

¡Vallecas! Acceso a Línea 6 de metro e instalaciones deportivas "low cost"

Es de todos sabido el poco cuidado que se ha tenido por uno de los distritos con más carisma de la ciudad de Madrid.

El Puente de Vallecas, las vías en Entrevías, la A3 y la M40 dejan al barrio aislado con cicatrices urbanas que no parece vayan a desaparecer a corto plazo.

La dificultad en muchos casos de crear zonas verdes o paradas de metro en la zona más antigua del distrito, son lógicas debido a la complejidad del urbanismo del distrito, con calles estrechas y distribución de villa que no son más que una muestra de su pasado.

Una posibilidad muy económica y sencilla sería dar acceso directo del distrito Puente de Vallecas al distrito Retiro por la zona "Conde Casal". Esta zona del barrio de Retiro dispone de un polideportivo, con canchas de baloncesto, pádel, pistas de fútbol, parque canino, centro de educación (IES Pacífico), y sobre todo el intercambiador de transportes de Conde Casal y acceso a la línea 6 de metro (y en unos años a la línea 11 que está proyectada que llegue a Conde Casal). Y ni que decir tiene que la Avenida de Mediterraneo dejaría acceso directo al Parque del Buen Retiro.

Si bien crear esas infraestructuras no es factible en Puente de Vallecas, lo que sí resulta muy fácil y económico es dar acceso a estas instalaciones ya creadas para los Vallecanos.

La propuesta sería mover la pasarela que hay actualmente sobre la M30 que apenas tiene utilidad, ya que se encuentra prácticamente al lado del paso por debajo del Puente de Vallecas, y moverla a la zona de Conde Casal, que sí daría mucho valor añadido a los vecinos.

Una inversión realmente pequeña (low-cost) comparado al beneficio que puede dar. Desplazar la pasarela a esta ubicación dará el valor añadido al barrio de tener acceso a la línea 6 de metro, instalaciones deportivas y jardines. La instalación en el barrio de todas estas infraestructuras sería algo inviable, pero por el contrario el desplazamiento de esta pasarela dejaría a escasos 100 metros todas estas infraestructuras.

Incluyo adjunto proyecto para quien le interese en el que se valora más en detalle las implicaciones que supone.

1. Introducción.

Es de todos sabido el poco cuidado que se ha tenido por uno de los distritos con más carisma de la ciudad de Madrid.

El Puente de Vallecas, las vías en Entrevías, la A3 y la M40 dejan al barrio aislado con cicatrices urbanas que no parece vayan a desaparecer a corto plazo. La dificultad en muchos casos de crear zonas verdes o paradas de metro en la zona más antigua del distrito, son lógicas debido a la complejidad del urbanismo del distrito, con calles estrechas y distribución de villa que no son más que una muestra de su pasado.

Una posibilidad muy económica y sencilla sería dar acceso directo del distrito Puente de Vallecas al distrito Retiro por la zona "Conde Casal". Esta zona del barrio de Retiro dispone de un polideportivo, con canchas de baloncesto, pádel, pistas de fútbol, parque canino, centro de educación (IES Pacífico), y sobre todo el intercambiador de transportes de Conde Casal y acceso a la línea 6 de metro (y en unos años a la línea 11 que está proyectada que llegue a Conde Casal). Y ni que decir tiene que la Avenida de Mediterraneo dejaría acceso directo al Parque del Buen Retiro.

Si bien crear esas infraestructuras no es factible en Puente de Vallecas, lo que sí resulta muy fácil y económico es dar acceso a estas instalaciones ya creadas para los Vallecanos.

La propuesta sería mover la pasarela que hay actualmente sobre la M30 que apenas tiene utilidad, ya que se encuentra prácticamente al lado del paso por debajo del Puente de Vallecas, y moverla a la zona de Conde Casal, que sí daría mucho valor añadido a los vecinos.

Una inversión realmente pequeña (low-cost) comparado al beneficio que puede dar. Desplazar la pasarela a esta ubicación dará el valor añadido al barrio de tener acceso a la línea 6 de metro, instalaciones deportivas y jardines. La instalación en el barrio de todas estas infraestructuras sería algo inviable, pero por el contrario el desplazamiento de esta pasarela dejaría a escasos 100 metros todas estas infraestructuras.

2. La pasarela existente y su escasa utilidad.

Hoy por hoy existe una pasarela ubicada a escasos metros del Puente de Vallecas. Esta pasarela dispone de una rampa para personas de movilidad reducida y bicicletas, que termina en la calle Triquet.

Por extraño que parezca esta rampa termina a escasos 100 metros calculado con Google Maps. (139m. según se puede ver en la imagen 1).

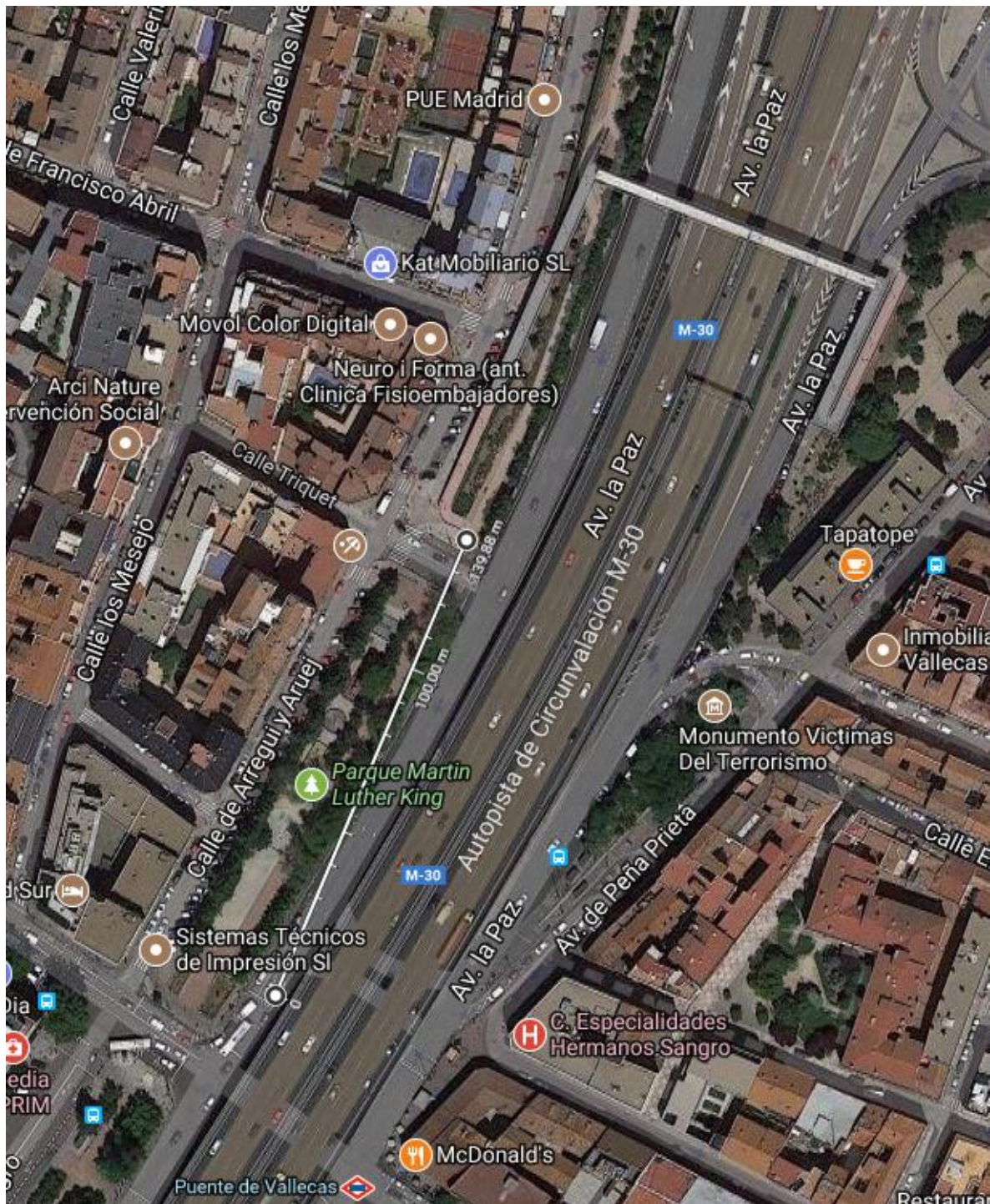


Imagen 1. Distancia entre paso de cebr de Puente de Vallecas y final de rampa de acceso a la pasarela sobre la M30.

De la misma forma, haciendo un estudio entre los diferentes accesos peatonales sobre la M30 de la zona, se confirma que entre el paso peatonal bajo el Puente de Vallecas y el siguiente paso frente al barrio de la Estrella y Moratalaz, por la calle Sirio y la Avenida de Moratalaz hay más de 1 kilómetro. Exactamente según se puede ver en la imagen 2, hay 1,24km.

Sería lógico por tanto que si entre los dos accesos peatonales existentes hay 1,2Km, en caso de querer hacer una pasarela para maximizar el uso debería estar en un punto intermedio. Pero nada más lejos de la realidad. La pasarela sobre la M30 que une Puente de Vallecas con Retiro se encuentra a 250 metros del paso por debajo del Puente de Vallecas. ¡Queda por tanto 1kilómetro desde la pasarela hasta el siguiente paso disponible, y ya por el distrito de Moratalaz!

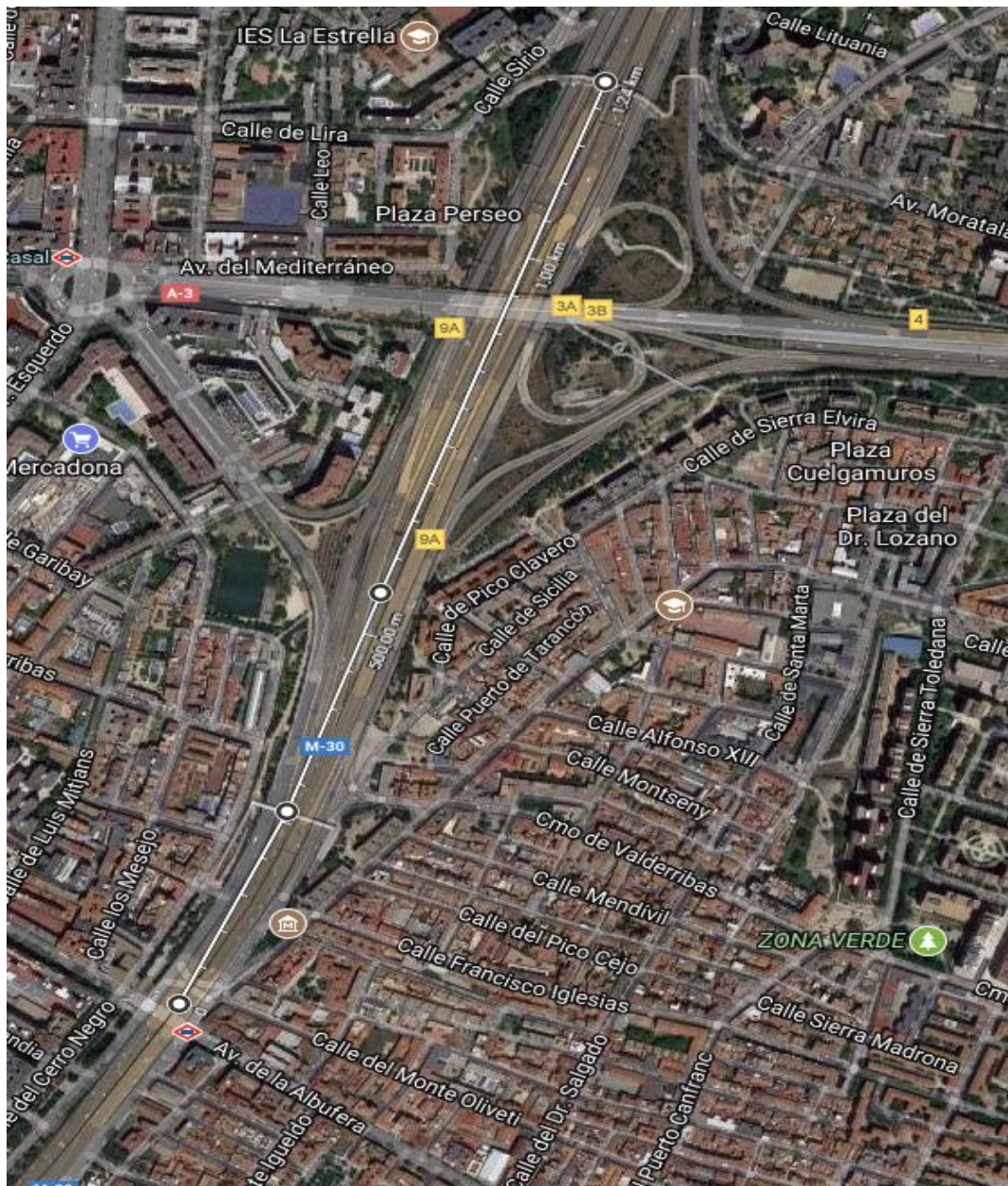


Imagen 2. Distancia entre los pasos de peatones disponibles a lo largo de la M30 en su frontera con el Distrito de Puente de Vallecas.

Parece que la actual pasarela del distrito sobre el Puente de Vallecas no tiene mucha utilidad, ya que en su rampa de bajada en el distrito de Retiro da a la Calle Triquet, como se comentó anteriormente a escasos 100metros del acceso de Puente de Vallecas, y sin ningún tipo de infraestructura pública útil para los vecinos de Vallecas. Pero lo mismo ocurre en su otra bajada sin rampa y a través de unas escaleras, que lleva a la mitad de la Calle Arregui y Aruej, la cual tampoco tiene ningún tipo de interés. Intentando encontrar alguna ventaja en cuanto a recorrido realizado, se siguen advirtiendo la gran inutilidad de la pasarela. Poniendo como punto de referencia el Monumento a las Víctimas del Terrorismo en Avenida de Peña Prieta, se hace el cálculo de la distancia necesaria para llegar a la calle Triquet (Punto final de la pasarela) por ambos recorridos. Uno pasando bajo el Puente de Vallecas y otro utilizando la pasarela.

Con la primera opción, la distancia recorrida usando la pasarela se recorren 458metros según puede observarse en la imagen 3, en la que se ve lo poco optimizada que está la rampa de subida por Vallecas. Con la segunda opción cuyo recorrido está disponible en la imagen 4, pasando por los accesos y pasos de cebrá bajo el Puente de Vallecas la distancia es únicamente 363metros. Un ahorro de casi 100metros para llegar al mismo destino que ha requerido una inversión elevadísima en la instalación de la pasarela.



Imagen 3. Distancia entre el Monumento a las Víctimas del Terrorismo en la Avenida Peña Prieta, hasta el final de la rampa de la pasarela en la calle Triquet utilizando la pasarela como trayecto.

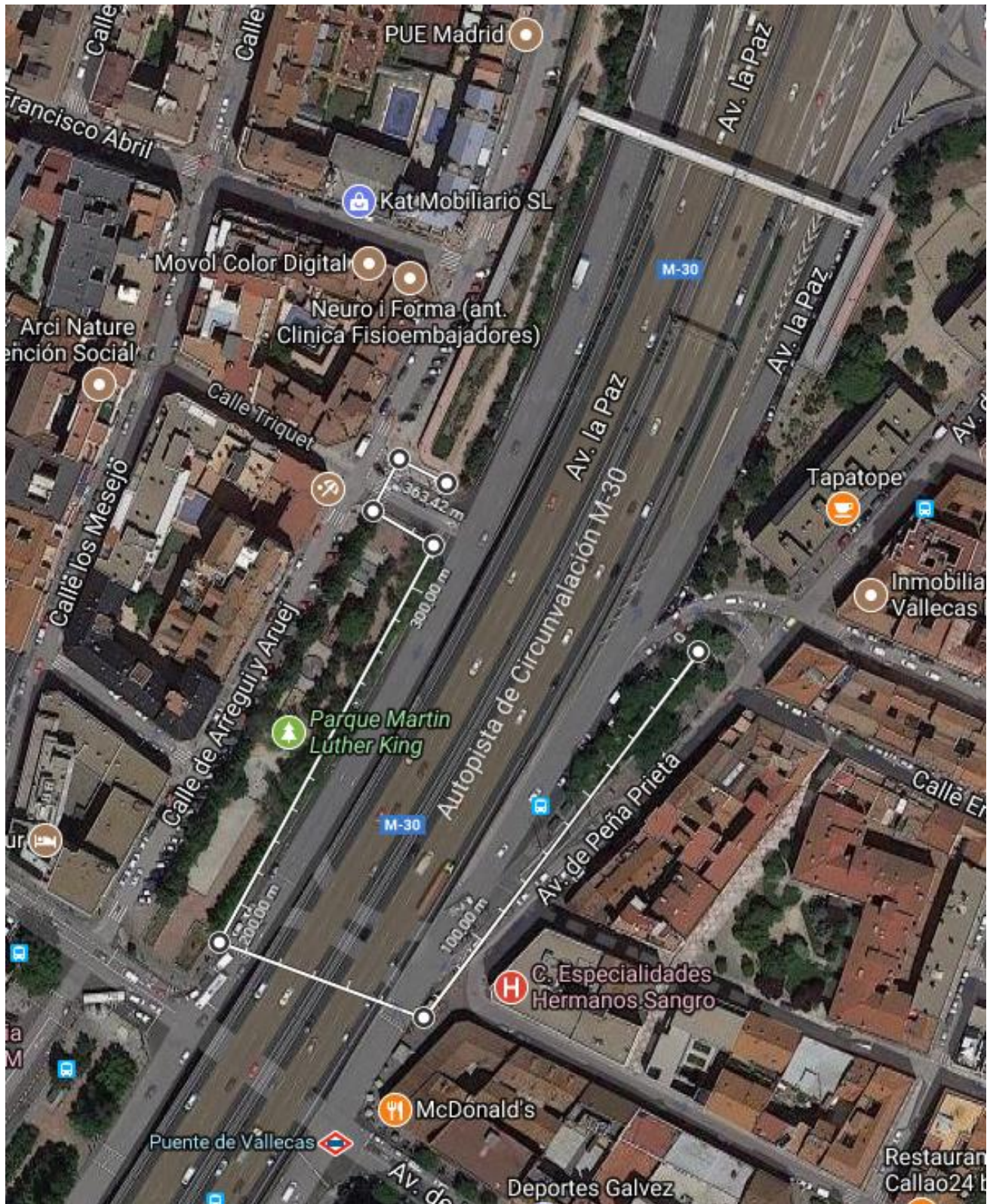


Imagen 4. Distancia entre el Monumento a las Víctimas del Terrorismo en la Avenida Peña Prieta, hasta el final de la rampa de la pasarela en la calle Triquet utilizando el paso por debajo del Puente de Vallecas.

Para mostrar ya de la forma más clara la inutilidad de la pasarela, se muestra a continuación la distancia que hay desde el inicio de la pasarela en Vallecas, hasta el fin de la pasarela en Retiro, hacia la calle Triquet por dos alternativas diferentes. Una utilizando la pasarela y pasando directamente por debajo del puente de Vallecas. En su primera opción utilizando la pasarela el recorrido son 313metros como puede verse en la imagen 5, y en caso de querer evitar la pasarela y pasar bajo el Puente de Vallecas, la distancia es de 474metros. Lo que significa que en el mejor de los casos la distancia ahorrada es únicamente 150metros, para llegar a una zona sin ningún tipo de infraestructura que de valor al usuario.



Imagen 5. Distancia desde el acceso a la pasarela por su acceso en Puente de Vallecas hasta su final en Retiro por Calle Triquet, utilizando la pasarela.



Imagen 6. Distancia desde el acceso a la pasarela por su acceso en Puente de Vallecas hasta su final en Retiro por Calle Triquet sin utilizar la pasarela.

3. Propuesta de ubicación de la pasarela.

La propuesta es la reubicación de la pasarela a una zona de mayor utilidad para los vecinos, con acceso directo a las instalaciones deportivas, así como un acceso adecuado a Conde Casal.

El acceso estaría a tan solo 100 metros (como puede verse en la imagen 7) de las instalaciones deportivas del Parque Martin Luther King. Dando acceso a:

- 2 campos de fútbol 7 sobre césped artificial.
- 1 campo de futbol completo sobre césped artificial.
- Una pista de baloncesto.
- Una pista de pádel.
- 2 pistas de petanca.
- 1 circuito canino.
- 1 parque infantil con columpios.
- Instituto de formación (IES Pacífico).

Y a menos de 500 metros acceso a:

- Línea 6 de metro.
- Futura conexión a la línea 11 de metro.
- Acceso a BiciMad.
- Intercambiador de Conde Casal autobuses urbanos: e interurbanos. Autobuses urbanos
 - o Autobús 56
 - o Autobús 156
 - o Autobús 143
 - o Autobús 32
 - o Autobús 63
 - o Autobús 145
 - o Autobús E
 - o Autobús N9
 - o Autobús 14
- Intercambiador de Conde Casal autobuses interurbanos:
 - o 326 Madrid (Conde de Casal) – Mondejar – Driebes.
 - o 331 Madrid (Conde de Casal) – Rivas.
 - o 332 Madrid (Conde de Casal) – Rivas Pueblo.
 - o 333 Madrid (Conde de Casal) – Rivas-Urb. (Covivar II).
 - o 334 Madrid (Conde de Casal) – Rivas-Urb.- Rivas Pueblo.
 - o 336 Madrid (Conde de Casal) – Morata de Tajuña.
 - o 337 Madrid (Conde de Casal) – Chinchón-Valdelaguna.
 - o 339 Madrid (Conde de Casal) – Valdemingómez.
 - o 351 Madrid (Ronda de Atocha) Estremera - Barajas de Melo.
 - o 352 Madrid (Ronda de Atocha) Fuentidueña - Tarancón.
 - o 353 Madrid (Ronda de Atocha) Villamanrique - Santa Cruz de la Zarza



Imagen 7. Distancia desde la propuesta de reubicación de la pasarela al parque Martin Luther King y a la Plaza de Conde Casal.

A nivel técnico la zona para posicionar la pasarela permitiría varios apoyos sobre la M30 sin interferir en el tráfico ya que coincide con diversas zonas sin uso a la salida y entrada del Bypass sur (imagen 8). La ubicación de las rampas de subida puede realizarse en dos direcciones diferentes para mejorar la accesibilidad a mayor parte de la población en el distrito de Puente de Vallecas.



Imagen 8. Propuesta de reubicación de la pasarela y zonas de soporte posibles sobre la M30.

La pasarela también tendría beneficios a los vecinos del distrito contiguo, ya que enlazaría con zona verde próxima a la M30 y A3 en el distrito de Vallecas sirviendo de enlace al “Parque del Cerro del Tío Pio”, con su mirador y vistas a Madrid (imagen 9), encontrándose a tan solo 1,3km de la puerta del parque del Retiro en Mariano de Cavia (imagen 10).

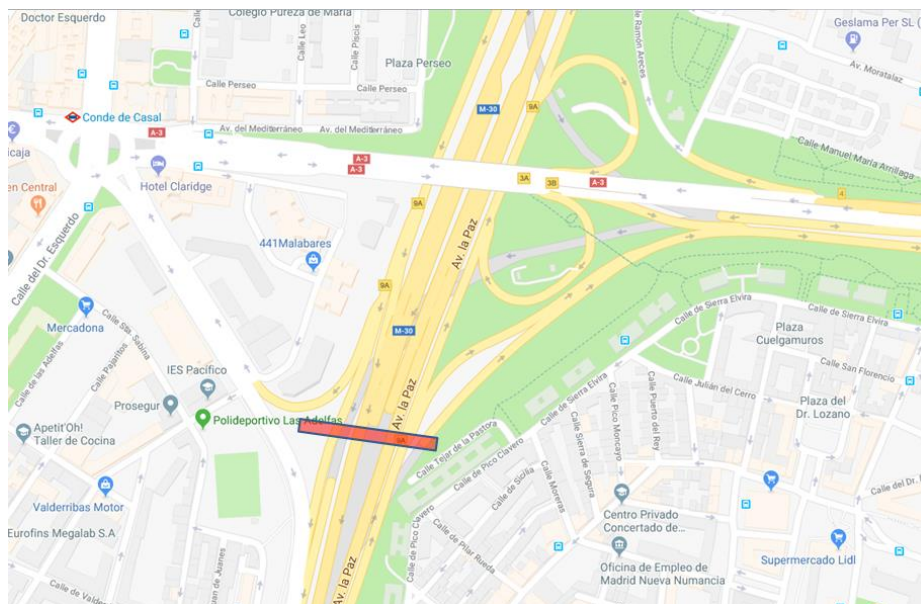


Imagen 9. Acceso de la nueva ubicación de la pasarela con acceso a la zona verde de Puente de Vallecas.

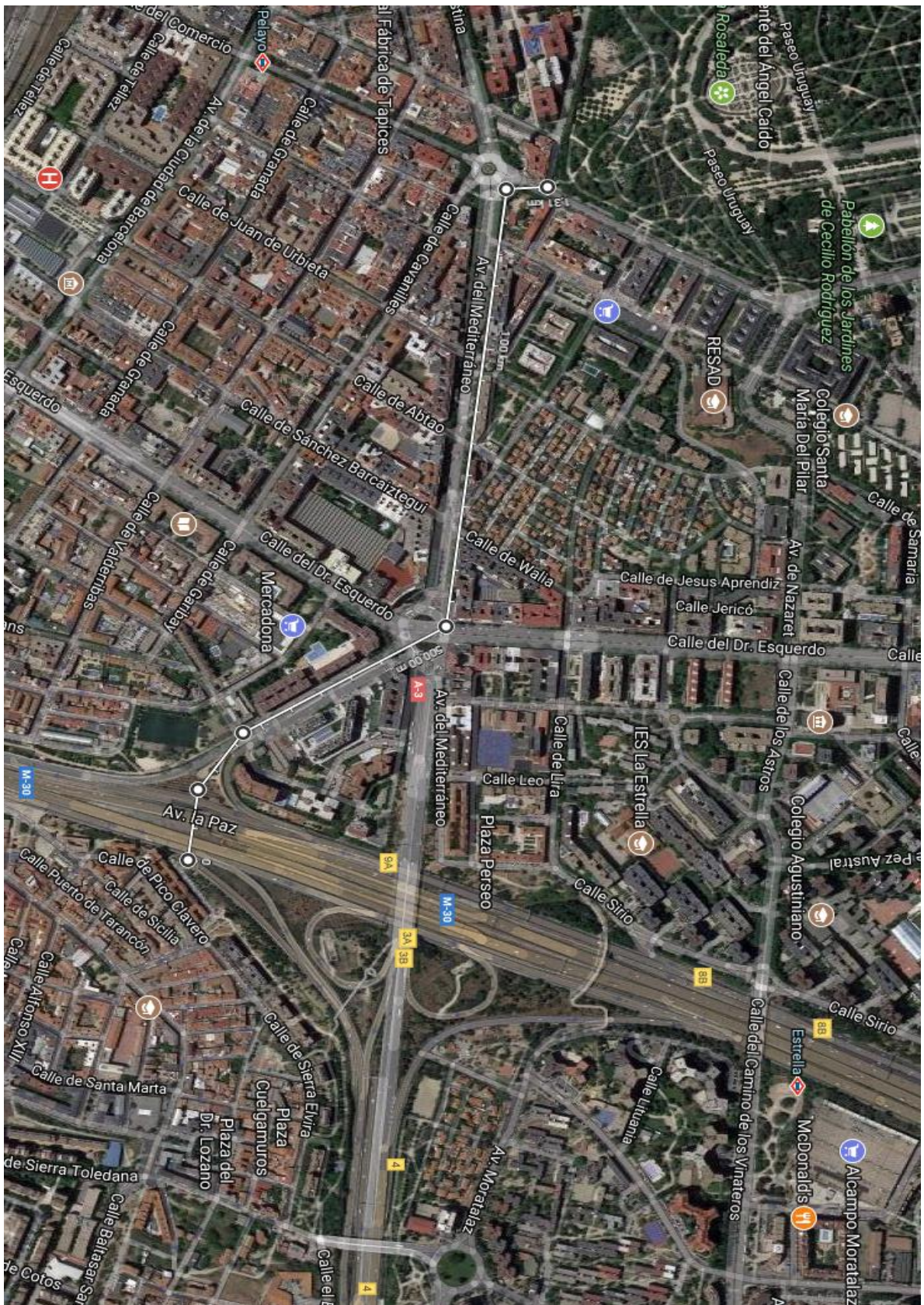


Imagen 10. Distancia de la puerta del retiro en Mariano de Cavia hasta el Distrito de Puente de Vallecas por la propuesta de reubicación de la nueva pasarela.

4. Ventajas de la reubicación de la pasarela.

- a. Mejora de accesos a la línea 6 de metro
 - i. Acceso también a la futura línea 11 de metro en Conde Casal.
- b. Mejora de accesos a instalaciones deportivas
 - i. 2 campos de fútbol 7 sobre césped artificial.
 - ii. 1 campo de futbol completo sobre césped artificial.
 - iii. Una pista de baloncesto.
 - iv. Una pista de pádel.
 - v. 2 pistas de petanca.
 - vi. 1 circuito canino.
 - vii. 1 parque infantil con columpios.
 - viii. Instituto de formación (IES Pacífico)
- c. Mejora de acceso a intercambiador de Conde Casal.
 - i. Autobuses urbanos
 - 1. Autobús 56
 - 2. Autobús 156
 - 3. Autobús 143
 - 4. Autobús 32
 - 5. Autobús 63
 - 6. Autobús 145
 - 7. Autobús E
 - 8. Autobús N9
 - 9. Autobús 14
 - ii. Autobuses interurbanos
 - 1. 326 Madrid (Conde de Casal) – Mondejar – Driebes.
 - 2. 331 Madrid (Conde de Casal) – Rivas.
 - 3. 332 Madrid (Conde de Casal) – Rivas Pueblo.
 - 4. 333 Madrid (Conde de Casal) – Rivas-Urb. (Covivar II).
 - 5. 334 Madrid (Conde de Casal) – Rivas-Urb.- Rivas Pueblo.
 - 6. 336 Madrid (Conde de Casal) – Morata de Tajuña.
 - 7. 337 Madrid (Conde de Casal) – Chinchón-Valdelaguna.
 - 8. 339 Madrid (Conde de Casal) – Valdemingómez.
 - 9. 351 Madrid (Ronda de Atocha) Estremera - Barajas de Melo.
 - 10. 352 Madrid (Ronda de Atocha) Fuentidueña - Tarancón.
 - 11. 353 Madrid (Ronda de Atocha) Villamanrique - Santa Cruz de la Zarza
- d. Acceso a BiciMad
- e. Comunicación directa con el Parque del Retiro
- f. Ahorro económico por reutilización de infraestructura existente (traslado de pasarela).
- g. Unión de barrios
- h. Centrar los accesos entre el distrito de Puente de Vallecas y Retiro.