM403	Avanza Interurbanos del Sur SLU
Red de Cercanías	C-4a	Parla - Atocha - San Sebastián de los Reyes		Renfe
	C-4b	Parla - Atocha - Colmenar Viejo		Renfe
Tranvía de Parla	ML4	Línea Circular		Tranvía de Parla

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

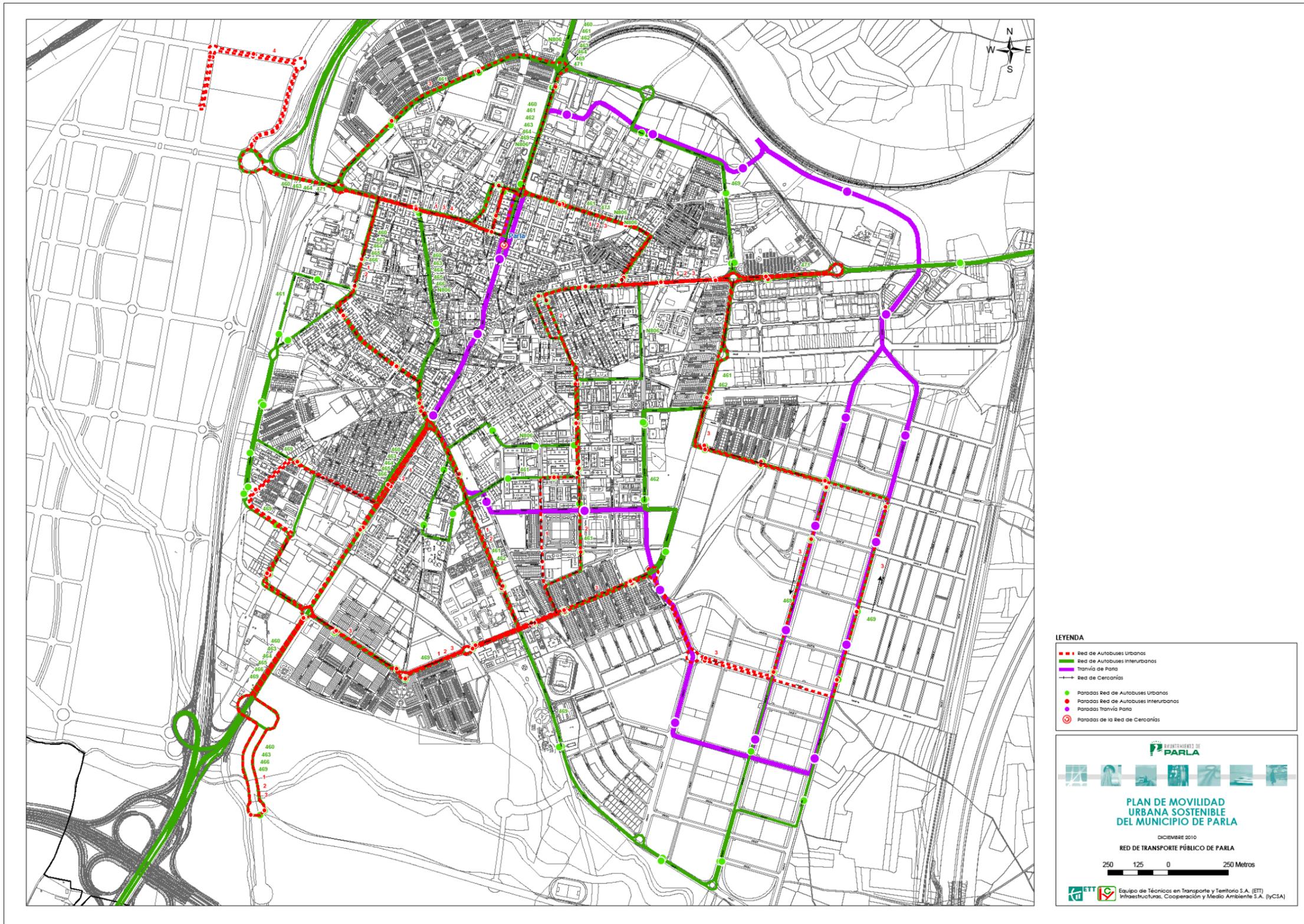
---

A continuación se adjuntan los planos de la red general de transporte público de Parla, y los planos de las distintas redes por separado, los de las redes de autobuses, tanto urbanos como interurbanos, la red de cercanías y el tranvía de Parla.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en  
<https://sede.ayuntamientoparla.es>



Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>





### 3.1 Red de Autobuses

Así, la red de autobuses de Parla está formada por un total de 16 líneas, de las que 4 son de carácter urbano y 12 de carácter interurbano.

Dentro de las líneas interurbanas existen 5 líneas que comunican Parla con Madrid, 6 que lo comunican con otros municipios como Valdemoro, Getafe, Fuenlabrada, Pinto o Toledo entre otros. También existe una línea nocturna de autobús que comunica Parla con Madrid.

Líneas urbanas: 4

Líneas interurbanas: 12

Líneas a Madrid: 5

Líneas a otros municipios: 6

Líneas de servicio nocturno: 1

#### 3.1.1 AUTOBUSES URBANOS

La red de autobuses urbanos de Parla está formada por cuatro líneas de autobús, dos circulares y otras dos que comunican el centro del municipio con el hospital, la zona residencial de Laguna Park. Además existe una línea, la 4, que comunica la estación de tren de Parla con el Parque Tecnológico localizado al oeste de la Autovía de Toledo fuera del núcleo urbano. La empresa operadora de estos servicios es Avanza Interurbanos del Sur SLU.

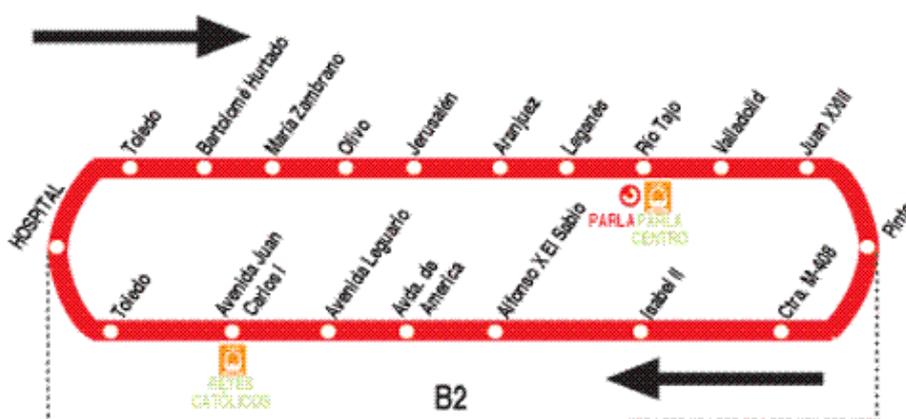
##### Línea 1. Circular 1

La línea 1 conecta el Hospital Infanta Cristina localizado en el extrarradio del municipio en la Avenida 9 de Junio con el barrio de la Ermita, el Casco Viejo, el Nido, Villajuventus, San Ramón, Pryconsa y Leguario. Su recorrido tiene una extensión de 14 km. Cuenta con un total de 38 paradas, y un intervalo medio de paso de 20 minutos los días laborables y de 30 minutos los fines de semana. Realiza 53 expediciones en día laborable de lunes a viernes y 36 los sábados, domingos y festivos. Cuenta con dos vehículos en funcionamiento en hora punta.

Da cobertura a diversos equipamientos como la escuela Oficial de Idiomas, el polígono industrial Ciudad de Parla y el Cerro del Rubal, la zona comercial del centro del municipio en la calle Pinto, el ambulatorio Isabel II y la piscina municipal, entre otros.

La parada de la Avenida Juan Carlos I (frente al Colegio Pablo Casal) permite el acceso al tranvía de Parla a través de la parada de Reyes Católicos localizada a 300 metros (4 minutos a pie). Esta parada la realizan además las líneas de transporte interurbano 461 y 462 además de la línea nocturna N806.

Desde la parada de la calle Río Tajo número 7 se puede acceder a la parada del tranvía de Parla Centro y a la estación de cercanías, localizadas a 230 metros (3 minutos a pie). Además permite el transbordo a las líneas urbanas 3 y 4, y a las interurbanas 402, 418, 460, 461, 462, 463, 464, 465 y 466.



**Línea 2. Circular 2**

La línea Circular 2, conecta la calle Pinto en el Centro – San Ramón con el Hospital Infanta Cristina. Realizando similar recorrido pero en sentido contrario al de la línea Circular 1, aunque realizando alguna parada nueva como las de Méjico, Torrejón, y Río Guadalquivir y sin realizar parada en Bartolomé Hurtado, M<sup>a</sup> Zambrano o Alfonso X El Sabio. Recorre un total de 12,3 km, con un total de 33 paradas y un intervalo medio de paso de 20 y 30 minutos respectivamente los días laborables y los sábados, domingos y festivos. Realiza un total de 53 expediciones en día laborable medio reduciendo este número hasta 36 los fines de semana. En hora punta se ponen en funcionamiento dos vehículos.

Desde la parada de la avenida Juan Carlos I a la parada del tranvía Bulevar Sur hay 200 metros un trayecto de tan sólo 2 minutos a pie. (No realiza parada en la calle Río Guadalquivir).



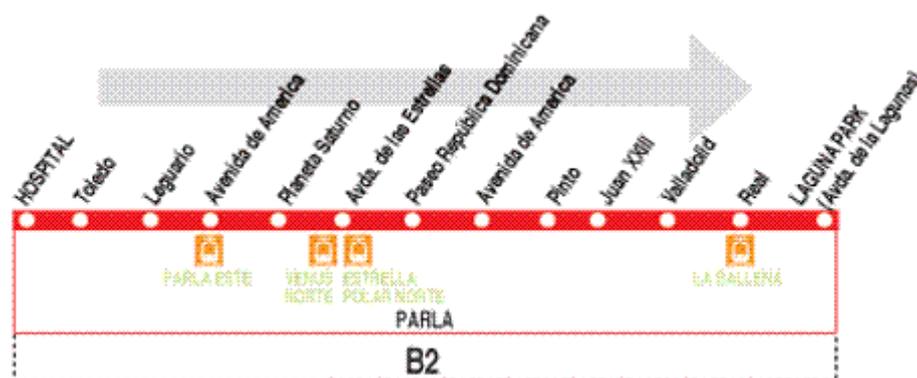
**Línea 3. Hospital – Avenida América – Laguna Park**

La línea 3 conecta el Hospital Infanta Cristina con la zona residencial de La Laguna discurrendo su recorrido por los barrios de Leguario, los Prados, Parla Este (Parque del Universo), las Américas, el Centro, San Ramón y Juventus. Cuenta con un total de 23 paradas en sentido ida y 24 en sentido vuelta, permitiendo el transbordo a la red del tranvía en 4 puntos (tres en el Parque Parla Este y otra en el Parque de la Ballena) .El intervalo medio de paso es de media hora los días laborables y de una hora los fines de semana y festivos realizando un total de 35 expediciones en día medio laborable y 17 expediciones en sábados, domingos y festivos.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA



**Línea 4. Parla Estación de Ferrocarril – Parque Tecnológico**

La línea 4, parte de la calle Río Tajo junto a la estación de ferrocarril de Parla en el Casco Viejo, para seguir por las Avenidas Río Guadaira, Leganés, cruzar la autovía de Toledo y llegar al Parque Tecnológico realizando paradas en Isaac Peral, Torres Quevedo y Blasco de Garay realizando un total de 6 paradas en sentido ida y 5 en la vuelta. El intervalo medio de paso es de 30 minutos y realiza 33 expediciones en día laborable y 30 los fines de semana y festivos. La longitud del recorrido es de 2,4 km en ambos sentidos.



**3.1.2 AUTOBUSES INTERURBANOS**

La red de autobuses interurbanos está formada por un total de 12 líneas que se pueden agrupar en dos grandes grupos.

Líneas que conectan con Madrid: 6 (las líneas 460, 461, 463, 464, 469 y N806)

Líneas que conectan con otros municipios: 6 (las líneas 402, 418, 462, 465, 466 y 471)

Por otro lado, si se atiende a periodo de servicio (diurno o nocturno), existen 1 línea nocturna, de las 6 que conectan con Madrid. A continuación se exponen las principales características de estas. Todas las líneas son operadas por Avanza Interurbanos del Sur SLU, salvo la 402 que es explotada por ALSA SA y la 418 que lo es por Autocares SAMAR.

Las líneas que conectan Parla con Madrid disponen de distintas cabeceras en Parla en función del destino final de la línea.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



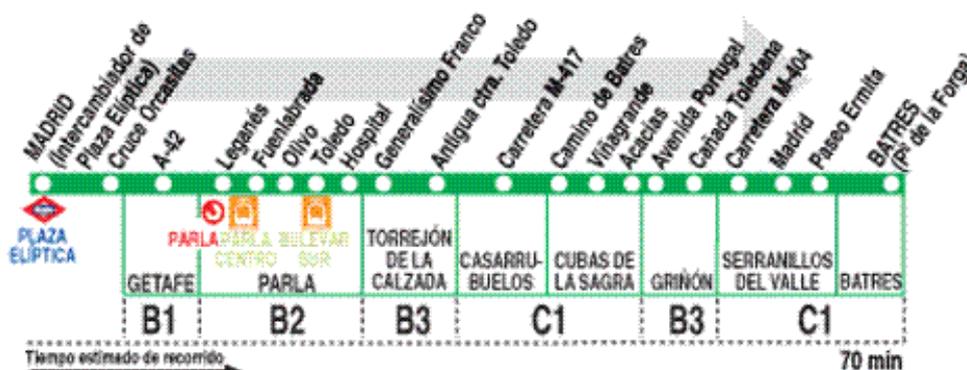
PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

**Línea 460. Madrid – Parla – Batres**

La línea 460 conecta el Intercambiador de Plaza Elíptica de Madrid con el municipio de Batres pasando por Getafe y Parla, realizando en este último 6 paradas en sentido ida y 7 a la vuelta desde Batres, que permiten el acceso a los barrios de El Nido, el Casco Viejo, pasando por la calle Fuenlabrada, la Plaza de la Constitución y la calle de Toledo llegando hasta el Hospital Infanta Cristina. La frecuencia de paso es de 30 minutos, realizando 15 expediciones los días laborables y 9-10-11 los sábados, domingos y festivos.

Esta línea permite el acceso al Hospital Infanta Cristina a los residentes de los municipios de Torrejón de la Calzada, Casarrubuelos, Cubas de la Sagra, Griñón, Serranillos del Valle y Batres además de los vecinos de Parla.

La longitud del recorrido hasta la última parada en Parla es de 21,2 km en sentido ida y de 28,6 km en la vuelta.



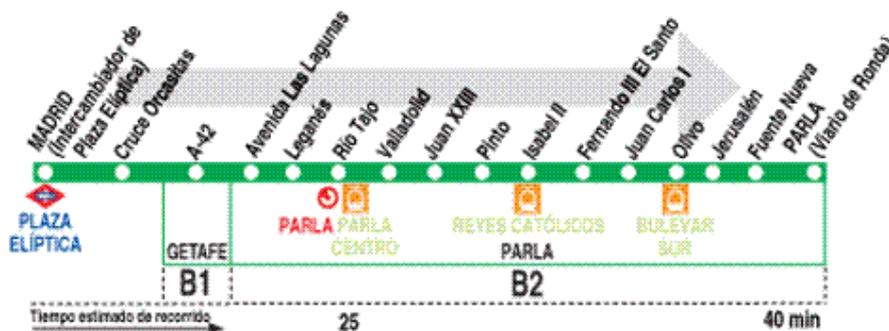
**Línea 461. Madrid – Parla**

La línea 461 realiza un trayecto Madrid – Getafe - Parla realizando en el municipio de Parla 24 paradas en sentido ida y 27 paradas en la vuelta distribuidas por todo el municipio. El acceso a Parla se realiza por el noroeste, por la Avenida de las Lagunas – Leganés – Río Tajo dando cobertura a los barrios de El Nido y las Villas Juventus I y II hasta llegar al centro del municipio, a la calle Pinto. Desde ahí continúa por la calle Isabel II realizando parada junto al centro de salud del mismo nombre, la biblioteca municipal, permitiendo el transbordo al tranvía de Parla en la calle Reyes Católicos y realizando parada en la calle Fernando III El Santo, continuando hacia el Centro Comercial Merca2, la sede de la Policía Nacional hasta llegar al viario de Ronda tras pasar por las calles Jerusalén y Fuente Nueva. En Fuente Nueva se localizan dos centros de educación infantil y primaria Gerardo Diego y La Paloma, y un pabellón de deportes, El Nido, por lo que con el amplio recorrido que muestra la línea por el municipio puede ofrecer un servicio de cobertura de transporte urbano, permitiendo el acceso a equipamientos como centros de salud, la biblioteca, centros comerciales, y centros educativos y deportivos. Además pasa por la zona de los juzgados, el polideportivo municipal Javier Castillejo y el IES Humanejos localizados en las inmediaciones de la avenida Juan Carlos I.

Tiene una frecuencia de paso de 10-15 minutos hasta las 22:20 de la noche, momento a partir del cual su frecuencia media de paso disminuye hasta los 20 minutos. Realiza 70 expediciones en un día medio laborable (más 11 refuerzos) y 50 los fines de semana y festivos, con una franja horaria de servicio de 5:50 a 23:30 horas.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

Permite el acceso al tranvía de Parla desde las paradas de las calles Río Tajo, Isabel II y la calle del Olivo.



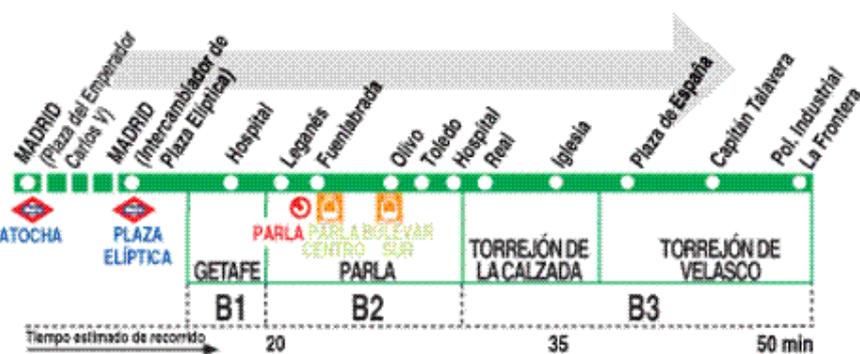
**Línea 463. Madrid – Parla – Torrejón de Velasco**

La línea 463 conecta el Hospital Infanta Cristina con los municipios de Torrejón de la Calzada y Torrejón de Velasco asignados al mismo (junto a otros como Parla, Casarrubuelos, Cubas de la Sagra, Griñón, Serranillos del Valle y Batres) en la zonificación sanitaria de la comunidad de Madrid. A su vez, ofrece conexión con el Hospital de Getafe y con la Plaza del Emperador Carlos V de la capital madrileña.

El acceso a Parla lo realiza desde la Autovía de Toledo hacia la calle Leganés para luego girar hacia el sur por la calle Fuenlabrada pasando por la Plaza de la Constitución y el Ayuntamiento hasta llegar a la calle Olivo. Tanto en la calle Fuenlabrada como en la calle Olivo, permite el transbordo al tranvía de Parla en las paradas de Parla Centro (o Bulevar Norte) y Bulevar Sur (esta última entre las zonas de Fuentebella y La Ermita) respectivamente.

Desde aquí continúa por la calle Toledo y el barrio de San Fermín hasta el Hospital Infanta Cristina. Realiza 12 paradas en Parla, cinco en la ida y 7 a la vuelta. La longitud del recorrido hasta/desde la última parada en Parla es de 21,2 km en la ida y de 11,9 km en la vuelta.

La frecuencia media de paso oscila entre los 25 y 35 minutos realizando 16 expediciones en día medio laborable y la mitad los fines de semana y festivos. El recorrido hasta Madrid tiene una duración aproximada de 20-25 minutos mientras que el recorrido desde Torrejón puede llevar 35 minutos.



**Línea 464. Madrid – Parla – Yuncillos**

La línea 464, sale de Madrid con destino la población toledana de Yuncillos, en cuyo periplo pasa por Getafe, Parla, Torrejón de la Calzada, Casarrubuelos y otros municipios toledanos como Illescas o El Viso. El recorrido que realiza a su paso por Parla consta de 4 paradas, en el Ayuntamiento, en la calle del Olivo

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

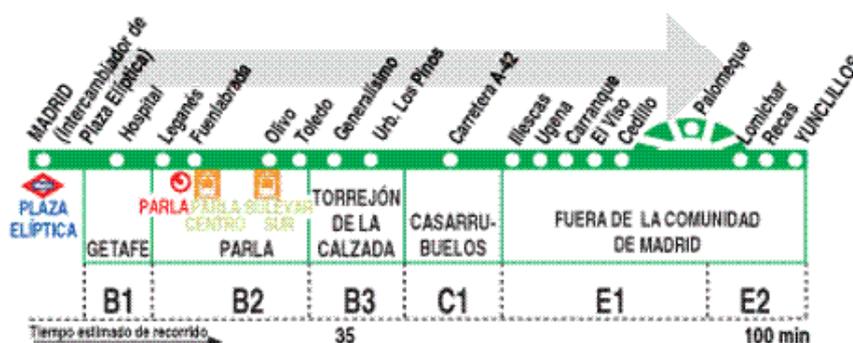


PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

junto al centro de mayores de Parla, y en la calle Toledo en la esquina de la calle M<sup>a</sup> Zambrano, dando acceso a la zona industrial de la Ermita y a la altura de Viario de Ronda junto a la Fuente de la Paz, el centro comercial Plaza Real y el Hotel NH Parla. Las paradas Fuenlabrada y el Olivo permiten el transbordo a la red del tranvía de Parla pudiendo acceder a las paradas de Bulevar norte y sur.

En su regreso a Madrid desde Yuncillos realiza dos paradas adicionales en Parla, además de las anteriores, en la calle Río Tajo y en la calle Real en el Casco Viejo.

La longitud del recorrido por el municipio de Parla en sentido Yuncillos es de alrededor de 2 km mientras que en sentido contrario, a la vuelta, se duplica. La frecuencia media de paso es de 20 minutos para la ida y de 30 minutos para la vuelta. Realiza 16 expediciones en DML y la mitad los fines de semana y festivos.



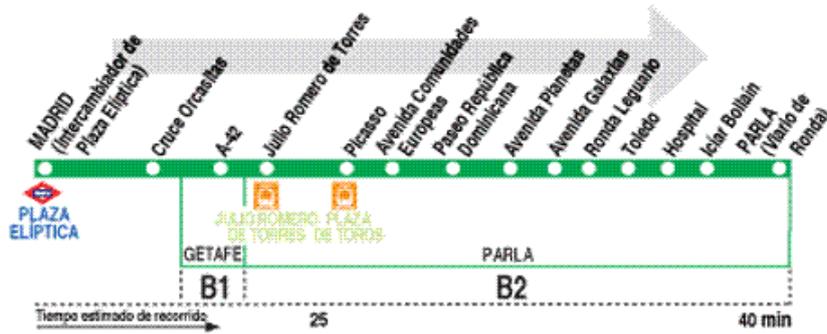
**Línea 469. Madrid – Parla (Parla Este – Hospital)**

Esta línea conecta Madrid desde el intercambiador de Plaza Elíptica con el hospital de Parla. En ambos sentidos dicha línea recorre el municipio por las calles Julio Romero de Torres, Picasso, Avenida de las Comunidades Europeas, República Dominicana, las avenidas Planetas y Galaxias, para finalmente llegar a Leguario, calle Toledo y el Hospital. Este trayecto tiene una longitud de 26,8 km para la ida y de 27,2 para la vuelta, realizando en ambos casos 23 paradas en el municipio de Parla.

La frecuencia de paso de esta línea es variable en función del día y del periodo del año, así entre el 1 de septiembre y el 31 de julio, en un día laborable medio tiene una frecuencia media de paso de 30 minutos realizando un total de 33 expediciones al día, mientras que los sábados domingos y festivos su frecuencia media de paso disminuye, alcanzando los 50 minutos y realizando tan sólo 20 expediciones al día. Durante el mes de agosto, varía el número de expediciones que realiza en día medio laborable reduce el número de expediciones en 4 (pasando a realizar 29).

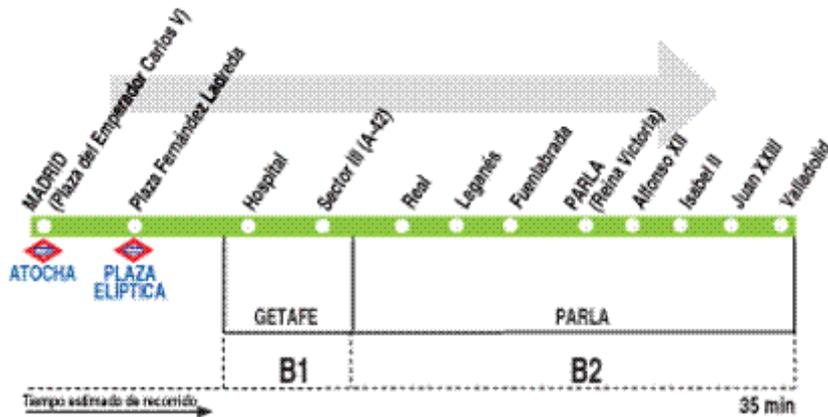
Permite el transbordo a la red del tranvía accediendo a la parada de Julio Romero de Torres por un lado y a la de la Plaza de Toro (por la calle Picasso) por otro.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



**Línea 806: Madrid – Parla (Nocturna)**

Es una línea que conecta Madrid (Atocha) y Parla, realiza 5 expediciones diarias desde Madrid y 4 de regreso desde Parla. La frecuencia media de paso es de 70-75 minutos. Realiza 8 paradas en Parla en la ida y 11 en la vuelta. El recorrido por el municipio es calle Real, Leganés, Fuenlabrada (acceso al centro en el casco viejo, a la plaza de la Constitución), y Juan Carlos I en sentido ida y Juan Carlos I, Carlos V, Alfonso XIII, Isabel II y Juan XXIII, calles Valladolid y Real a la vuelta. Las longitudes de recorrido son 22,5 km y 23,24 km respectivamente para la ida y la vuelta.

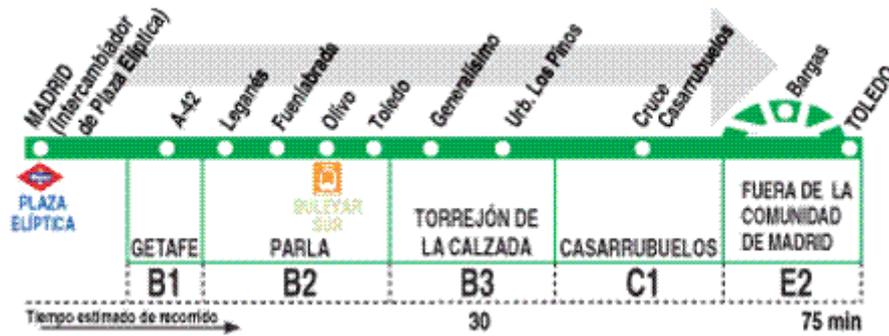


**Línea 402 Madrid – T. de la Calzada – Toledo**

La línea 402 parte de Madrid hacia Toledo pasando por los municipios madrileños de Getafe, Parla, Torrejón de la Calzada y Casarrubuelos continuando hasta Toledo. En su recorrido por el municipio de Parla pasa por las calles Leganés, Fuenlabrada, Olivo y Toledo. La línea realiza 64 expediciones en día laborable medio, 57 los sábados y 55 los domingos y festivos.

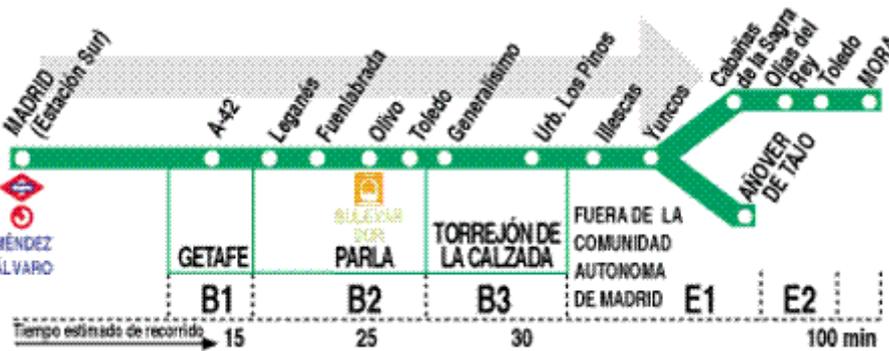
La parada de la calle Fuenlabrada número 5 la realizan también las líneas 460, 463, 464, 465, 466 y la nocturna N806. Mientras que la de la calle del Olivo número 19, es compartida además por las líneas 461, 462 y la circular 1 de los servicios urbanos (la línea nocturna no realiza parada en la calle Olivo). Además esta parada se localiza a pocos metros de la parada del tranvía de Parla del Bulevar Sur. Las paradas de la calle Toledo permiten el transbordo además a otras líneas de transporte urbano en autobús (la parada del número 32 es compartida por la circular 2 mientras que la del número 46 es compartida por las líneas urbanas 1, 2 y 3).

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



**Línea 418. Madrid – T. de la Calzada – Añover/Mora**

La línea de Madrid – Añover llega a Parla después de pasar por Getafe en 25 minutos. Realiza idéntico recorrido que la línea anterior a su paso por Parla, aunque con un número de expediciones considerablemente inferior, 14 en día medio laborable, 8 los sábados y 6 los domingos y festivos.



**Línea 462. Getafe – Parla**



La línea 462 parte de Getafe, pasa por Fuenlabrada llegando a Parla desde la antigua N-401 por el barrio del Nido, continua por las calles Aranjuez y Jerusalén dando cobertura a los barrios de Parque Inlasa y la Ermita, para continuar por la avenida Juan Carlos I en la zona de los Juzgados y el polideportivo municipal, girar al este por la avenida de América hacia el Parque del Universo el cual rodea hasta llegar a Felipe II y tomar la calle de Parla (M-408) hasta el centro comercial localizado junto al recinto ferial.

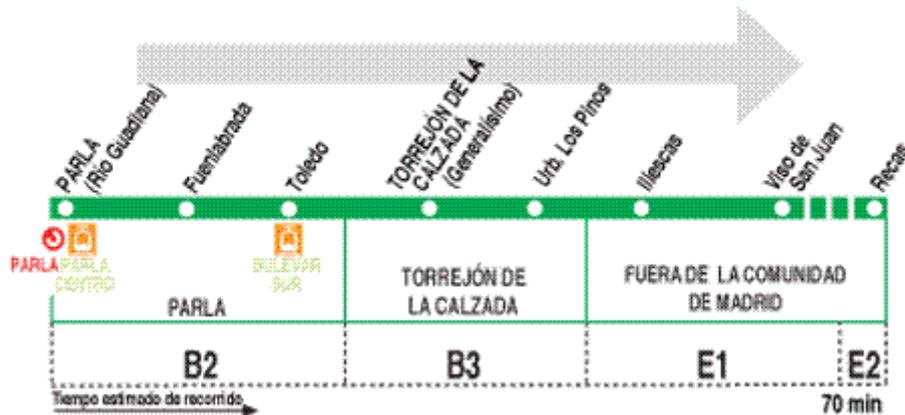
Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

Tiene una frecuencia de paso de 25 minutos en día medio laborable y de 45 minutos los sábados, domingos y festivo y realiza 37 y 24 expediciones respectivamente. Durante el mes de agosto reduce el número de expediciones en día medio laborable a 31.

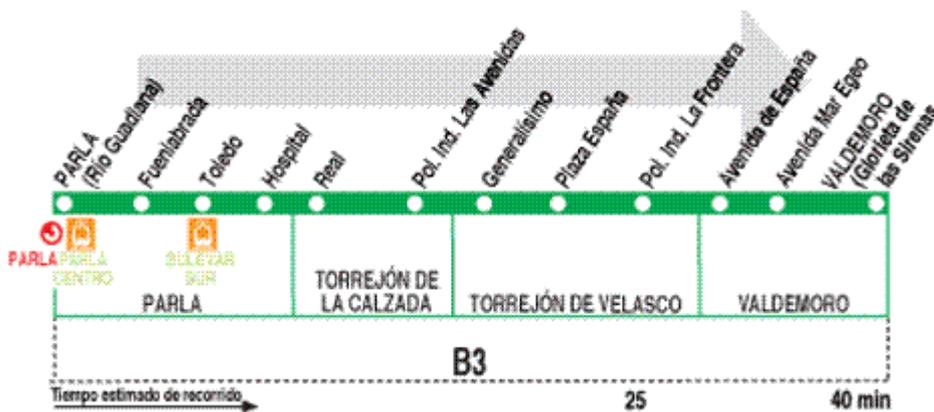
La longitud total del recorrido de la línea es de 14,98 km, siendo la longitud del recorrido parcial por el municipio de Parla de 13, 79, 6,7 km en sentido Parla y otros 7 km en sentido vuelta hacia Getafe.

**Línea 465. Parla – Illescas – El Viso**



La línea 465 realiza un recorrido por el municipio de Parla similar a las líneas 402 de Madrid – Toledo y 418 Madrid – Añover/Mora. Realiza 12 expediciones en cada sentido de lunes a viernes laborables sin operar los fines de semana ni los festivos. La longitud de la línea es de 12,66 km correspondiendo al itinerario por Parla 8,66 km, poco más de 4 km por sentido.

**Línea 466. Parla – Valdemoro**



La línea 466 sale de Parla con destino Valdemoro pasando por las calles Río Guadiana, Fuenlabrada y Toledo con la diferencia de que llega hasta el Hospital Infanta Cristina. La parada de la calle Río Guadiana se localiza junto a la estación de cercanías y la parada del tranvía Parla centro. La línea realiza 10 expediciones en sentido ida y 11 de vuelta en día laborable sin operar ni sábados, ni domingos ni festivos. Esta línea permite el acceso a los residentes de los municipios madrileños de Torrejón de la Calzada, Torrejón de Velasco y Valdemoro el acceso al Hospital Infanta Cristina.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

La longitud total de la línea es de 14,35 km poco más de 7 km por sentido, correspondiendo al trayecto que realiza en el municipio de Parla un total de 10,37 km ,5 km en cada sentido.

**Línea 471.Humanes – Fuenlabrada - Parla –Pinto**

La línea 471 conecta el municipio de Humanes con Pinto a través de Fuenlabrada y Parla. En el municipio de Parla realiza paradas en las calles Río Tajo, Valladolid y en la zona centro en la calle Pinto continuando después hacia la carretera de Parla la M-408.



La parada de la calle Río Tajo la realizan además todas las líneas interurbanas salvo las 461, la 469 y la nocturna N806, también es una de las paradas de las líneas de autobús urbanas 1, 3 y 4. Por otro lado, las paradas de la calle Pinto, permiten transbordar a las líneas 461 y la circular 1 en el número 49, a las 2 y 461 a la altura del número 58 y a las 471 y las urbanas 1,2 y 3 a la altura del número 72.

El total de la línea supone un recorrido de 33,91 km realizando un recorrido de 22,69 km a lo largo del municipio de Parla de los cuales 10,56 km son en sentido Pinto y 12,14 km son en sentido Humanes.

**3.2 OTRAS REDES DE TRANSPORTE**

En lo que a Transporte Público se refiere además del transporte público por carretera, el municipio de Parla tiene otros modos de transporte como la red de tranvía o la red de Cercanías.

**3.2.1 TRANVÍA DE PARLA**

La ciudad madrileña de Parla dispone de una línea tranviaria circular que facilita el transporte tanto por el interior de la misma como la comunicación con el resto del área metropolitana. Esta red es de ancho de vía internacional de 1435 milímetros, con lo que se facilita su compatibilidad -y posibilidad de intercambiar vehículos- con otras líneas construidas o proyectadas en la Comunidad de Madrid.

Se trata de un proyecto impulsado por la Administración Local de Parla, inaugurado en mayo de 2007. Cuenta con una línea circular de tranvía con 15 estaciones y parada cada 500 metros aproximadamente, con una longitud total de 8,3 kilómetros. Une el centro de la ciudad con los nuevos desarrollos urbanísticos (Parla Este entre ellos) y los puntos de interés de la ciudad como la Comisaría de Policía Nacional, centros de salud y culturales, centros comerciales, etc. Dispone de correspondencia con la estación de Cercanías Madrid situada en el centro de Parla, y en el futuro también con una nueva estación en el norte de la ciudad.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

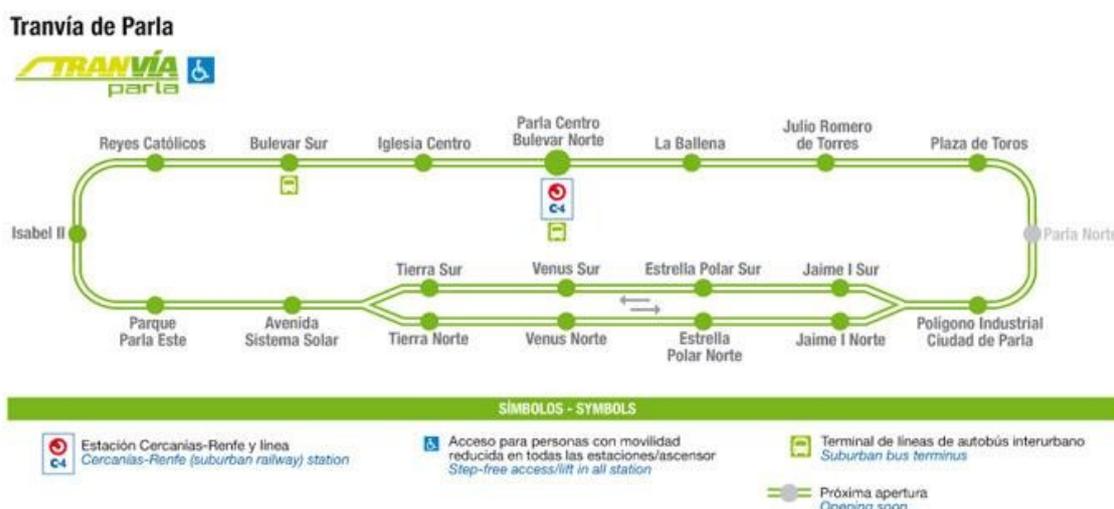
Se prevé en un futuro la construcción de dos líneas más, siendo igualmente circulares.

La primera de ellas daría servicio al PAU-5, ubicado en la margen de la A-42, donde se está desarrollando el futuro parque tecnológico e industrial de Parla (circular este). La segunda daría servicio a los futuros desarrollos urbanísticos del sur de Parla, así como al hospital y a la nueva estación de Cercanías que se ubicaría en el sur de la ciudad.(línea circular sur)

El proyecto ha sufrido críticas, ya que Parla en la actualidad es una ciudad dormitorio del sur de Madrid, donde la mayoría de los desplazamientos diarios son hacia el trabajo en las ciudades colindantes debido al escaso tejido industrial y terciario que ofrece la ciudad, con lo que se hace necesario en la actualidad mejores conexiones externas. Además el trazado y línea actual no permite conectar con todos los barrios de la ciudad como La Laguna o el Hospital del Sur.

Debido a una previsible ampliación del tranvía en el futuro, creando más líneas que conecten toda la ciudad, las posibles carencias actuales quedarían resueltas. Además sus defensores argumentan que gracias al tranvía toda Parla estará conectada a los trenes de cercanías que cubren los desplazamientos a la capital. Por todo ello, el tranvía permitirá una mayor facilidad en los desplazamientos internos que fomenten el comercio de barrio y la consolidación del terciario urbano.

Actualmente se dispone de una única línea, la línea 1.Circular noroeste con 8,3 km de recorrido y realiza 16 paradas, todas ellas en superficie. El tranvía de Parla actúa como un eje vertebrador del municipio, mejorando las condiciones de accesibilidad, generando actividad y revitalizando el entorno urbano. Actualmente el tranvía sólo tiene una conexión Parla Centro con la líneas de cercanías, C4, en el futuro tendrá otra en Parla Centro.



El tranvía presta un servicio diario de 5:15 a 0:45, con una frecuencia media en hora punta de 7 minutos, realizando un total de 136 expediciones en sentido 1 y 134 en sentido 2 en día laborable de lunes a viernes y 78 expediciones en ambos sentidos los sábados, domingos y festivos. A nivel general, podemos concluir que el Tranvía de Parla tarda en dar una vuelta completa 29 minutos y alcanza una velocidad comercial de 17,17 km/h.

La línea cuenta con 8,3 Km de vía comercial en plataforma independiente de 7,50 m. de ancho con prioridad absoluta en todas las intersecciones, contado con doble vía en todo su recorrido excepto en el

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



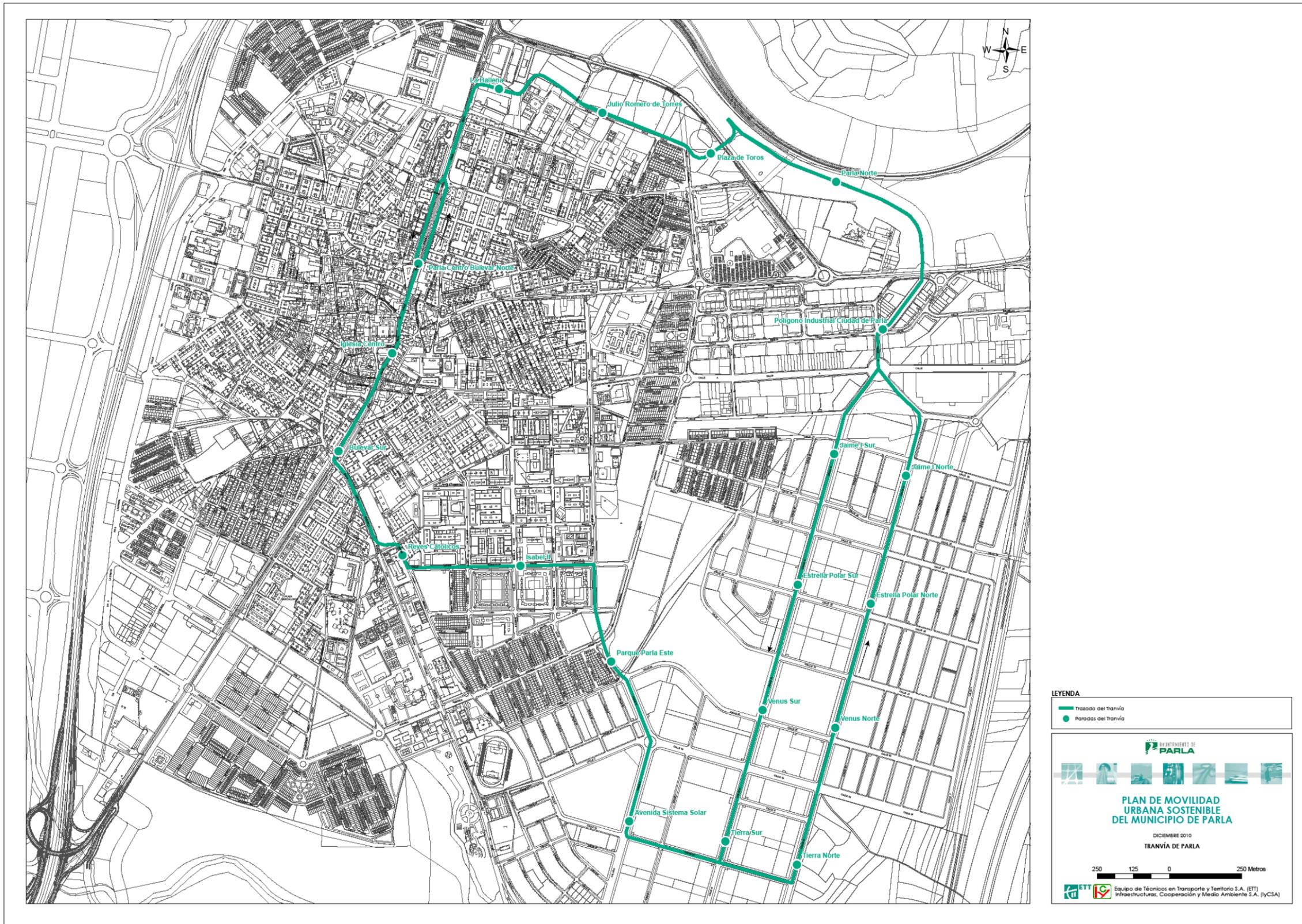
barrio de Parla Este donde se bifurca utilizando la Avenida de los Planetas en sentido sur y la Avenida de las Estrellas para el sentido norte.

La traza discurre a cielo abierto a excepción del tramo en el que se atraviesa la M-408. En ese tramo, se deprime sorteándola por debajo.

Se dispone de 15 paradas en su recorrido que serán 16 cuando se habilite la del intercambiador en el futuro apeadero de RENFE-Cercanías en Parla Norte. Existen 3 con andén central, siendo el resto de marquesina individual para cada sentido del anillo.

El servicio se presta con 9 unidades del tipo CITADIS de ALSTOM fabricadas en 2006. Tiene una capacidad para 280 viajeros en sus 30 m. de longitud y un peso de 40 toneladas Este sistema está diseñado para absorber una demanda anual de 7.000.000 de viajeros.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>





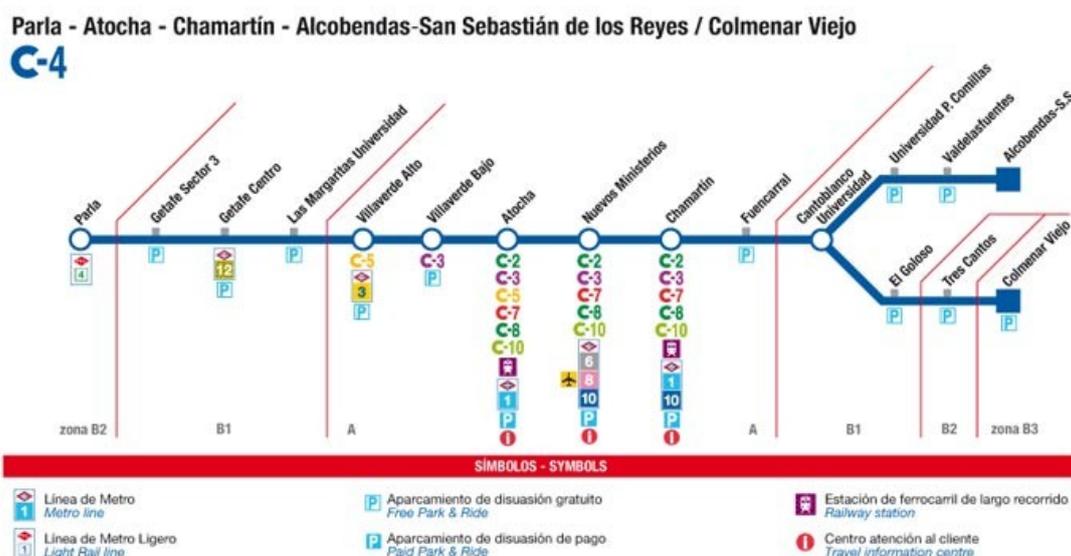
### 3.2.2 RED DE CERCANÍAS

El sistema de transporte público de Parla se completa con una estación de Cercanías situada en las inmediaciones de la zona centro en la calle Real.

Esta ciudad dormitorio del sur de Madrid tiene una población fundamentalmente obrera integrada por inmigrantes de procedencia nacional (extremeños, andaluces, murcianos) e inmigrantes procedentes de distintas nacionalidades (árabes, ecuatorianos, peruanos, polacos, rumanos, colombianos, dominicanos y otros del África subsahariana) que utilizan los trenes de cercanía para sus desplazamientos diarios a sus lugares de trabajo por toda la comunidad madrileña. La actual estación de cercanías, que se encuentra situada en el centro de Parla acondicionada como estación intermodal que conecta los trenes de cercanías con el tranvía de la ciudad, fue construida para una población que actualmente se ha quintuplicado y ha quedado completamente superada por la avalancha de viajeros que la utiliza a las horas punta, por lo que está prevista la construcción de dos nuevas estaciones, Parla Norte y Parla Hospital

La línea C4 hace parada en Atocha y Nuevos Ministerios, y se ramifica para llegar tanto a San Sebastián de los Reyes/ Alcobendas, como a Colmenar Viejo. Cabe destacar que desde el 27 de junio de 2009, la estación de **Puerta del Sol** está operativa, con lo cual, los usuarios que utilicen esta línea podrán llegar al mismo centro de la capital sin necesidad de realizar ninguna otra combinación. La prolongación de la línea C-4 por Parla hasta Torrejón de la Calzada y Torrejón de Velasco incorporará dos estaciones: Parla Este y Parla Hospital (. Un 60 por ciento de la línea está soterrada). Tras la firma en abril de 2006 de un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento, **RENFE** y **Adif**, el municipio contará con dos nuevas estaciones de cercanías en la localidad (una en el noreste y la otra en el sur). La primera dará cobertura principalmente a Parla-Este y, al igual que la estación central, estará conectada con el sistema tranviario. La segunda estará situada en el sur con el objetivo de dar servicio a esa parte de la ciudad.

El recorrido de la actual línea es el siguiente: C-4a llega hasta Alcobendas y C-4b a Colmenar Viejo.



Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



## PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

La línea C-4 A con destino Alcobendas – San Sebastián de los Reyes realiza 60 expediciones en sentido Alcobendas y 55 en sentido Parla en un día medio laborable (reduciendo tan sólo el número de expediciones Parla-Alcobendas a 53 los domingos y festivos) y, con una duración del recorrido de 35 minutos. El tiempo medio de espera entre trenes varía oscilando entre los 9 y los 33 minutos siendo el valor más frecuente los 20 minutos.

Por su parte la línea C-4B con destino Colmenar Viejo, realiza 60 expediciones en día medio laborable en los dos sentidos de circulación, con una duración de viaje de poco más de una hora. El tiempo de espera entre trenes varía entre los 10 y los 25 minutos, siendo por lo general 20 minutos. Los domingos y festivos reduce el número de servicios a 52 expediciones por sentido.

### 3.3 DEMANDA ACTUAL

A continuación se procede a realizar un análisis de la información disponible referente a los volúmenes de viajeros en los diferentes modos de transporte presentes en Parla.

#### 3.3.1 RED DE AUTOBUSES

##### 3.3.1.1 Autobuses Urbanos

La información disponible en cuanto a demanda de viajes consiste básicamente en el volumen global de viajeros por línea correspondiente al año 2009 y en la serie de viajeros totales por línea en un día medio laborable, festivo y sábado de las líneas 1,2 y 3 durante el primer cuatrimestre del año 2010.

Viajeros totales por línea de transporte urbano en autobús del ejercicio 2009

LINEA	VIAJEROS INDIVIDUAL	VIAJEROS FAMILIA	VIAJEROS JUBILADO	VIAJEROS MINUSVALIDOS	TOTAL VIAJEROS	%
1	134.083	752	108.143	32.713	570.490	43,64%
2	132.847	819	114.117	34.764	571.717	43,74%
3	34.976	378	29.816	11.137	164.940	12,62%
	301.906	1.949	252.076	78.614	1.307.147	100,00%

Así, las líneas circulares 1 y 2 son las que concentran el mayor volumen de viajeros, siendo levemente superior el volumen de viajeros de la línea 2, aunque la diferencia no es significativa. Ambas líneas contaron en 2009 con poco más de 570.00 usuarios cada una reuniendo el 44% del volumen total de viajeros de la red de autobuses urbanos de Parla. La línea 3 contaba con el restante 12 % de la demanda, lo que supuso un total de 164.940 viajeros. Idénticos porcentajes se mantienen en cuanto a la

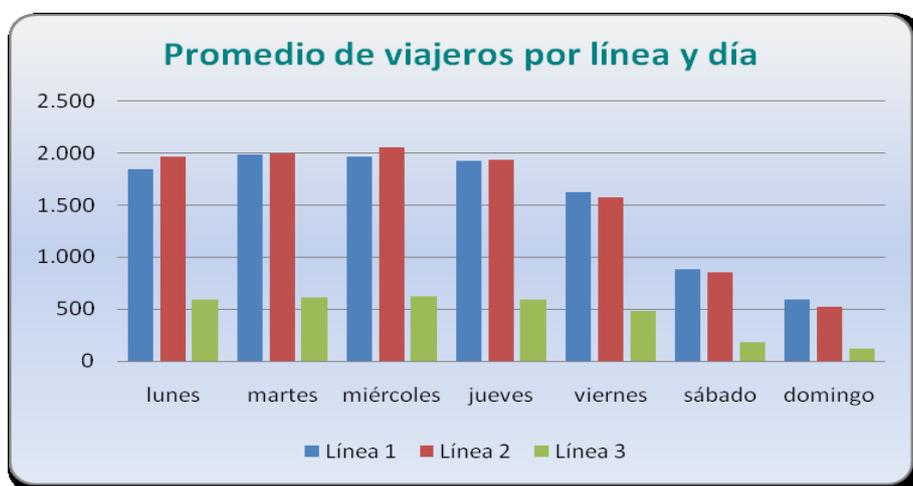
Por otro lado, un importante indicador de la demanda relaciona las expediciones ofertadas con la demanda existente. Así, en un día laborable medio se oferta un total de 141 expediciones lo que con



4.354 viajeros suponen 29 viajeros por expedición de media. En sábado se ofertan un total de 89 expediciones que con un total de 1.917 viajeros suponen 20 viajeros por expedición y los días festivos se ofertan un total de 89 expediciones que con un total de 1.226 viajeros suponen un promedio de tan sólo 12 viajeros por expedición.

Si se analiza este indicador por línea, las líneas 1 y 2 son las que tiene mayor número de viajeros por expedición es la línea, 35 y 36 frente a los 17 de la línea 3, de lunes a viernes laborables. Los sábados esta cifra disminuye, llegando hasta los 25 y 24 viajeros por expedición y los 10 viajeros por expedición en la línea 3. Los domingos y festivos el número de viajeros por expedición se vuelve a reducir, siendo de 16 en la línea 1, 14 en la línea 2 y de 7 en la línea 3.

Por otro lado, en cuanto a la evolución del número de viajeros por línea según el día de la semana, se observa como es el miércoles el día de mayor afluencia de usuarios alcanzando las mayores cifras en las tres líneas con un total de 1.550 usuarios. El segundo lugar aparece el martes y en último lugar el domingo.

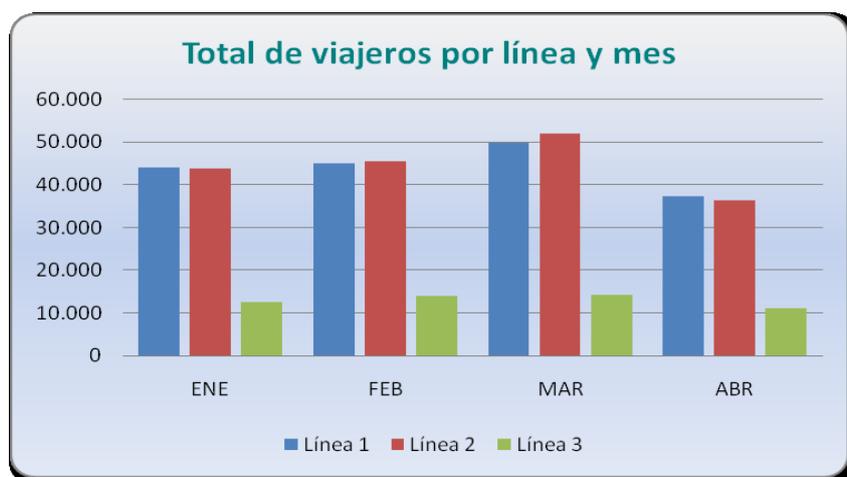


Por su parte analizando los datos correspondientes al primer cuatrimestre de 2010 y el global de demanda de 2009, se observa que durante el primer cuatrimestre del año se cubre prácticamente un tercio de la demanda anual de cada línea. El mes de Marzo es el que cuenta con mayor volumen de viajeros y el mes de Abril el que menos, existiendo una diferencia de demanda entre esos meses de más de 12.000 usuarios en la línea 1, 15.00 en la línea 2 y poco más de 3.000 viajeros en la línea 3.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA



Fuente: Consorcio Regional de Transportes de Madrid

### 3.3.1.2 Autobuses Interurbanos

Los datos de demanda global para las líneas de autobuses interurbanos analizadas son las que se muestran a continuación:

Demanda de autobuses interurbanos en día laborable medio. Serie 2003-2010

Línea	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	c.a.a. 03-10
460	1.397	1.499	1.573	1.578	1.496	1.345	1.172	998	-4,7%
461	10.156	10.591	9.232	10.520	8.869	7.387	6.230	5.074	-9,4%
463	1.525	485	1.693	1.360	1.210	925	842	760	-9,5%
464	1.944	2.199	2.165	2.331	2.057	1.774	1.643	1.513	-3,5%
469	0	0	0	0	1.338	1.359	1.299	1.240	-2,5%
Subtotal 1	15.021	14.775	14.663	15.789	14.971	12.790	11.187	9.585	-6,2%
402	7.989	9.119	9.621	8.968	9.552	7.694	8.741	8.717	1,3%
418	2.509	4.112	4.408	4.374	5.820	7.471	6.527	5.584	12,1%
462	3.107	2.947	3.041	3.024	2.560	1.724	1.342	961	-15,4%

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

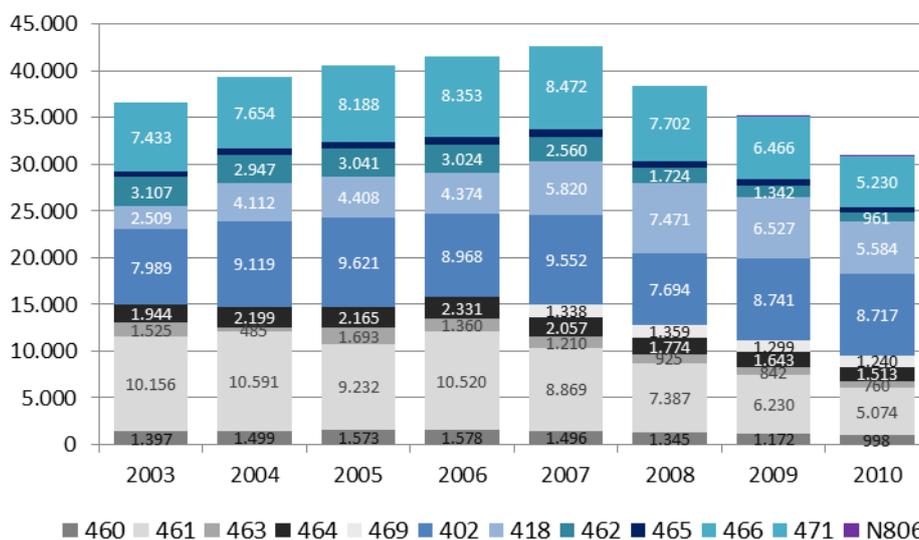


PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

Línea	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	c.a.a. 03-10
465	569	721	659	801	862	644	573	501	-1,8%
466	0	0	0	317	448	326	288	250	-5,7%
471	7.433	7.654	8.188	8.353	8.472	7.702	6.466	5.230	-4,9%
Subtotal 2	21.607	24.553	25.917	25.837	27.714	25.560	23.937	21.243	-0,2%
N806	0	0	0	0	0	0	127	254	41,4%
TOTAL	36.628	39.328	40.579	41.626	42.685	38.350	35.251	31.081	-2,3%

Subtotal 1: Líneas de conexión con Madrid

Subtotal 2: Líneas de conexión con resto de municipios



El número de viajeros en el año 2010 ascendió a 31.081 en día laborable medio, lo que significa un descenso del 2.3% medio anual con respecto a 2003, año en que se registraron algo más de 36.600 usuarios. Entre los años 2003 y 2010 cabe no obstante diferenciar dos periodos: un primero entre 2003 y 2007, con crecimientos constantes que llegaron a situar el número de usuarios en más de 42.000, con crecimientos anuales medios que rozaban el 4%. El año 2007 supuso un punto de inflexión en esta tendencia, iniciándose un periodo de recesión en la demanda de este modo de transporte que la hizo retroceder a un ritmo del 10% anual, hasta situarse en los actuales 31.000 viajeros. Esta tendencia está en plena consonancia con los datos registrados para toda la Comunidad de Madrid, donde la demanda

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



de interurbanos ha presentado disminuciones importantes en la práctica totalidad de las relaciones, casi siempre a favor del Cercanías y el vehículo privado.

Cabe ampliar este análisis atendiendo a la funcionalidad de la línea:

**Líneas de conexión con Madrid.-** La línea 461 constituye la línea de comunicación con la capital que recoge mayor número de viajeros, con algo más de 5.000 en día laborable medio en 2010. Este número, no obstante, es significativamente menor al registrado en 2003, cuando la línea captaba más de 10.000 viajeros, con decrecimientos anuales medios que rondan el 10%. Los descensos de demanda son generalizados en el resto de líneas, destacando la 463 Madrid-Parla-Torrejón de Velasco y la 460 Madrid-Parla-Batres. En total, los usuarios que utilizan estas líneas han descendido a un ritmo del 6,2% anual.

**Líneas de conexión con el resto de municipios.-** La baja dotación de transporte público de conexión entre Parla y el resto del área metropolitana sur ha derivado en una constante transferencia de viajeros desde el autobús hacia otros modos, principalmente el vehículo privado. Así, la línea 471 que conecta con Fuenlabrada ha visto descender su número de usuarios de 7.500 al día a algo más de 5.000 (-5% anual). Lo mismo ocurre con las líneas con origen o destino en Getafe, que sin duda ha visto cómo cada vez más viajeros preferían el Cercanías para realizar su viaje.

El resultado global es un reparto entre las diferentes líneas similar a lo largo del tiempo, con excepción de la línea 461, que ha visto descender su número de viajeros de forma más significativa que el resto. La demanda en todas ellas, no obstante, ha sufrido importantes descensos, que han situado la demanda en niveles inferiores a los registrados en el año 2003.

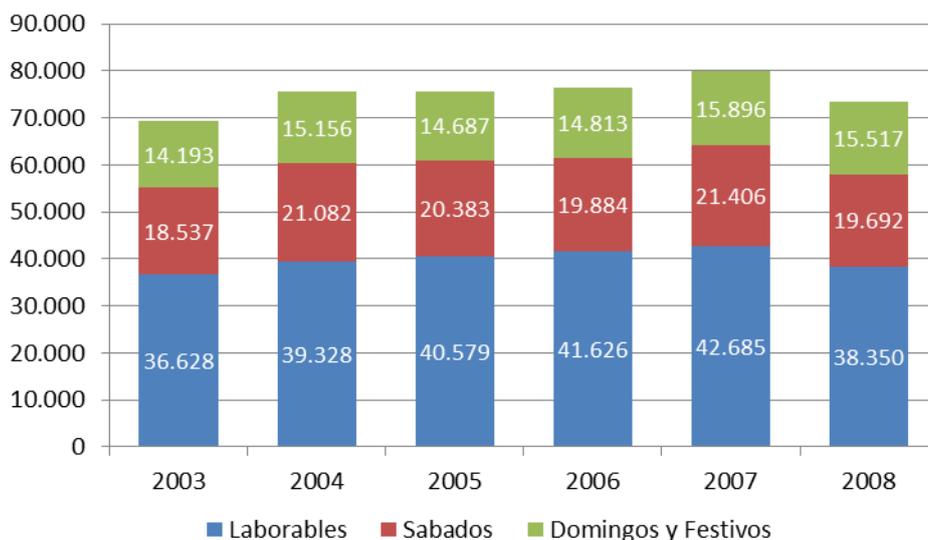
Si se atiende a la estacionalidad de la demanda a lo largo del año, se observa una correspondencia clara entre ésta y la funcionalidad de la línea. De este modo, las líneas con Madrid tienen menos estacionalidad, moviéndose gran parte del año en torno a los 10.000 viajeros/día laborable medio, exceptuando los meses estivales, en que esta cifra se reduce a alrededor de 7.000 viajeros (-25%). Esto es debido a la aún importante dependencia funcional con la ciudad de Madrid, que provoca un número de viajes 'cautivos' no sólo por motivos obligados, sino también por motivos de gestiones, ocio y compras. Las líneas de conexión con el resto de municipios acusa más la estacionalidad, con periodos punta importantes en los meses de marzo (+24% superior a la media) y noviembre (+5%). Durante los meses de verano, al igual que en las líneas con Madrid, la demanda desciende un 25% con respecto a la media anual.

Con carácter general, la demanda en día laborable medio representa el 84% de la demanda semanal, tanto en las líneas de conexión con Madrid (25.560 viajes/día) como en las líneas de conexión con el resto de municipios (12.790 viajes/día). Con algo menos de 20.000 viajes, el sábado es el segundo día en importancia. A continuación se aprecia la evolución de la demanda según el tipo de día de la semana:

*Ilustración 2 Demanda de interurbanos en días laborables, sábados y festivos medios. Serie 2003-2010*



PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA



3.3.2 OTRAS REDES DE TRANSPORTE

3.3.2.1 Tranvía de Parla

El tranvía es otro de los modos de transporte públicos presentes en Parla. La evolución de esta línea puesta en funcionamiento en 2007, experimenta un crecimiento constante hasta el año 2010 periodo en el cual se ha multiplicado por 3,2 la demanda de 2007, llegando hasta los 4,8 millones de usuarios (previsión de 2010).

Evolución anual de viajeros del Tranvía de Parla

Año	2007	2008	2009	2010
Viajeros	1.500.000	3.800.000	4.200.000	4.800.000
VARIACION %		153,33%	10,53%	14,29%

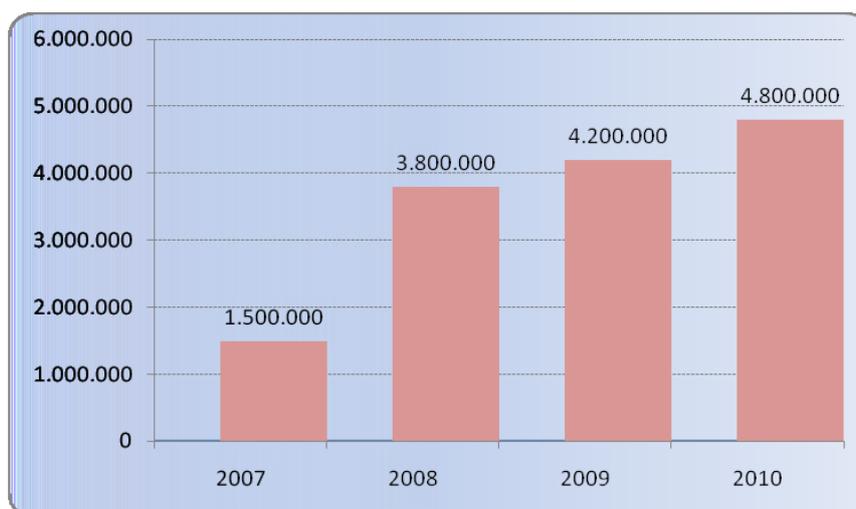
Fuente: Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en

<https://sede.ayuntamientoparla.es>



## PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA



Según el Consorcio de Transportes de Madrid en su informe sobre aforos de 2008, la evolución de los viajeros a lo largo del día presenta dos puntas significativas fundamentalmente, alrededor de las 7:30 horas de la mañana y alrededor de las 19:30 horas de la tarde.

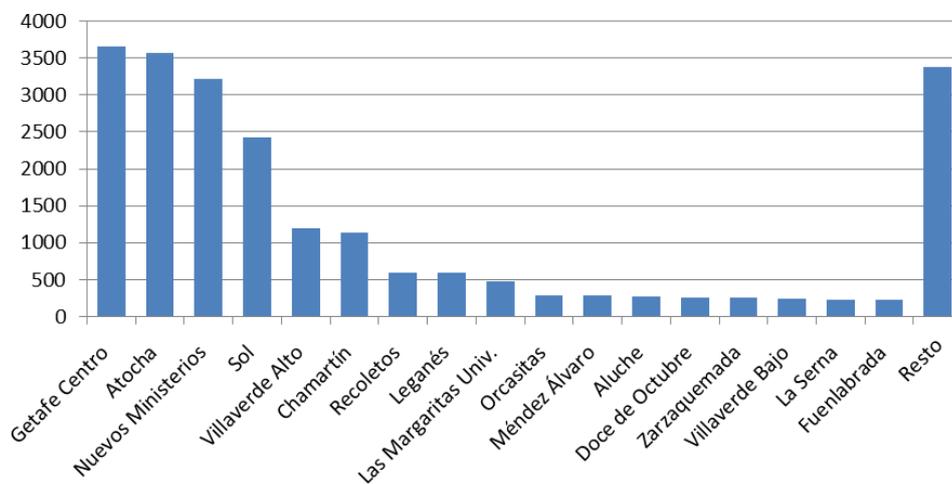
### 3.3.2.2 RED DE CERCANÍAS

La estación de Parla registró en día laborable medio del año 2010 un total de 40.800 movimientos, 22.300 de ellos (54%) en sentido salida del municipio y el resto (18.500, el 46%) en sentido entrada, lo que convierte al Cercanías en modo más importante de conexión pública interurbana del municipio de Parla.

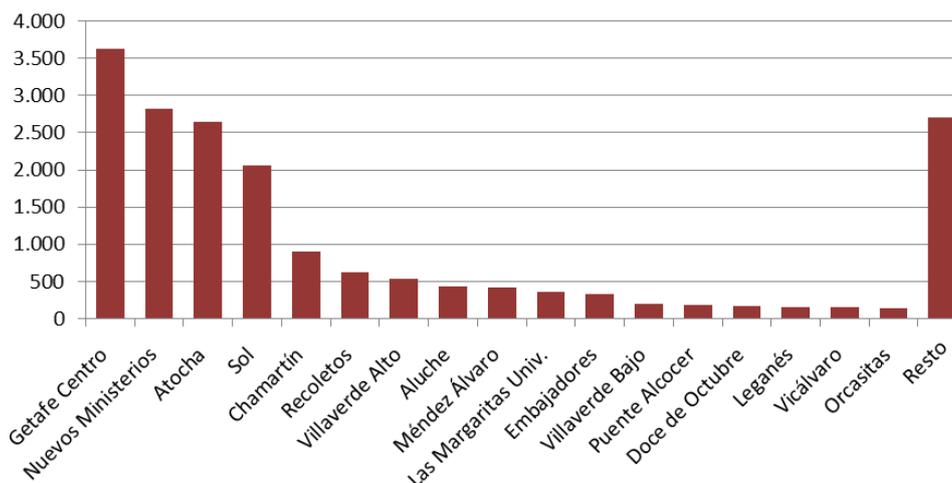
Por relaciones, se pone de manifiesto el alto volumen de movimientos entre Parla y el resto del sur metropolitano: así, la estación de destino más demandada es Parla-Getafe Centro, con el 16% del total que sin duda busca la Intermodalidad con la red de MetroSur. Por localidades, Madrid constituye el destino principal, con casi 10.000 viajes (44%) que buscan alguna de sus cuatro estaciones.



### Viajes con origen en Parla por estación de destino



### Viajes con destino en Parla por estación de origen



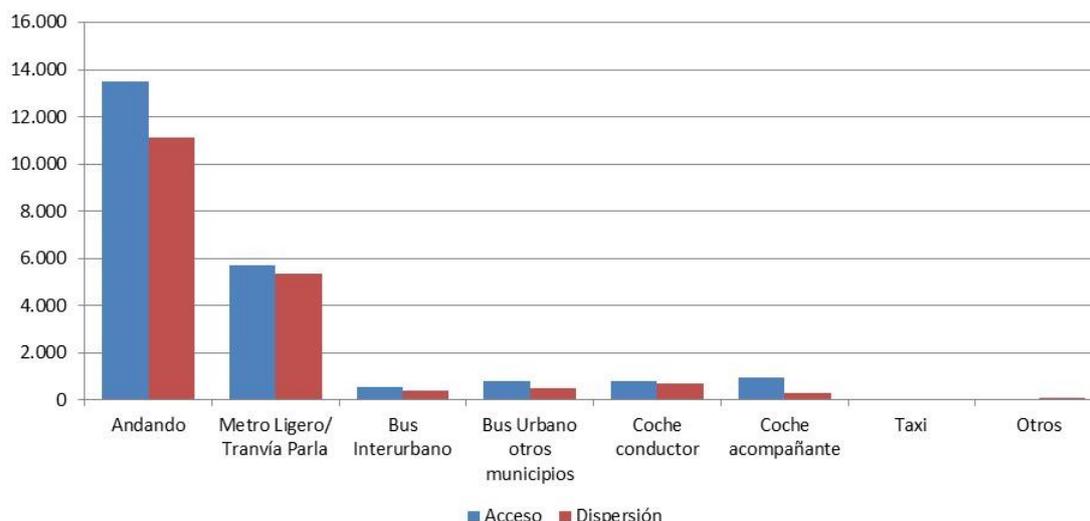
En la medida en que gran parte de estos viajes tienen carácter pendular (origen y destino en el mismo día), los movimientos en Cercanías con destino a la estación de Parla guardan gran simetría con los registrados en origen, con la salvedad de que éstos tienen a concentrarse durante la tarde.

En lo referente a los modos utilizados por los parleños para acceder y salir de la estación, se han observado los siguientes resultados:

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA



El modo mayoritario de acceso a la estación es a pie, por lo que se deduce una relativa cercanía de residencia de los principales usuarios de Cercanías con respecto a la estación. Se aprecia, no obstante, un elevado número de usuarios que utiliza el tranvía para llegar desde las zonas más alejadas (25% de los usuarios de Cercanías), poniendo de manifiesto el alto grado de Intermodalidad existente en el municipio. El autobús urbano y el vehículo privado son utilizados en menor medida, fundamentalmente por los problemas de congestión que se producen en las horas punta y por la escasez de estacionamiento en el entorno de la estación.

Tal como se mencionaba en el análisis de las relaciones, existe un alto grado de simetría entre los viajes de acceso y de salida de la estación, o lo que es lo mismo, los usuarios tienden a utilizar como modo de dispersión el mismo que emplearon para el acceso.

### 3.4 ANÁLISIS DE ACCESIBILIDAD

#### 3.4.1 COBERTURA DE LA RED DE TRANSPORTE

Para poder analizar cuantitativamente el correcto trazado de las líneas de transporte de Parla, y por tanto, su adecuación a la demanda, ya sea puntual por centros comerciales y equipamientos o constante por residentes, se ha llevado a cabo un análisis de cobertura de la población residente en los distintos modos de transporte público que existen en el municipio. Para dicho análisis se ha empleado el reparto de población por densidad y territorio ocupado (a nivel de sección censal) junto con la red de paradas físicas de la red de autobuses, de la red de Cercanías y de la red del tranvía.

La accesibilidad total de las redes de transporte público que operan en Parla supone una cobertura de población del 69% para un radio de 150 metros de cada parada, subiendo hasta el 96% si aumentamos dicho radio de acción hasta los 300 metros. La máxima cobertura de población se alcanza con un radio de cobertura de 600 metros, lo que implica que más de 113.500 residentes en Parla (el 98% de la población) tiene una parada de transporte público a menos de 600 metros.

A continuación se muestra la cobertura de población de la red de transporte público

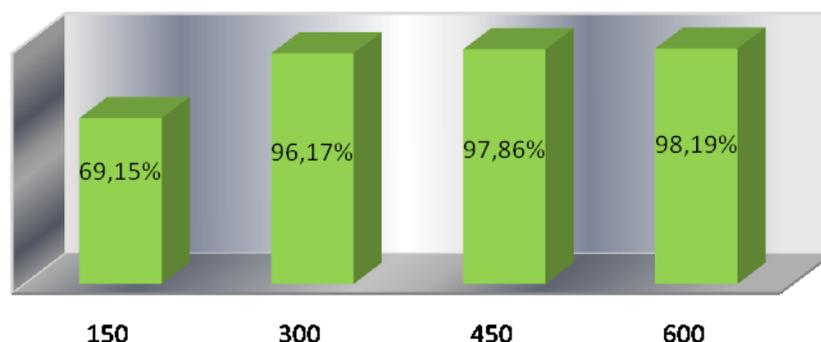
Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



## PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

Distancia	Población cubierta	% población cubierta
150	79.942	69,1%
300	111.181	96,2%
450	113.133	97,9%
600	113.523	98,2%

### Accesibilidad de la población a la red de transporte público



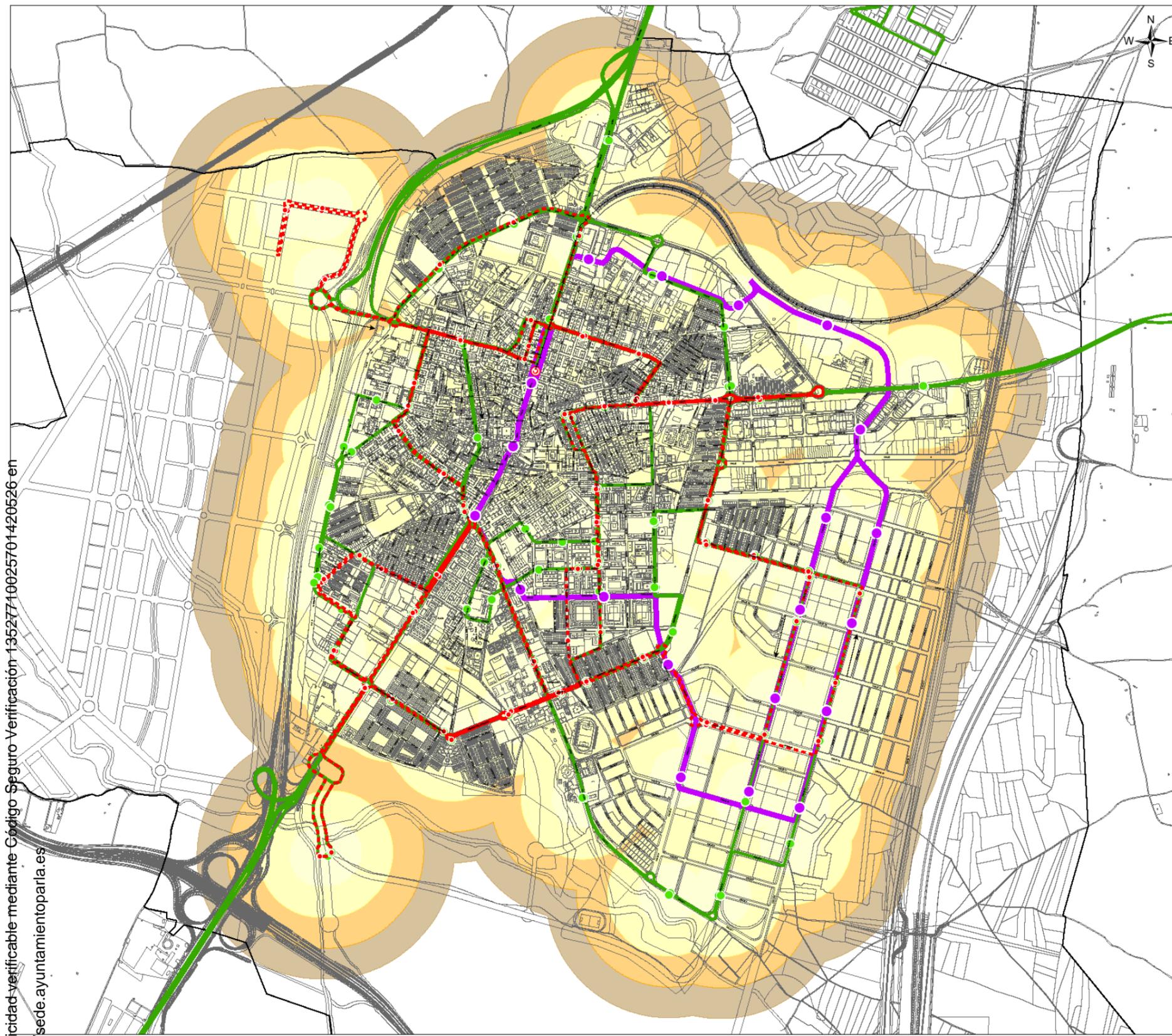
Los resultados obtenidos para cada modo de transporte y para cada uno de los radios de cobertura considerados se resumen en las tablas siguientes.

Analizando en primer lugar la red de autobuses interurbanos que circulan por Parla, que es la que presenta una mayor cobertura debido a que es la que cuenta con mayor número de paradas en el municipio, el 94% de la población tiene una parada de autobús a menos de 300 metros de su lugar de residencia. La red alcanza prácticamente la totalidad del municipio.

En cuanto a la red de autobuses urbanos, alcanzan al 50% de la población en un radio de 150 metros de cada parada y al 88% si ampliamos el radio a 300 metros. Las zonas sin cobertura de la red son principalmente la zona este, y el Polígono Industrial Ciudad de Parla.

El tranvía de Parla a pesar de disponer de un buen número de paradas distribuidas por el municipio, ofrece la segunda peor cobertura de las redes de transporte público que operan en Parla (después de la red de cercanías que tan solo cuenta con una estación en el centro del municipio), con unas coberturas de población del 15% a 150 metros y del 49% a 300 metros, debido principalmente a que parte de su trazado discurre por zonas de reciente construcción y con bajas densidades poblacionales hasta el momento. Deja sin cobertura a los residentes en Felipe II, San Roque y parte del casco viejo, y barrios como la Laguna, El Nido y San Fermín y Leguario.

La red que si depende por completo de las conexiones con otras redes de transporte es la Red de Cercanías, que en el municipio de Parla solo cubre al 32% a menos de 600 metros. Esta red cubre principalmente la zona centro y el casco viejo.



COBERTURA DE LA POBLACIÓN POR LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO

Distancia	Población Cubierta	% Población Cubierta
150	79.942	69,1%
300	111.181	96,2%
450	113.133	97,9%
600	113.523	98,2%

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

**LEYENDA**

- Red de Autobuses Urbanos
- Red de Autobuses Interurbanos
- Tranvía de Parla
- Red de Cercanías
- Paradas Red de Autobuses Urbanos
- Paradas Red de Autobuses Interurbanos
- Paradas Tranvía Parla
- Paradas de la Red de Cercanías

**Cobertura (metros)**

- 150 metros
- 300 metros
- 450 metros
- 600 metros

**AYUNTAMIENTO DE PARLA**

**PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE PARLA**

DICIEMBRE 2010

**COBERTURA DE LA POBLACIÓN POR LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PARLA**

500 250 0 500 Metros

Equipo de Técnicos en Transporte y Territorio S.A. (ETT)  
Infraestructuras, Cooperación y Medio Ambiente S.A. (lyCSA)



### 3.4.2 ACCESIBILIDAD A EQUIPAMIENTOS

Se ha realizado también un análisis de cobertura a los principales equipamientos existentes en Parla: centros sanitarios, centros de enseñanza, el Ayuntamiento y grandes centros comerciales, focos atractores de viajes.

Estos focos atractores se pueden diferenciar en 2 tipos, según atraigan principalmente una demanda interna del municipio o exterior a ella:

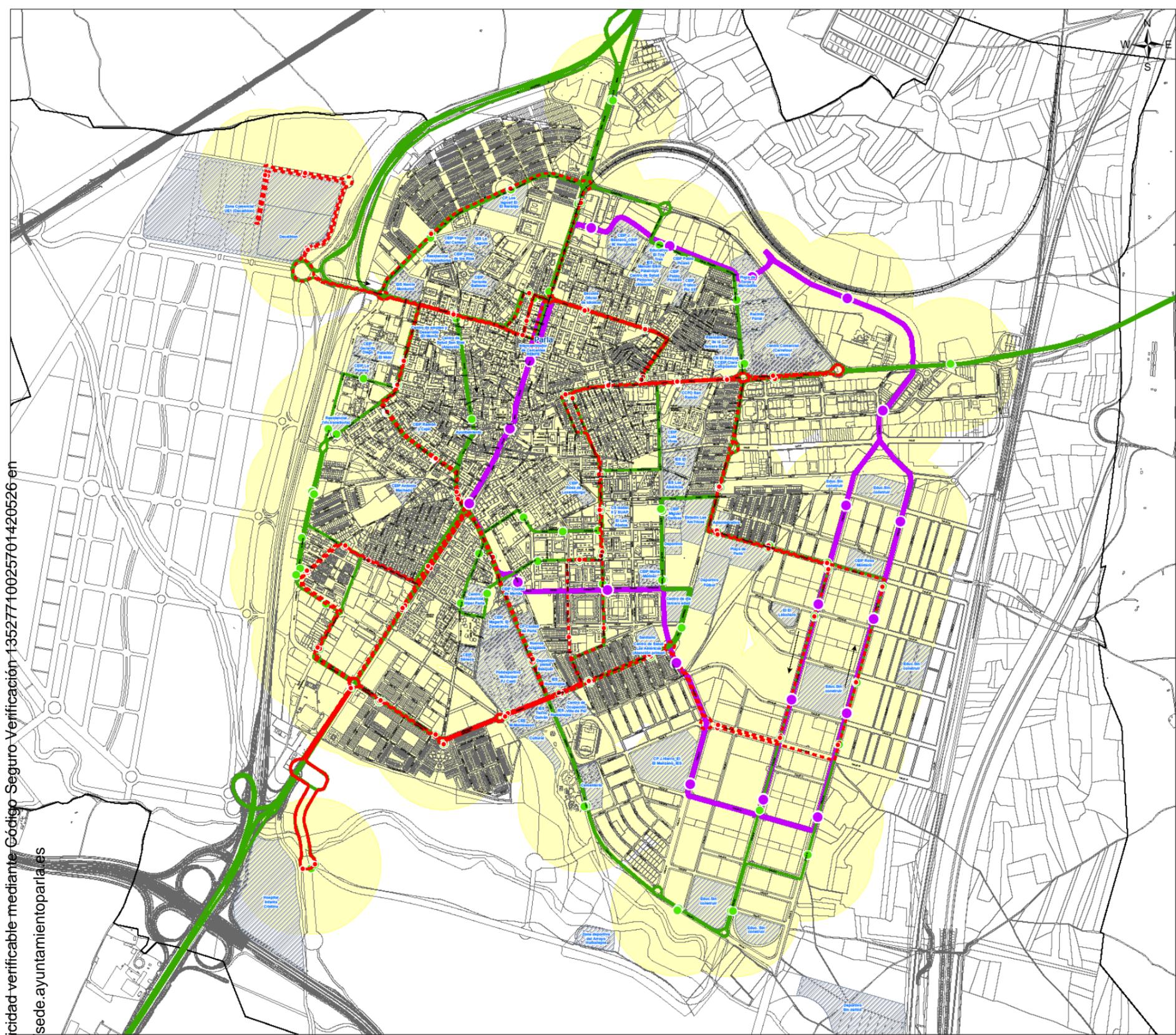
- Demanda interna al municipio: Ayuntamiento, centros de enseñanza y centros sanitarios.
- Demanda externa al municipio: Grandes centros comerciales, polígonos industriales y el hospital.

Según el tipo de demanda que atraigan, tendrá mayor o menor importancia la presencia de los diferentes modos de transporte. Es decir, en los equipamientos atractores de demanda interna será importante la accesibilidad a las redes de transporte urbano, mientras que al hospital y a los grandes centros comerciales también habrá que tener en cuenta la cobertura de las redes de transporte interurbano con el resto de municipios.

En el plano siguiente se resume la accesibilidad de cada uno de estos equipamientos a cada uno de los modos de transporte público presentes en Parla.

Para estos análisis se ha considerado un radio de cobertura de 300 metros de la parada.

Por tanto, se puede decir, que el 97,4% de los equipamientos existentes en el municipio están a menos de 300 metros de una parada de transporte público. Destacan por no estar dentro del radio de 300 metros, o por no quedar totalmente cubiertos, las zonas deportivas del sureste del municipio y del Arroyo Humanejos.



Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

**LEYENDA**

- - - Red de Autobuses Urbanos
- Red de Autobuses Interurbanos
- Tranvía de Parla
- - - Red de Cercanías
- Paradas Red de Autobuses Urbanos
- Paradas Red de Autobuses Interurbanos
- Paradas Tranvía Parla
- Paradas de la Red de Cercanías
- Principales Centros Atractores
- Cobertura 300 metros

**AYUNTAMIENTO DE PARLA**

**PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE PARLA**

DICIEMBRE 2010

ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO A LOS PRINCIPALES EQUIPAMIENTOS

250 125 0 250 Metros

Equipo de Técnicos en Transporte y Territorio S.A. (ETT)  
Infraestructuras, Cooperación y Medio Ambiente S.A. (lyCSA)



### 3.5 GRANDES FLUJOS DE MOVILIDAD

Del Plan de Movilidad Urbana de Parla, se extraen las siguientes conclusiones:

En cuanto a la movilidad interna, los principales flujos de viajes en transporte público se realizan de manera pendular entre zonas de generación de viajes, como son principalmente las zonas residenciales, y las zonas de atracción de viajes, como son los centros de trabajo, centros educativos, centros sanitarios, comerciales y de gestión o sedes de las diversas administraciones (locales, provinciales o comarcales). Esta afirmación queda reflejada en los siguientes datos, pues los mayores flujos de viajes en transporte público son viajes internos a la zona de Parla Suroeste en los barrios de San Fermín y Leguario, Parque Inlasa y La Ermita debido principalmente a que , además de ser unas de las zonas más pobladas de Parla, y de su cercanía al casco viejo, cuenta con una gran dotación de equipamientos como la zona dotacional de los Prados, la zona industrial de La Ermita, así como el polideportivo municipal Javier Castillejo, los centros comerciales Merca2 y el centro comercial de Leguario así como diversos centros educativos localizados en las inmediaciones de la avenida Juan Carlos I.. Además es una zona con una excelente conexión en transporte público, pues todas las líneas cuentan al menos con una parada en la cruz formada por las calles Jerusalén, Real y Juan Carlos I( junto a las dependencias de la Policía Local) uno de los principales ejes viarios del municipio. Estos flujos suponen 1.177 viajes diarios.

En segundo lugar con 2.000 viajes diarios en transporte público en un día medio laborable parecen los flujos entre la zona Parla Noroeste (el centro, Felipe II, Juventus II y San Ramón) y Parla Este (toda la zona industrial del poligono Ciudad de Parla y las Américas). En tercer lugar, poco más de 1.000 desplazamientos diarios se realizan entre las zonas de Parla Sureste (Pryconsa y Fuentebella, zonas eminentemente residenciales con algún equipamiento sanitario y la zona Noroeste (La Laguna y Villajuventus I) donde se localizan multitud de centros educativos (3 IES, 6 CEIP, y la sede de la UNED entre otros).

En cuanto a la movilidad externa, los principales flujos de viajes en transporte público se realizan desde todos los barrios de Parla hacia Madrid suponiendo más de 4.000 viajes diarios los desplazamientos entre Parla Noreste y sureste (los barrios de Villajuventus, San Ramón, el casco viejo y Fuentebella) y Madrid. Por su parte los flujos de viajes entre el resto de zonas de Parla (las zonas noroeste y suroeste, que corresponden a los barrios de La Ermita, Inlasa, El Nido, entre otros) y Madrid suponen más de 3.200 viajes diarios y 1.400 los desplazamientos desde la zona industrial este de Parla y Madrid.

Principales flujos de movilidad externos a Parla (superan los 1.000 viajes diarios)

Flujo	viajes
Madrid Parla Noreste	4.539
Madrid Parla Sureste	4.369
Madrid Parla Noroeste	3.436
Madrid Parla Suroeste	3.205



## PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

Flujo	viajes
Corredor Sur - Parla Noroeste	1.670
Madrid Parla Este	1.437
Corredor Sur - Parla Noreste	1.179

Otros flujos destacables, con más de 1600 viajes diarios se producen entre la zona Noroeste de Parla (La Laguna y Juventus I) y el corredor sur de Madrid que incluye a los municipios de Alcorcón, Getafe, Leganés, Móstoles o Fuenlabrada.

Finalmente si comparamos los flujos de viajes en transporte público que se realizan en 2010 con obtenidos en la EDM de 2004 se observa que, el volumen de viajes se ha incrementado, modificando además los flujos y desplazamientos entre zonas lo que puede haberse debido a la modificación de la oferta de transporte público, ya sea por su incremento en cuanto al número de expediciones o líneas existentes como a la modificación de su recorrido para adaptarse a nuevos desarrollos, a la consolidación de nuevos desarrollos urbanos o incluso al simple incremento de la población residente en Parla (destacar el importante desarrollo de la zona este de Parla en los últimos años, generando importantes flujos de viajes a esta zona)

En cuanto a la movilidad interna, en 2004 los principales flujos se producían entre las zonas de Parla Noreste (San Ramón, Casco Viejo centro) y Noroeste (Villajuventus, El Nido, La Fuente y parte del casco Viejo también) debido principalmente a la localización de equipamientos educativos, comerciales así como la localización de las dependencias del ayuntamiento así como la localización de centros de salud y comercios distribuidos entre ambas zonas. Hoy día esta relación mantiene un volumen de viajes diarios similar, 1.086 viajes diarios pero ha pasado a ocupar una décima posición en cuanto a volumen de viajes entre zonas.

La segunda relación en cuanto a volumen de viajes según la EDM04 se establecía entre las zonas Parla Noreste y Parla Sureste (Pryconsa, Fuentebella y las Américas) las zonas más cercanas al casco viejo, con alrededor de 1.200 viajes diarios en transporte público, relación que se ha mantenido hasta 2010, aunque con un ligero incremento en cuanto al número de viajes y pasando a ocupar un cuarto lugar.



#### 4 MOVILIDAD CICLISTA

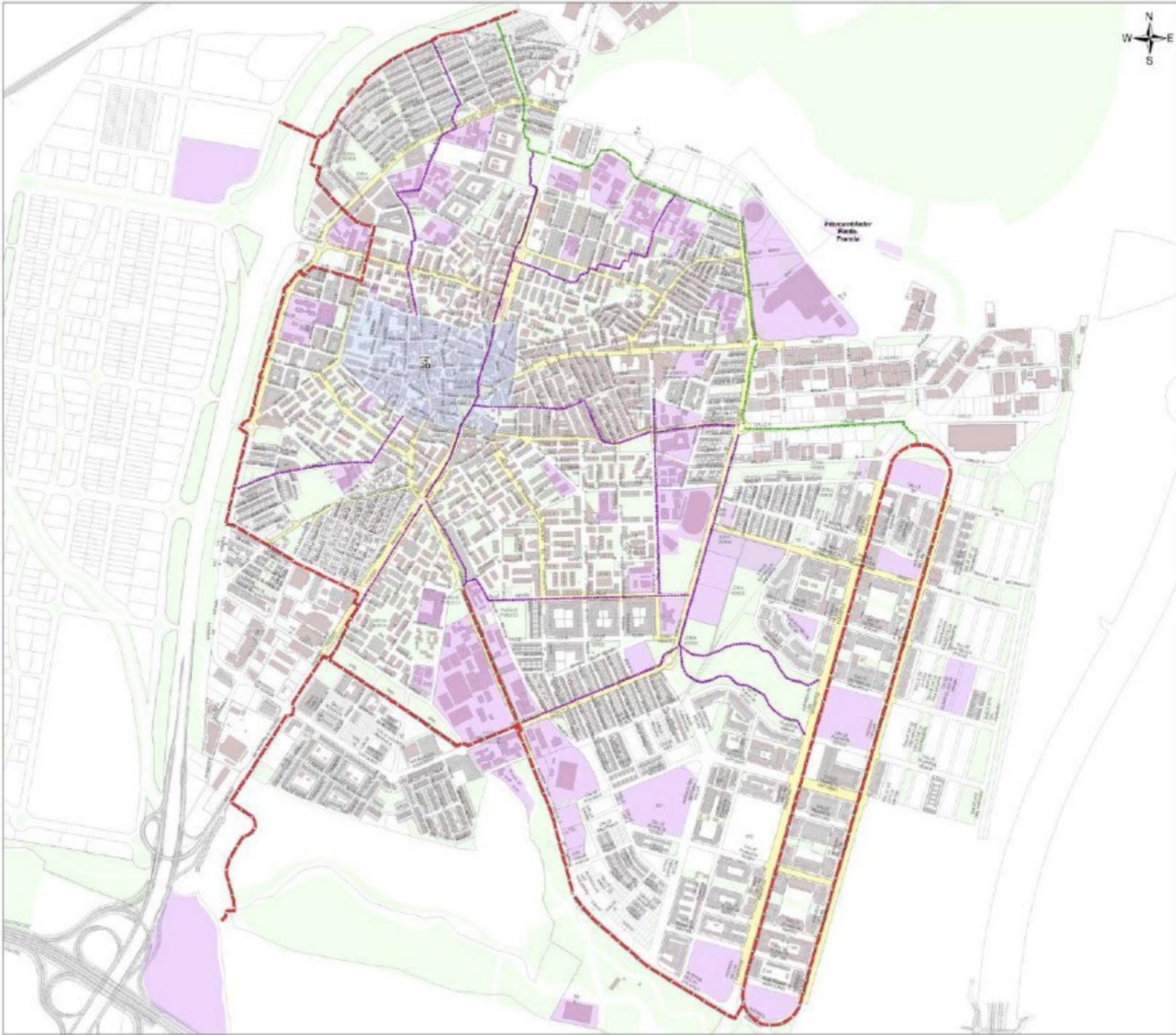
En el siguiente apartado se presenta la red de movilidad ciclista propuesta por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Parla.

La red ciclista estará definida por el carril bici de circunvalación existente, y 7 nuevos trazados radiales y de interconexión que estructurarán los recorridos en bici dentro del municipio. Desde el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Parla se realiza la recomendación de permitir el tránsito de bicicletas por el trazado actual del tranvía, en los tramos en que la velocidad del tranvía y las características del trazado lo permitan. Esta recomendación de coexistencia entre ciclista y tranvía existe en numerosas ciudades de Europa e incluso en el territorio nacional como en Vitoria.

En la siguiente imagen se muestran los itinerarios ciclistas propuestos en el PMUS del municipio:



Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>



**leyenda**

**ITINERARIOS CICLISTAS RADIALES**

- Itinerarios Ciclistas Radiales Propuestos
- Camino Verde del Camino del Este
- Cami Verde de Circunvalación Existente
- Itinerarios Radiales Estructurantes
- Área de centralidad, Zona 20
- Elementos de Movilidad

**MUNICIPIO DE PARLA**

**PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE PARLA**

**CREACIÓN DE UNA RED DE ITINERARIOS CICLISTAS RED RADIAL DE CARRILES BICI**

MAYO 2011

Departamento de Movilidad Urbana y Territorial S.A. (DTT)  
Infraestructuras, Cooperación y Medio Ambiente S.A. (IyCSA)



## 5 ORDENACIÓN URBANÍSTICA PLANTEADA

El Plan Parcial de Ordenación comprende a todos los terrenos que el PAU ha definido como integrantes de la unidad de ejecución o sector (Art. 77.1 RGU) de los que, obviamente, se desgajan los Sistemas Generales externos del ámbito –SG1 y SG3- que forman parte del Área de Reparto, y serán desarrollados por sendos Planes Especiales, pero que no forman parte del sector S5 ni, por tanto, del objeto del presente Plan Parcial.

Su ámbito es el señalado por el PGOU al efecto que ha sido matizado con exhaustividad por el PAU aprobado, delimitado en detalle mediante nueva medición sobre cartografía más reciente, y/o de mayor escala, de la disponible en el momento de redacción del PGOU y verificada por la cartografía de la CM.

La superficie correspondiente al Área de Reparto total es de 5.790.386,73 m<sup>2</sup> en la zona del ámbito del futuro Sector 5, que se desglosa en:

- SISTEMAS LOCALES SECTOR 5 4.414.211,73 m<sup>2</sup>
- SISTEMAS GENERALES EXTERNOS SG1/SG3 1.376.172,00 m<sup>2</sup>

**SG3.** Engloba y amplía el suelo protegido del Cerro de La Cantueña, situándose al norte del municipio y de la reserva de suelo correspondiente al Sistema General de Comunicaciones SO6.

**SG1.** Al norte del casco urbano y a sur del ramal del ferrocarril de cercanías de penetración a Parla.

Teniendo claramente en cuenta que los suelos pertenecientes a la clasificación de SNU no son suelos intervinientes en el Área de Reparto ni, por tanto, en consideraciones acerca de los aprovechamientos, afectando su clasificación en las siguientes superficies no contenidas en el ámbito pero que discurren a través de él. Las superficies del sector separado por usos se muestran en la siguiente tabla:

PLAN PARCIAL DEL SECTOR 5 DEL P.G.O.U. DE PARLA

Usos	Suelo (m <sup>2</sup> )
UE1Neto	280,799.83
Zonas Verdes	32,378.38
VIA-A42	3,090.95
VIA ZV-Red Viaria Zonas verdes	11,973.45
VIA-Red Viaria	124,614.87
<b>Total UE1</b>	<b>452,857.48</b>

GCO	285,097.66
GCO A42	176,391.51
IC 1	173,443.66
IC 21	154,651.51
IC 22	183,961.98
IC 23	40,224.63
TE1 (Centro)	380,267.10
TE1-EQ	27,155.08
TE2 (Norte)-Ayto 10%	123,950.11
TE2 (Sudoeste)-Ayto 10%	100,772.22
ILN	174,639.73
ILN (Grupo 9)	1,760.00
ILN-MA	2,628.82
GIN	325,431.01
GIN (Hnos. López)	40,000.00
<b>GIN COF</b>	<b>157,100.51</b>
CEQ-Equipamiento	57,712.48
ZV-Zonas Verdes	519,241.14
ZV3-Protecc. Vias Pecuarias	50,630.13
VIA-(M410-A42)	118,829.44
VIA ZV-Red Viaria Zonas verdes	48,900.56
VIA-Red Viaria	892,531.13
<b>Total UE2</b>	<b>3,961,354.25</b>

En resumen, la extensión del PPO es de 4.414.211,73 m<sup>2</sup> y cuenta con uso industrial, terciario, mixto (industrial-terciario), zonas verdes y viarios.



Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

**PP-2014. CUADRO CARACTERISTICAS DESGLOSADAS DEL 10% - SECTOR 5 "Terciario-Industrial"**  
**Unidades de Ejecucion UE1 + UE2**

**EDICIÓN 2015**  
**(v28-6Nov15)**

1) Suelo total ámbito	5,790,386.73 m2e									
2) Coeficiente Edificabilidad	0.45 m2c/m2e									
3) Aprov. aprobado según PAU	2,605,674.03 m2c									
4) Edif. a restar Ayto. por UE1	277,497.00 m2c				4bis)	UAS a restar Ayto. por UE1	386,606.00 ua(m2cuc)			
Resto UE2	2,328,177.03 m2c					UE2 pendiente de cierre	304,297.69 ua			

Usos	Suelo	Uas	Coef. K	Edif.	CE (m2/m2)	Ocupación	Alturas	%Uas	%Suelo	%Edif
<b>UE1 Neto</b>	280,799.83	386,606.00	1.3932	277,497.00	0.9882					
<b>Zonas Verdes</b>	32,378.38									
<b>VIA-A42</b>	3,090.95									
<b>VIA ZV-Red Viaria Zonas verdes</b>	11,973.45									
<b>VIA-Red Viaria</b>	124,614.87									
<b>Total UE1</b>	<b>452,857.48</b>	<b>386,606.00</b>	<b>1.3932</b>	<b>277,497.00</b>	<b>0.6128</b>			<b>12.70%</b>	<b>10.26%</b>	<b>9.12%</b>
<b>GCO</b>	285,097.66	202,021.30	1.4000	144,300.93	(1)	S,Proy.	4	7.61%	12.14%	6.20%
<b>GCO A42</b>	176,391.51	211,669.81	1.5000	141,113.21	0.8000	0.70	4	7.97%	7.51%	6.06%
<b>IC 1</b>	173,443.66	187,319.15	1.2000	156,099.29	0.9000	0.70	4	7.05%	7.39%	6.70%
<b>IC 21</b>	154,651.51	157,744.54	1.2000	131,453.78	0.8500	0.70	3	5.94%	6.59%	5.65%
<b>IC 22</b>	183,961.98	164,186.07	1.0500	156,367.68	0.8500	0.70	3	6.18%	7.84%	6.72%
<b>IC 23</b>	40,224.63	40,224.63	1.0000	40,224.63	1.0000	0.80	3	1.51%	1.71%	1.73%
<b>TE1 (Centro)</b>	380,267.10	787,095.66	1.1500	684,431.01	1.7999	0,35-0,20	4	29.63%	16.20%	29.40%
<b>TE1-EQ</b>	27,155.08	60,819.58	1.1452	53,108.42	1.9557	0,35-0,20	4	2.29%	1.16%	2.28%
<b>TE2 (Norte)-Ayto 10%</b>	123,950.11	167,841.50	1.1678	143,721.18	1.1595	0,75-0,40	4	6.32%	5.28%	6.17%
<b>TE2 (Sudoeste)-Ayto 10%</b>	100,772.22	136,456.19	1.1678	116,846.22	1.1595	0,75-0,40	4	5.14%	4.29%	5.02%
<b>ILN</b>	174,639.73	174,639.73	1.0000	174,639.73	1.0000	0.80	2	6.57%	7.44%	7.50%
<b>ILN (Grupo 9)</b>	1,760.00	1,760.00	1.0000	1,760.00	1.0000	0.80	2	0.07%	0.07%	0.08%
<b>ILN-MA</b>	2,628.82	2,628.82	1.0000	2,628.82	1.0000	S,proy	2	0.10%	0.11%	0.11%
<b>GIN</b>	325,431.01	193,631.45	0.8500	227,801.71	0.7000	0.70	2	7.29%	13.86%	9.78%
<b>GIN (Hnos. López)</b>	40,000.00	23,800.00	0.8500	28,000.00	0.7000	0.70	2	0.90%	1.70%	1.20%
<b>GIN COF</b>	157,100.51	144,532.47	1.1500	125,680.41	0.8000	0.70	4	5.44%	6.69%	5.40%
<b>Total NETOS UE2</b>	<b>2,347,475.53</b>	<b>2,656,370.91</b>	<b>1.1410</b>	<b>2,328,177.03</b>	<b>0.9918</b>			<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>	<b>100.00%</b>
<b>CEQ-Equipamiento</b>	57,712.48									
<b>ZV-Zonas Verdes</b>	519,241.14									
<b>ZV3-Protecc. Vias Pecuarias</b>	50,630.13									
<b>VIA-(M410-A42)</b>	118,829.44									
<b>VIA ZV-Red Viaria Zonas verdes</b>	48,900.56									
<b>VIA-Red Viaria</b>	892,531.13									
<b>Total UE2</b>	<b>3,961,354.25</b>	<b>2,656,370.91</b>	<b>1.1410</b>	<b>2,328,177.03</b>	<b>0.5877</b>			<b>87.30%</b>	<b>89.74%</b>	<b>90.88%</b>

Edificabilidad Sector 2,605,674.03 3,042,976.91 2,328,177.03 **38.24%** **22.64%** **37.85%**  
 Hay adicionalmente 11.268,87 m2 de viario adicional de pasos en BNU (Intersecciones arroyos y vía pecuaria)

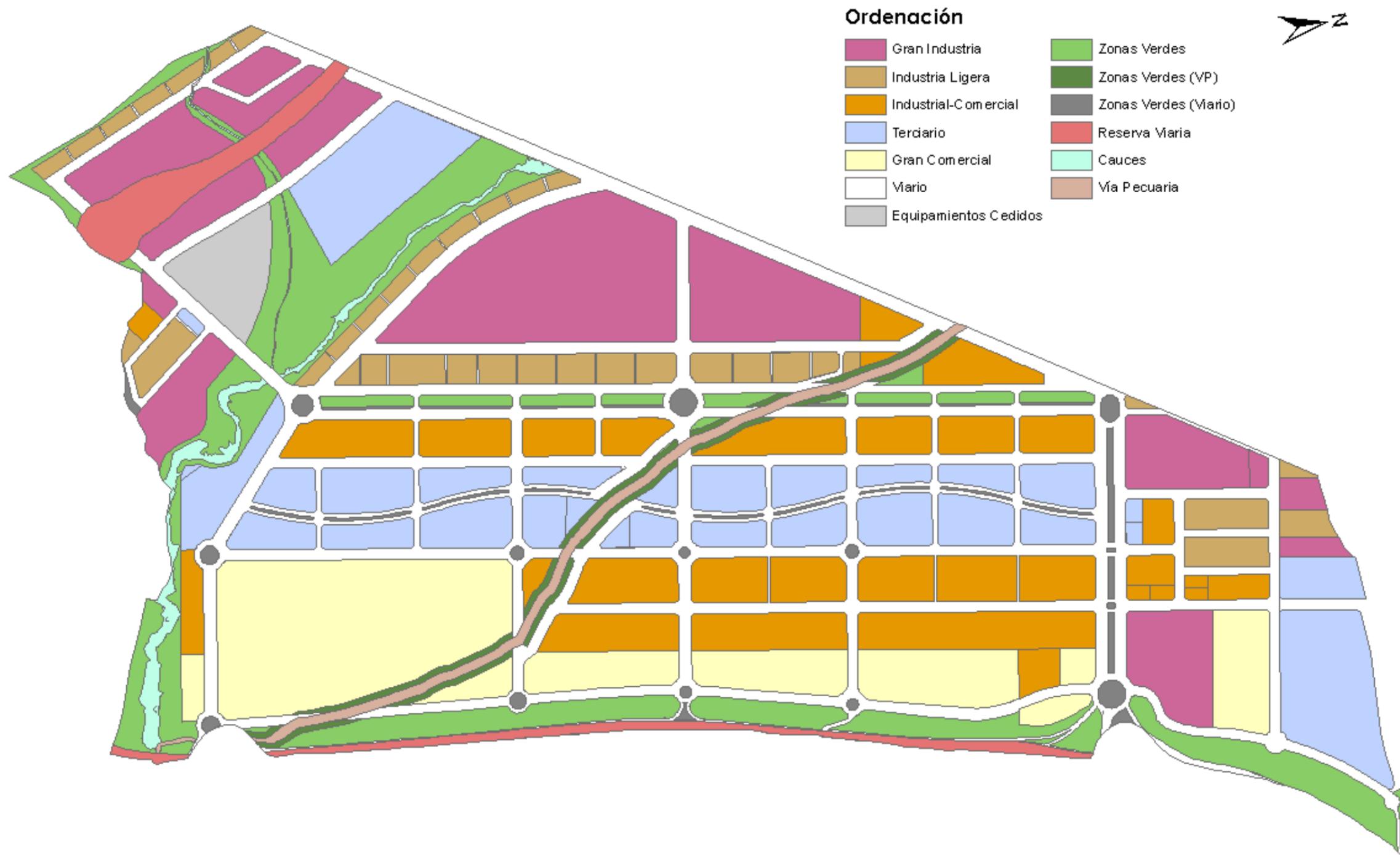
<b>Total Sector 5</b>	<b>4,414,211.73</b>	<b>3,042,976.91</b>	<b>1.1678</b>	<b>2,605,674.03</b>	<b>0.5903</b>					
<b>Total Sector 5 Neto</b>	<b>2,628,275.36</b>	<b>3,042,976.91</b>	<b>1.1678</b>	<b>2,605,674.03</b>	<b>0.9914</b>					
<b>Total PAU5</b>	<b>5,790,386.73</b>	<b>3,042,976.91</b>	<b>1.1678</b>	<b>2,605,674.03</b>	<b>0.4500</b>					

Aprovechamiento Tipo 0.5255 1,330,070.19 edificabilidad sin terciario central

531,372.29 Suelo terciario 998,106.83 edificabilidad terciaria

(1) La edificabilidad de GCO es siempre fija e igual a 144.300,93 m2c, siendo el CE un resultado

- k=1 (158,40€/m2c edif) k=1,15 (EPUT de TE, al 25%) (Cambio desde v#19)
- 1. En el suelo ILN-MA se refleja la reserva de Puntos Limpios -privativos-. Las reservas eléctricas, gas y telecom. se ubicarán en espacios libres no computables como zonas verdes o en espacios privados sin dextra edificabilidad.
- 2. En el cómputo de la Red Viaria -VIA- se incluye la superficie correspondiente a zonas verdes que no computan como tales pero que son funcionalmente zonas verdes.
- 3. El grado IC23 responde a la zona de explotación de la JC en Fase 1 de Ejecución
- 4. El grado TE1-EQ responde a la creación obligatoria de una zona de dotaciones privadas vinculadas al TE1-EPUT



Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527710025701420526 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

Ilustración 3 Ordenación pormenorizada propuesta.

## 5.1 DESCRIPCIÓN DE USOS

### 5.1.1 Uso industrial

El uso Industrial es el que tiene por finalidad llevar operaciones de elaboración, transformación, reparación, guarda, almacenaje, distribución, exposición, investigación y desarrollo de productos, materiales o tecnologías.

El Sector en su aprobación ha introducido el denominado Uso Industrial-Terciario como uso netamente aditivo y mixto de los dos usos, es decir, cada uno de ellos es plenamente plausible, si bien y por razón de dicha compatibilidad el uso industrial tendrá ciertas limitaciones por la lógica de la Sostenibilidad y comercialidad de dicho contacto funcional.

Por tanto será un uso susceptible de ser utilizado tanto por las actividades industriales como por las actividades terciarias con la limitación sobre la industria que se impedirá tener parcelaciones pequeñas y un excesivo loteo, tendiendo a resultados de mayor escala que favorezcan emplazamientos industriales sostenibles y controlables.

Las tipologías industriales son las siguientes:

#### (ILN) INDUSTRIA LIGERA-NIDO

Comprende actividades cuya función principal es la obtención, transformación, conservación, almacenamiento y distribución, restauración o reparación de bienes y productos, generalmente individualizables por procedimientos no seriados, o en pequeñas series o aquellas actividades basadas fundamentalmente en nuevas tecnologías, cuyo objeto de producción es el manejo de información, cálculo y proceso de datos, desarrollo de software y de sistemas informáticos y, en general, actividades de investigación y desarrollo (I+D)

Son actividades que pueden agruparse en naves adosadas, para colectivos gremialistas, y con una amplia participación de las industrias artesanales, los pequeños talleres, y otras actividades que no requieren grandes superficies, con parcela al menos de 400 m<sup>2</sup>, admitiendo la segregación constructiva de varias unidades y conviviendo en estructuras de propiedad horizontal.

#### (GIN) INDUSTRIA GRAN INDUSTRIA

Aquella destinada a cualquiera de las funciones encuadradas en el uso industrial que exige para su implantación grandes superficies, y siempre con potencias instaladas de más de 100 CV y superficies superiores a 4.000 m<sup>2</sup>.

Podrá verificar distintas graduaciones entre los que destacaremos actividades cuyo objeto es el depósito, guarda, custodia, clasificación y distribución de bienes, productos y mercancías con exclusivo suministro a mayoristas, instaladores, fabricantes y distribuidores y, en general, los almacenes con servicio de venta directa al público, los locales de exposición y venta de vehículos, los distribuidores mayoristas de muebles, etc., y otras actividades industriales de similar características.

### 5.1.2 Uso terciario

El uso terciario tiene por finalidad la prestación de servicios al público, a las empresas u organismos, tales como los servicios de alojamiento temporal, comercio al por menor y mayor en sus distintas formas, información, administración, gestión, actividades de intermediación financiera u otras similares, e incluyendo en la acepción terciaria las dotaciones sanitarias, educativas y de recreación –ocio, deporte y cultura- de carácter privado.

El denominado Uso Industrial-Terciario como uso netamente aditivo de los dos usos, tendrá ciertas limitaciones como se ha observado anteriormente. Por tanto será un uso susceptible de ser utilizado tanto por las actividades industriales como por las actividades terciarias no produciéndose ninguna limitación para con el Uso Terciario.

Las tipologías de uso Industrial-Comercial son las siguientes:

#### (IC1) INDUSTRIO-COMERCIAL 1

Aquella destinada a cualquiera de las funciones encuadradas en el uso industrial verificando distintas graduaciones entre las que destacaremos actividades cuyo objeto es el depósito, guarda, custodia, clasificación y distribución de bienes, productos y mercancías con exclusivo suministro a mayoristas, instaladores, fabricantes y distribuidores y, en general, los almacenes con servicio de venta directa al público, los locales de exposición y venta de vehículos, los distribuidores mayoristas de muebles, etc., y otras actividades industriales de similar características con admisión de División de la Propiedad Horizontal y la consiguiente posibilidad de creación de Tiendas de multipropiedad, con parcela al menos de 4.000 m<sup>2</sup>.

#### (IC1) INDUSTRIO-COMERCIAL 2

Aquella destinada a cualquiera de las funciones encuadradas en el uso industrial verificando distintas graduaciones entre las que destacaremos actividades cuyo objeto es el depósito, guarda, custodia, clasificación y distribución de bienes, productos y mercancías con exclusivo suministro a mayoristas, instaladores, fabricantes y distribuidores y, en general, los almacenes con servicio de venta directa al público, los locales de exposición y venta de vehículos, los distribuidores mayoristas de muebles, etc., y otras actividades industriales de similar características con destino de edificación pareada por adosamiento lateral y por fondo, con parcela al menos de 1.200 m<sup>2</sup> en el grado 21, de 1.000 m<sup>2</sup> en 22 y de 500 m<sup>2</sup> en 23, con admisión de División de la Propiedad Horizontal y la consiguiente posibilidad de creación de Tiendas de multipropiedad.

Y las siguientes tipologías terciarias:

#### (TE) Terciario (Central y Estratégico)

Destinado a proporcionar de restauración y ocio; a proporcionar alojamiento temporal a las personas, con servicios complementarios de hostelería, restauración y ocio; destinado a prestar servicios administrativos, técnicos, financieros, de información u otros, e incluyendo en la acepción terciaria las dotaciones sanitarias, educativas y de recreación –ocio, deporte y cultura- de carácter privado, realizados básicamente a partir del manejo y transmisión de información, bien a las empresas o a los particulares, y destinado al ejercicio de actividades relacionadas con el suministro directo de mercancías al público, mediante ventas al por menor bien en centros comerciales –siempre inferiores a 8.000 m<sup>2</sup> de parcela- o en pequeño o mediano comercio, tanto de bienes perecederos como duraderos y para lo cual se establece un tamaño mínimo de parcela según el grado y compatibilidad y que irá desde los

2.000 m2 hasta situaciones de 4.000 m2 para compatibilidades de espacios profesionales de uso terciario.

#### (GCO) GRAN COMERCIAL

Destinado a desarrollar grandes centros comerciales bajo una explotación homogénea en el que se comparten determinados servicios comunes. Su parcela se conformará de forma directamente proporcional al enfoque del proyecto unitario.

Se establecerá 1 subzona correspondiente al denominado GCO-A42 que son parcelaciones de al menos 7.000 m2 asociadas a implantaciones comerciales con División de Propiedad Horizontal en manzanas limítrofes con la A42. De forma menor se produce una zona también característica de la UE1

### 5.1.3 Equipamientos

Las reservas para equipamiento se han definido de forma que completen la ordenación y sean elementos destinados a actividades ligadas a la vida de ocio y de relación así como a las sociales, culturales y sanitarias de índole pública.

#### (CEQ) EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

Equipamiento sanitario-asistencial: el que se produce en instalaciones, edificios o locales, destinados a tratamiento accidental, temporal o periódico de pacientes o enfermos; así como el destinado a centros de tercera edad, centros de rehabilitación y otros similares.

Equipamiento escolar-universitario: el relacionado con la Enseñanza Privada u Oficial en todos sus niveles. Para la implantación de un equipamiento escolar-universitario exento, será necesario disponer de una parcela que garantice instalaciones deportivas y al aire libre, complementarias de la educación y la enseñanza.

Equipamiento Cultural: incluye, museos, bibliotecas, y centros culturales no incluidos en el Reglamento de Espectáculos, así como los usos deportivos que se desarrollan preferentemente en espacios al aire libre para ocio y deporte de los ciudadanos, así como centros polideportivos o gimnasios cubiertos

Equipamientos de la Administración Pública: incluye los destinados a albergar instalaciones, oficinas y otros servicios de la Administración, con excepción de las Empresas Públicas que operen bajo el régimen Mercantil.

### 5.1.4 Espacios libres y de protección

Las Zonas Verdes y Espacios Libres han quedado clasificados en 3 grandes grupos:

#### ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES GENERICOS

Espacios Libres de formación de la gran reserva libre del SECTOR 5, en especial la barrera de contención con la A42 y el gran espacio libre conformado por el entorno del Arroyo Humanejos junto con la M410.

#### ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES DE JARDINES Y AREAS PEATONALES

Ajardinamientos fundamentales del ámbito emplazados básicamente a lo largo del Bulevar-parque del eje longitudinal Norte-Sur y del Bulevar Norte.

### ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES DE PROTECCIÓN DE LOS SUELOS NO URBANIZABLES

Se han dispuesto bandas perimetrales de protección de la Vía Pecuaría, elementos que permiten acolchar en mayor medida el impacto de las continuidades de la urbanización sobre dichos suelos no urbanizables protegidos.

En esta categoría, no computable a efectos del cumplimiento del RPU, se disponen también las superficies de bordes perimetrales con tratamiento de ZVEL.

#### 5.1.5 Red viaria

La estructura viaria que propone el Plan Parcial, está constituida por una doble malla ortogonal que se conecta por vías transversales en los extremos y en el centro de la urbanización.

La estructura de diseño, permite hacer recorridos periféricos, recorridos cortos y directos interiores, y salidas rápidas a las vías perimetrales (la actual A42 y las futuras M-410 y M-419).

Las vías de la malla que recorren la urbanización, tienen sección variable, respondiendo a su carácter de vías principales, vías colectoras, o viales de distribución.

#### 5.1.6 Otras redes infraestructurales

El resto de las redes infraestructurales: abastecimiento de agua y riego, saneamiento de pluviales y fecales, distribución de energía eléctrica en media y baja tensión, distribución de gas, telecomunicaciones, jardines, señalización, mobiliario, se fundamentan en los entronques determinados por el SECTOR así como las gestiones de viabilidades de los distintos suministros para la correcta urbanización del sector.

Ante ello se estima por la redacción del Plan Parcial la innecesariedad de repetir determinados planteamientos que ya son propuestas del Proyecto Básico que se desarrolló en su momento y, por supuesto, de los planteamientos técnicos que van a desarrollar los Proyectos de Ejecución de las Urbanizaciones de la UE1 y de la UE2, más si cabe cuando la UE1 se encuentra en fase de ejecución.

## 6 PROPUESTAS DE MEDIDAS

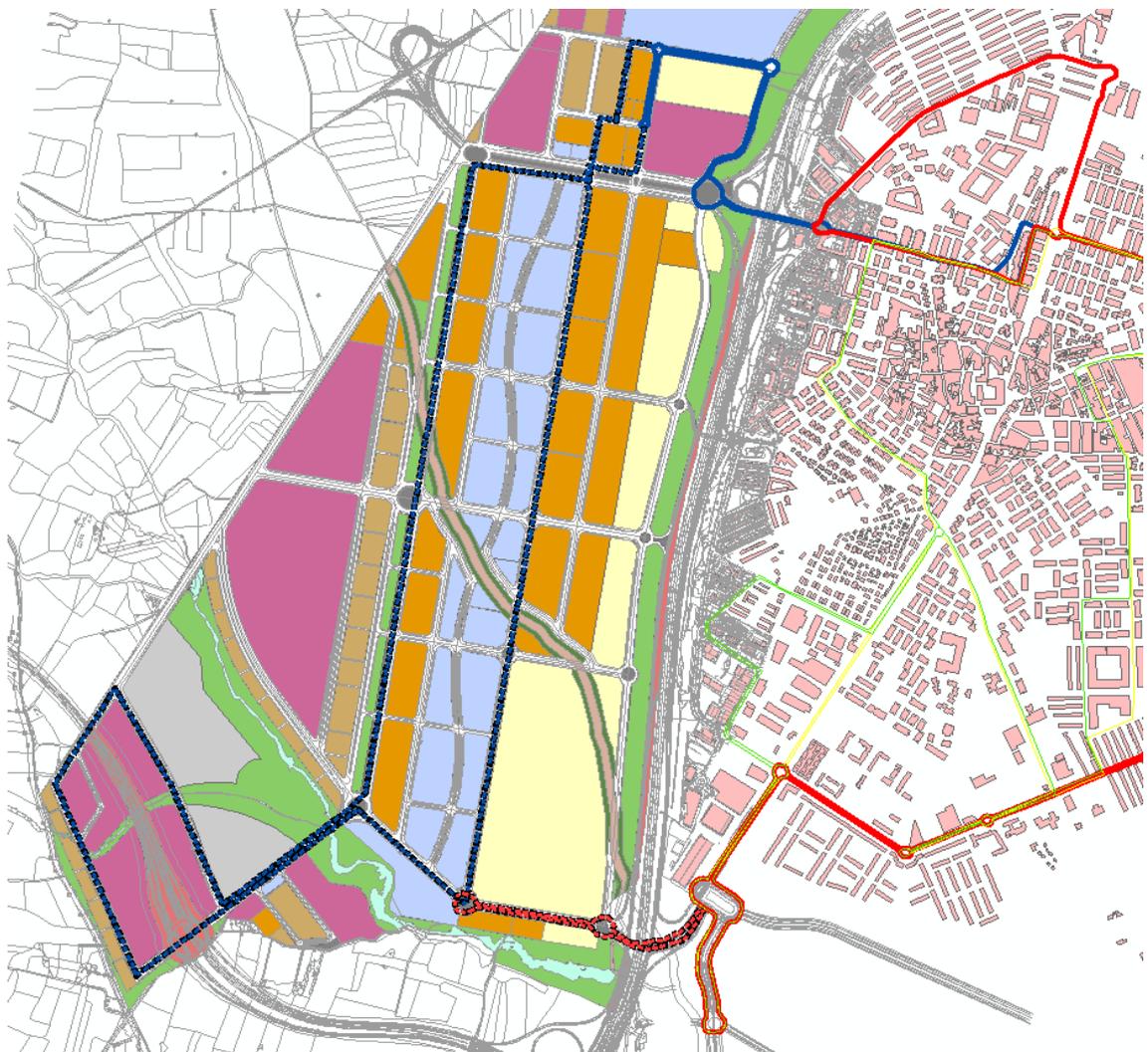
Las medidas propuestas se centran en dos ejes principales: garantizar la conexión con la red de transporte público existente y dar continuidad al carril bici propuesto en el PMUS de Parla.

### 6.1 CONEXIÓN CON LA RED DE AUTOBUSES

Con el fin de conectar con la red de transporte público de parla, se propone la ampliación de la línea 4, Parla Estación de Ferrocarril – Parque Tecnológico. La propuesta supondría un incremento de 9,5 km en la longitud de la línea.

Para dar conexión por el sur del sector, también se propone una ampliación de 1,8 km de la línea 3 Hospital – Avenida América – Laguna Park.

En la siguiente imagen se muestra un esquema de dicha propuesta:



En trazo continuo se muestra las líneas actuales y en punteado las propuestas. Se representa la línea 4 en color azul y la línea 3 en color rojo.

## 6.2 CONEXIÓN CON EL CARRIL BICI

El diseño del carril bici se ha realizado atendiendo a los siguientes criterios:

- Conexión con la pasarela de cruce de la A-42, situada al noreste del sector.
- Conexión con la Vía Pecuaria “Colada de los Pajeros o Gallineros”.
- Conexión con la zona verde del Arroyo Humanejos.

A partir de estas consideraciones se ha propuesto un esquema de carril bici de 3,3 km de longitud, tal y como se muestra en la siguiente imagen. En trazo continuo se muestra el carril actual y en punteado el propuesto.

