Análisis y propuestas de urbanismo y movilidad para Cocherón de la villa

Las propuestas presentadas siguen la filosofía de crear calles completas, «es decir, aquellas que permiten usos diversos, están diseñadas y construidas para facilitar el acceso seguro a todo tipo de usuarios y ofrecen a las personas una variedad de opciones para moverse con facilidad y seguridad»[1] e intentan seguir la filosofía del *urbanismo táctico* mediante el que se busca que la actuación sea barata y sencilla de modificar o, en última instancia, de revertir (para el caso de que el resultado final no de los resultados deseados).

Actualmente existe una propuesta de obra redactada por la Dirección General del Espacio Público, Obras e Infraestructuras (Anexo I) que aporta solución a los principales problemas de movilidad de la zona. Todas las propuestas de este documento complementan a dicha propuesta de obra intentando aportar mejoras a la misma o propuestas nuevas que cubren otros ámbitos no abarcados por dicha propuesta.

Cada propuesta se articula en un EXPONE, que muestra el problema detectado, y un SOLICITA, que desarrolla la solución propuesta para eliminar la problemática.

Propuestas

Mejora del acceso peatonal al Parque lineal de Palomeras
EXPONE que existe un paso peatonal que conecta la calle Cocherón de la Villa con el Parque lineal de Palomeras a través de un puente peatonal que no es accesible debido a que existe un escalón entre el puente y la acera. Este puente se usa frecuentemente por peatones y ciclistas ya que es el paso natural entre la zona de Cocherón de la villa y el Parque lineal de Palomeras, el Anillo verde ciclista y los colegios y escuelas infantiles más usados por los vecinos de Cocherón de la villa.

[1] Definición obtenida de Ecomovilidad: https://ecomovilidad.net/global/calles-completas-tedxmadrid-2017/

Escalón que impide que el acceso al puente sea accesible

SOLICITA que se elimine el escalón de acceso al puente y que tanto el puente como el acceso al mismo desde Cocherón de la villa se señalice como *senda ciclable* de manera que se pueda circular por el mismo montado en bici dando prioridad siempre al peatón.

Mejora de las zonas infantiles

EXPONE que la zona cuenta con 2 zonas infantiles separadas: por un lado la situada en la calle Maquinilla y otra la situada en la calle El Yesero a la altura del número 10.

Ambas áreas cuentan con un parque infantil pobremente equipado, sin renovación desde hace más de 10 años y solo con juegos para niños de edades muy tempranas.

SOLICITA que en la zona infantil de la calle Maquinilla se agrupen las zonas infantiles en el espacio situado entre los portales 13 y 15 de manera que se traslade a este espacio el juego situado en el lado par de la calle. De esta manera se amplía y concentra la zona infantil buscando crear un espacio de socialización de los niños en vez de varios espacios diseminados.

En cuanto a la zona infantil situada en la calle el Yesero frente al número 10 se solicita su ampliación con más mobiliario de juegos ya que el actual es escaso y para niños de edades muy tempranas. Además se solicita la instalación de una fuente que de servicio a

la zona verde y a la cercana pista de fútbol.

Aparcamiento indebido en la calle Tranvía Blanco

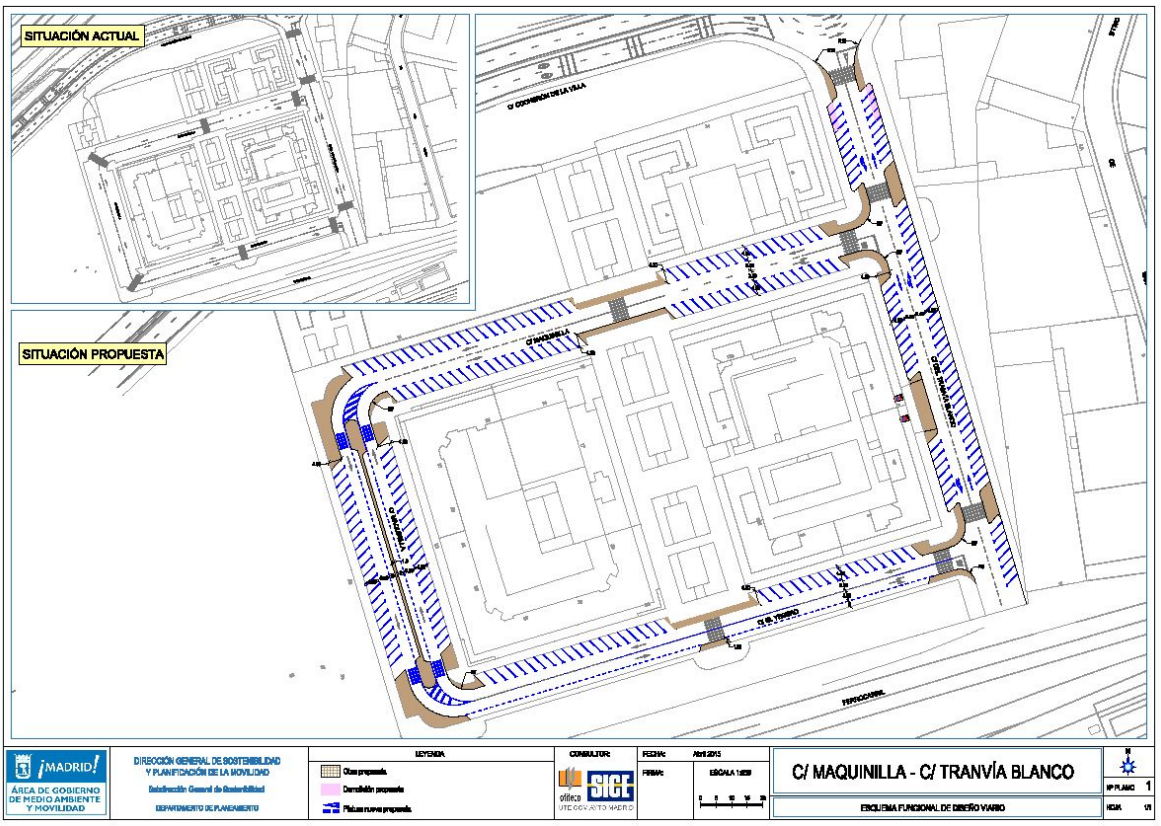
EXPONE que la manzana formada por las calles Tranvía blanco, Maquinilla y El Yesero sufre un grave problema de falta de aparcamiento.

Ejemplo de una tarde normal en la calle Maquinilla. En el medio de la calle se encuentra una fila de coches aparcados que llega a ocupar el paso de cebra

Además, la calle Tranvía blanco por su ancho excesivo de los carriles, que sobrepasan los 5 metros, incita a que los vehículos circulen por encima de la velocidad máxima permitida y segura en una zona residencial.

SOLICITA modificar el viario de la calle Tranvía Blanco y calle Maquinilla, no como está definido en la propuesta de obra actual del Ayuntamiento (ver Anexo I), sino según estaba definido en la propuesta de *nueva estructura funcional de diseño viario de las calles Maquinilla y Tranvía Blanco* que fue enviada al Distrito de Puente de Vallecas en abril de 2015 por la entonces Dirección General de Sostenibilidad y Planificación de la Movilidad.

Con respecto al proyecto que hay planteado ahora esto implica implementar el aparcamiento en batería en la calle Tranvía Blanco, reduciendo así el ancho de la calzada, y añadir un nuevo paso de cebra al comienzo de dicha calle.



Propuesta de nueva estructura funcional de diseño viario de las calles Maquinilla y Tranvía Blanco que fue enviada al Distrito de Puente de Vallecas en abril de 2015 por la entonces Dirección General de Sostenibilidad y Planificación de la Movilidad

Carril-bus en la calle Cocherón de la Villa

EXPONE que a primera hora de la mañana la calle Cocherón de la Villa en sentido Este sufre un flujo de tráfico que hace que la circulación sea lenta. Por este tramo pasa la ruta del autobús 54 que en hora punta se ve afectado por esta circulación lenta aumentando su tiempo de viaje.

Fuera de la hora punta, como el tráfico es escaso, el carril derecho de la calle Cocherón de la villa en sentido Este suele estar ocupado por coches aparcados en doble fila con lo que queda inutilizado para la circulación

En sentido Oeste no hay ningún problema en ningún momento puesto que el tráfico es escaso.

SOLICITA que se dedique el carril derecho de la calle Cocherón de la Villa desde la rotonda con la calle Tranvía de Arganda a la rotonda con la Avenida de la Albufera a un carril reservado para autobuses, taxis, motos y bicis que permita reducir los tiempos de viaje de estos medios de transporte.

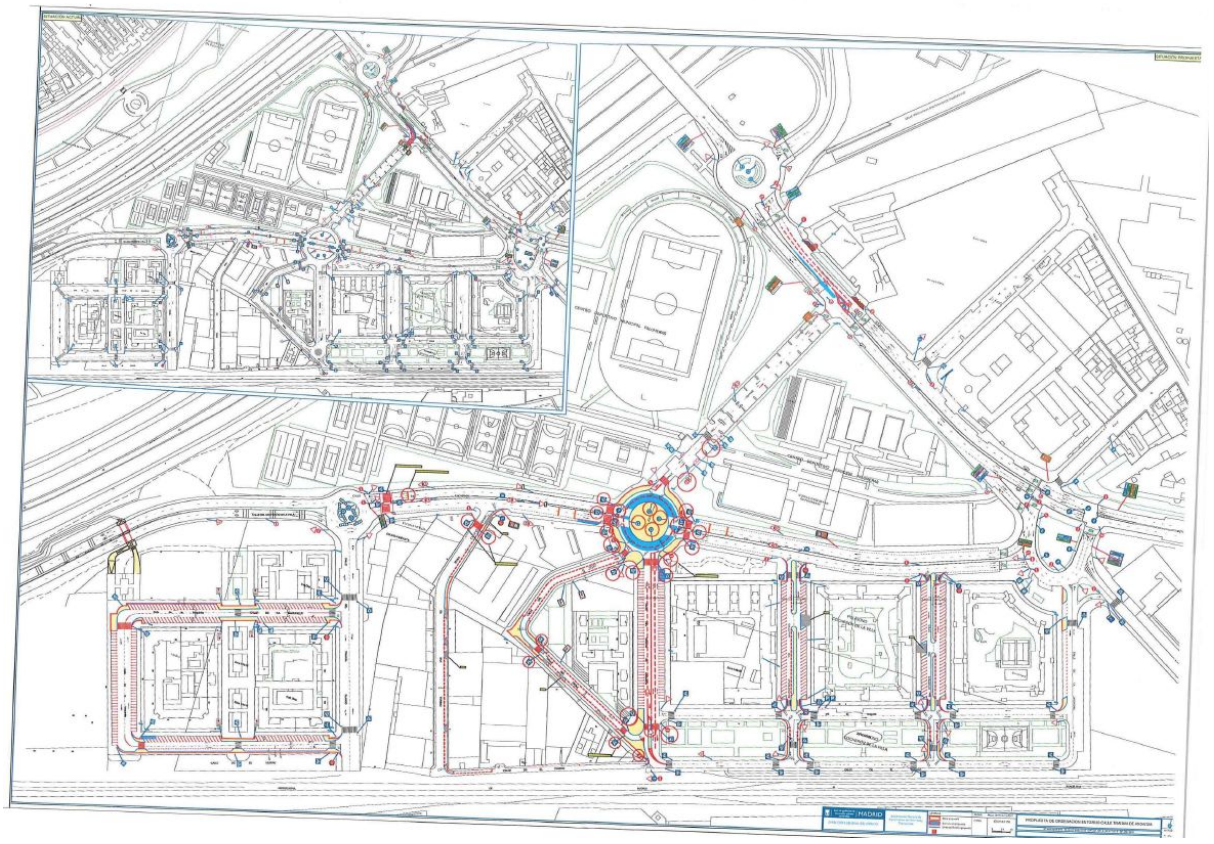
Reducción de la velocidad máxima

EXPONE que el viario de la zona de Cocherón de la Villa está dividido claramente en 2 categorías según su uso:

1. Calle Cocherón de la villa: Calle con mucho tráfico de paso ya que conecta el polígono de Villa de Vallecas con la M-40. Este tráfico, suele circula a alta velocidad por ser una calle de 2 carriles anchos y con pendiente descendente. En esta calle se ubican la Escuela infantil Luisa Fernanda, el Polideportivo de Palomeras y la ruta del autobús 54 por lo que soporta mucho cruce de peatones especialmente vulnerables, como son los niños. Esta calle cuenta con limitaciones de velocidad a 40km/h y 30km/h en varios de sus tramos pero sin continuidad por lo que le velocidad máxima varía cada pocos metros.
2. Resto de viales: Son calles residenciales con escaso tráfico rodado.

Debido a las velocidades máxima de las calles los Vehículos de Movilidad Urbana (patinetes, segways, etc.) tienen prohibido circular por toda esta zona al no haber ninguna calle limitada a 30km/h.

SOLICITA que se establezcan las siguientes medidas de reducción de la velocidad máxima:

1. En la calle Cocherón de la Villa, en el tramo comprendido entre el comienzo de calle y la rotonda que conecta con la calle Tranvía Blanco se establezca una limitación de velocidad a 40 km/h.
2. Crear dos *Zonas 30*, una comprendida por la manzana formada por las calles Tranvía blanco, Maquinilla y El Yesero; y otra formada por las manzanas que entran en el área formada por las calles Trole, El Yesero, Jardinería y Cocherón de la villa. La limitación a 30km/h hace innecesario el semáforo que regula el paso de peatones de la calle de la Jardinería que se sustituiría por un paso de cebra.

Anexo I