

I. MEMORIA

DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA

**INFORME TÉCNICO SOBRE LA REMUNICIPALIZACIÓN DEL APARCAMIENTO
“LAS CANTERAS” Y “CENTRO DE JUVENTUD”**

AYUNTAMIENTO DE ALPEDRETE

MAYO 2018

Redactora:

AMPARO DE SANTISTEBAN LÓPEZ

arquitecta

Col 17546 COAM

Sumario

1.	DATOS.....	4
2.	OBJETO DEL DOCUMENTO	4
3.	INTRODUCCIÓN	4
4.	MARCO LEGAL	7
5.	PROPUESTA METODOLÓGICA	10
6.	LOCALIZACIÓN Y DATOS CATASTRALES.....	11
7.	INFORMACIÓN URBANÍSTICA	12
8.	ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL	13
9.	DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO	15
10.	ÁNÁLISIS DE LA ESTRUCTURA Y DEL TEJIDO URBANO. PUESTA EN VALOR DEL ESPACIO PÚBLICO 18	
11.	TRABAJO DE CAMPO.....	40
12.	OTROS ESTUDIOS Y ANÁLISIS	51
13.	ENCUESTAS	56
14.	ANÁLISIS COMPARATIVO DEL INFORME PARA LA EXTERNALIZACIÓN DE LA GESTIÓN: “Estudio de Demanda. Aparcamiento V.3”	64
15.	JUSTIFICACIÓN DE LA REMUNICIPALIZACIÓN DEL SERVICIO DE GESTIÓN.....	68
16.	CARACTERÍSTICAS DE LOS APARCAMIENTOS. GASTOS Y CONSUMOS PREVISIBLES.....	69
17.	DESCRIPCIÓN DE LAS PROPUESTAS DEL MODELO DE GESTIÓN	78
18.	VALORACIÓN DE LOS MODELOS DE GESTIÓN ANALIZADOS	84
19.	ANÁLISIS DAFO OPCIÓN 1	92
20.	ANÁLISIS DAFO OPCIÓN 3	93
21.	VALORACIÓN ECONÓMICA DE LAS PROPUESTAS 1 Y 3.....	94
22.	REPERCUSIÓN EN EL CONTEXTO URBANO Y CONCLUSIONES FINALES	97
23.	DOCUMENTOS DE CONSULTA Y REFERENCIA	99
	PÁGINAS WEB Y OTROS DOCUMENTOS DE CONSULTA	100

1. DATOS

Arquitecto redactor: Amparo de Santisteban López.

Colegiada nº 17546 COAM.

NIF de la arquitecta: 50173887-P

Dirección: Calle Blasón nº 10. Madrid

Propiedad:

Ayuntamiento de Alpedrete

Plaza de la Villa 1.

2. OBJETO DEL DOCUMENTO

El objeto de este documento es presentar el estudio técnico, desde el punto de vista del Urbanismo, sobre la gestión de dos de los aparcamientos de propiedad municipal “Las Canteras” y “Centro de Juventud”, adjudicada desde el año 2013 a la empresa INTOR.

Este informe viene a completar otros elementos de análisis que no se observaron en el documento “*Estudio de Demanda. Aparcamiento V.3*” redactado para la externalización de su gestión.

Así mismo, desde la disciplina urbanística, se valoran las necesidades y efectos que justificarían el interés público y general para la remunicipalización de su gestión.

No se contempla como objeto el análisis de la resolución contractual del que ya que existen informes municipales pertenecientes a un ámbito estrictamente jurídico.

3. INTRODUCCIÓN

Incorporar el análisis desde la visión del Urbanismo permite tener un espectro más amplio de factores que serían necesarios considerar para valorar la necesidad, uso e impacto del aparcamiento en el Casco Urbano de Alpedrete y su modelo de gestión.

Estos factores incluyen análisis sobre la población, el medio ambiente, la compatibilidad de usos, el patrimonio, la eficiencia energética, la valoración económica, etc. Pero sobre todo, las zonas de aparcamiento están íntimamente relacionadas con la movilidad y la calidad del espacio público.

Por este motivo el documento se centrará en estos dos aspectos: movilidad, espacio público y en su relación con el resto de variables mencionadas.

La evolución de las sensibilidades en la sociedad actual ha hecho que avancemos en la protección de valores medioambientales, patrimoniales y culturales de nuestro entorno. Dentro de este proceso de evolución, al que debe mucho las campañas de información y sensibilización realizadas durante años, se encuentra actualmente el debate sobre el espacio público.

La manera generalizada de pensar, o donde hay una mayor consciencia de los problemas que la presencia y el uso del automóvil producen en el territorio; ya sean ciudades, pueblos o medio natural son desde el punto de vista de la seguridad y protección del medio ambiente. Dentro de este planteamiento, los efectos se asocian principalmente a la calidad del aire y a las emisiones acústicas, pero también lo es el consumo y ocupación de suelo, como bien no renovable, destinado a vehículos en detrimento de la calidad del espacio público en las ciudades o del espacio natural en medios rurales.

Con el objetivo de acercarnos a los problemas sensibles del Urbanismo actual, que no son estrictamente medioambientales, y por eso menos populares, se dan en esta introducción unas pinceladas sobre casos paradigmáticos que han revolucionado la manera de pensar, leer y actuar en los entornos urbanos y que hoy en día están marcando las pautas de intervención para mejorar la calidad de vida de estos.

En esta fase de reflexión y debate sobre el espacio público donde nos encontramos, es indudable la influencia de urbanistas como Jane Jacobs (1916–2006), pionera en la humanización de la ciudad (*“Muerte y vida de las grandes ciudades” 1961*) o Jan Gehl padre del urbanismo humanista (*“La vida entre edificios: usando el espacio público”* y *“Ciudades para la Gente”*).

Críticos con los crecimientos urbanos actuales basados en el uso del automóvil, en la zonificación propuesta por el Movimiento Moderno, en el desarrollo de las grandes autopistas, la desvalorización de los centros históricos, las demoliciones en nombre del progreso y en la deshumanización de las ciudades.

Reclaman la mezcla de usos, la complejidad de lo urbano, la densidad equilibrada, la protección del patrimonio arquitectónico, medioambiental y urbano, la prioridad de los peatones y sobre todo el cuidado diseño del espacio público.

En particular Jacobs, insiste en recuperar la calle como espacio de sociabilización donde crecemos y aprendemos a construir la comunidad. Si la calle prioriza el uso y dominio del automóvil sobre el peatón, “la calle se muere”, comenzando el fin de la ciudad.

Según Jacobs debemos cuidar la calle y resto de espacios públicos, su diseño, su uso, su gestión y dotarles de flexibilidad para las nuevas funciones que como centro de la vida moderna están surgiendo.

Promueve igualmente, el repensar cada elemento del espacio público: la calle, la plaza, el jardín, el parque, el arbolado, la fachada, el escaparate, el mobiliario y el paisaje urbano. Y cuidar en el diseño de cada uno de ellos todos los aspectos que nos permita humanizarlo. Poder experimentar el encuentro, la mezcla con los diferentes, la comunicación y el intercambio.

Por su parte, Jan Gehl, más concreto en sus planteamientos defiende que los coches deberían estar prohibidos en los centros urbanos y define el espacio público como la "sala de estar" de la ciudad.

Para Gehl diseñar pensando en el automóvil destruye el sentido de escala humana y la habitabilidad de nuestras ciudades.

La esencia de su propuesta urbanística es promover el espacio público de forma que sea atractivo para caminar e ir en bicicleta tanto como sea posible, ayudando al mismo tiempo a incentivar hábitos de un modo de vida más saludable.

Es igualmente importante buscar y ofrecer alternativas mejores a las del coche privado con la mejora del transporte público, o la calidad en el diseño y accesibilidad en calles y demás espacios públicos que inviten a pasear. Que las ciudades sean más habitables, más sanas y más sostenibles.

Estas ideas las materializa en su vida profesional en operaciones de rehabilitación urbana. Con un Urbanismo que se centra en rediseñar el espacio urbano en ciudades que han sido pensadas para coches. Ejemplo de esto es el éxito de la peatonalización de Times Square en Nueva York o las intervenciones en Moscú, Melbourne, Shanghái, etc.

Ambos Jane Jacobs y Gehl parten de la observación de la vida cotidiana de los vecinos e interviene en la ciudad con actuaciones pequeñas. Utilizan frecuentemente el concepto de "acupuntura urbanística" para implementar pequeñas intervenciones urbanísticas y observar cómo afectan a las interacciones entre sus ciudadanos

Se citan aquí a estos dos urbanistas, pero son muchos más los que han influido en la manera de pensar y actuar en el espacio público de nuestras ciudades y cascos urbanos. Lewis Mumford, Henri Lefebvre y Betty Friedan, todos coinciden en el reclamo y puesta en valor del espacio público como lugar de encuentro y a la vida propia en los espacios urbanos.

Tema de máxima actualidad es este año 2018, es el protagonista de la XVI Bienal de Arquitectura de Venecia, que tiene como tema central el espacio público y la reivindicación de su revalorización como espacios más humanos. Así como la calidad en calles, plazas y parques como lugares de encuentro. El Espacio público como espacio social y comunicativo por excelencia en el que se debe garantizar la seguridad y accesibilidad.

4. MARCO LEGAL

4.1 CONTEXTO GENERAL

El cambio en el modo de gestión es una decisión de organización que debe estar basada en criterios de eficacia y cuya causa que lo promueve obliga a resolver el contrato y a recuperar la gestión a favor de la Administración.

El contexto legal en el que se desarrolla este cambio de modelo de gestión está enmarcado por la Constitución Española de 1978 y por la legislación específica que afecta a la administración municipal:

- Ley 7 f 1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local
- Ley 27 f 2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local.
- Real Decreto Legislativo 781 f 1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local.

Es este informe, como se ha explicado en el objeto del mismo, argumenta el interés general del cambio de gestión desde el análisis urbanístico y no entra en otras causas de resolución contractual que ya han sido objeto de otros estudios e informes internos del Ayuntamiento.

La Constitución Española menciona en su articulado el interés público y general en el Título I, principalmente haciendo referencia a los derechos y deberes de los ciudadanos y en el Título VII sobre: Economía y Hacienda.

Pero es en su artículo 103:

1. *La Administración Pública sirve con objetividad los **intereses generales** y actúa de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la ley y al Derecho.*

Por lo que la idea de interés general no es algo ajeno a la Administración Pública, sino que constituye el núcleo esencial de su modo de ser y estar.

Queda matizar en este punto la diferencia entre el interés general e interés público. Expresiones que se emplean como sinónimas frecuentemente ya que es difícil pensar que un interés público no sea a la vez un interés general. La diferencia está en que el término interés general tiene una dimensión más sociológica, está referido a una comunidad humana y el de interés público tiene una dimensión más política y remite a la organización pública o política de tales comunidades humanas.

4.2 LEGISLACIÓN URBANÍSTICA

- **Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.**

Se destaca de esta ley el artículo tercero y algunos epígrafes del mismo donde se recogen los principios del desarrollo urbano sostenible y que constituyen las bases de motivación del presente documento.

“Artículo 3. Principio de desarrollo territorial y urbano sostenible.

- 1. Las políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo tienen como fin común **la utilización de este recurso conforme al interés general y según el principio de desarrollo sostenible**, sin perjuicio de los fines específicos que les atribuyan las Leyes.*
- 3. Los poderes públicos formularán y desarrollarán, en el medio urbano, las políticas de su respectiva competencia, de acuerdo con los principios de competitividad y sostenibilidad económica, social y medioambiental, cohesión territorial, eficiencia energética y complejidad funcional, procurando que, esté suficientemente dotado, y que el suelo se ocupe de manera eficiente, combinando los usos de forma funcional. En particular:*
 - a) Posibilitarán el uso residencial en viviendas constitutivas de domicilio habitual en un **contexto urbano seguro, salubre, accesible universalmente, de calidad adecuada e integrado socialmente, provisto del equipamiento**, los servicios, los materiales y productos que eliminen o, en todo caso, minimicen, por aplicación de la mejor tecnología disponible en el mercado a precio razonable, las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, el consumo de agua, energía y la producción de residuos, y mejoren su gestión.*
 - b) Favorecerán y fomentarán la dinamización económica y social y la adaptación, la rehabilitación y la ocupación de las viviendas vacías o en desuso.*
 - c) Mejorarán la calidad y la funcionalidad de las dotaciones, infraestructuras y espacios públicos al servicio de todos los ciudadanos y fomentarán unos servicios generales más eficientes económica y ambientalmente.***
 - d) Favorecerán, con las infraestructuras, dotaciones, equipamientos y servicios que sean **precisos, la localización de actividades económicas generadoras de empleo estable, especialmente aquéllas que faciliten el desarrollo de la investigación científica y de nuevas tecnologías, mejorando los tejidos productivos, por medio de una gestión inteligente.***
 - e) **Garantizarán el acceso universal de los ciudadanos, de acuerdo con los requerimientos legales mínimos**, a los edificios de uso privado y público y a las infraestructuras, dotaciones, equipamientos, transportes y servicios.*

f) **Garantizarán la movilidad en coste y tiempo razonable**, la cual se basará en un adecuado equilibrio entre todos los sistemas de transporte, que, no obstante, otorgue preferencia al transporte público y colectivo y **potencie los desplazamientos peatonales y en bicicleta**.

g) **Integrarán en el tejido urbano cuantos usos resulten compatibles con la función residencial, para contribuir al equilibrio de las ciudades y de los núcleos residenciales, favoreciendo la diversidad de usos**, la aproximación de los servicios, las dotaciones y los equipamientos a la comunidad residente, así como la cohesión y la integración social.

h) **Fomentarán la protección de la atmósfera** y el uso de materiales, productos y tecnologías limpias que reduzcan las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero del sector de la construcción, así como de materiales reutilizados y reciclados que contribuyan a mejorar la eficiencia en el uso de los recursos. También prevendrán y, en todo caso, minimizarán en la mayor medida posible, por aplicación de todos los sistemas y procedimientos legalmente previstos, los impactos negativos de los residuos urbanos y de la **contaminación acústica**.

i) Priorizarán las **energías renovables** frente a la utilización de fuentes de energía fósil y combatirán la pobreza energética, fomentando el ahorro energético y el uso eficiente de los recursos y de la energía, preferentemente de generación propia.

j) Valorarán, en su caso, la perspectiva turística, y permitirán y mejorarán el uso turístico responsable.

k) **Favorecerán la puesta en valor del patrimonio urbanizado y edificado con valor histórico o cultural**.

l) Contribuirán a un uso racional del agua, fomentando una cultura de eficiencia en el uso de los recursos hídricos, basada en el ahorro y en la reutilización.....”

- **Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid.**

La Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, en revisión recoge en su texto refundido del año 2015 los mismos principios y se señala entre estos el artículo 3: “*Principios rectores y fines de la ordenación urbanística. Son principios rectores de la ordenación urbanística:*

a) *Los previstos en los artículos 45, 46 y 47 de la Constitución.*

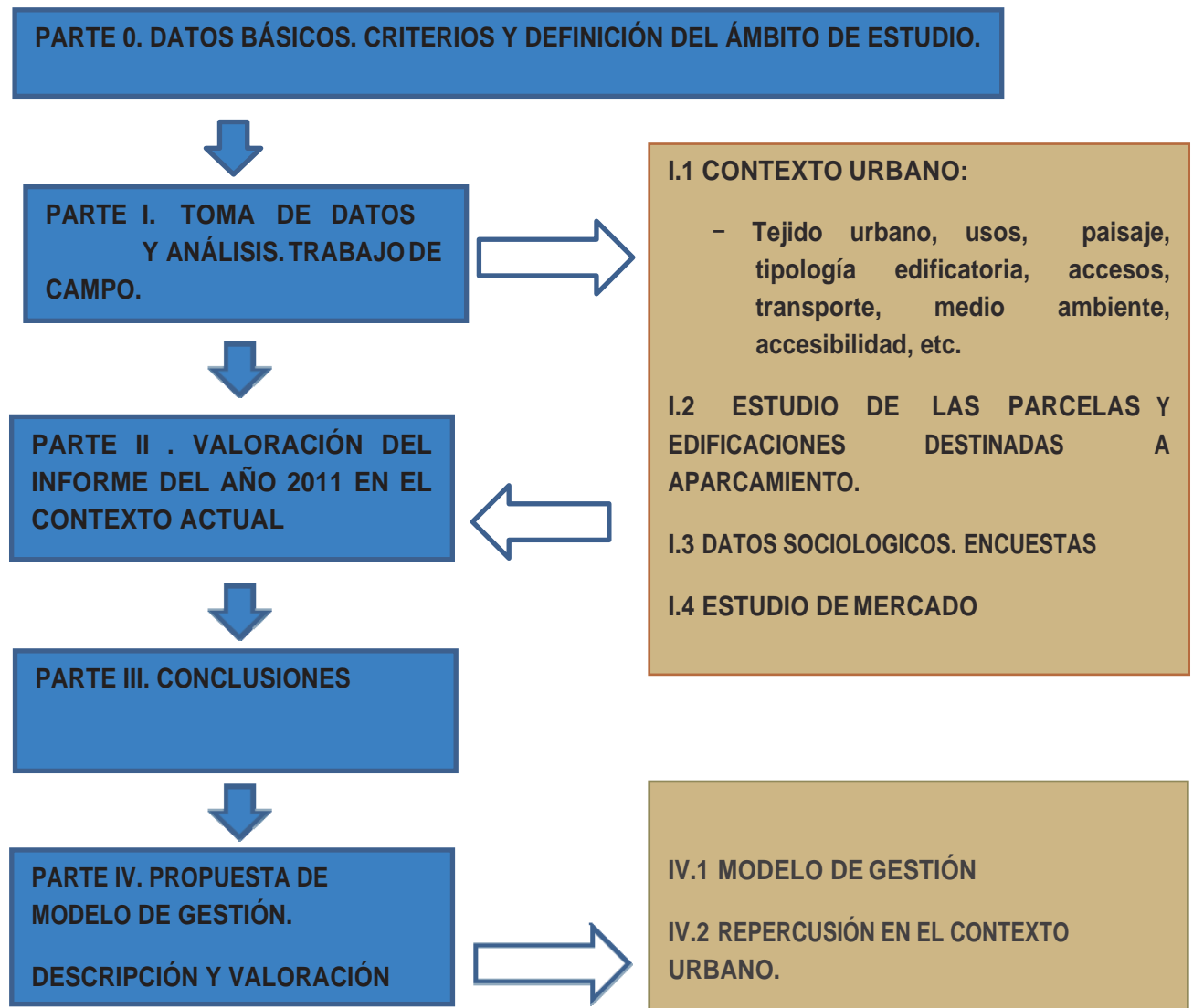
b) *El de **subordinación al interés general de toda la riqueza**, cualquiera que sea su forma y titularidad, garantizando la utilización sostenible del territorio y la cohesión social.”*

- **Normas Urbanísticas de Alpedrete de 1994 (B.O.C.M. Núm. 138, el 13 de junio de 1994)**

5. PROPUESTA METODOLÓGICA

Una vez definido el objetivo, el procedimiento para poder valorar el cambio de gestión de los aparcamientos objetos del informe sigue la siguiente metodología basada en:

- Búsqueda de **información**
- **Análisis** de datos
- Búsqueda de **referencias**
- Definición de **propuestas**
- **Valoración** de las Propuestas



Aunque la metodología, acorde con el punto de vista urbanístico y otra escala de valores es diferente a la del estudio realizado en el año 2011, se tiene presente parte de los criterios de análisis para poder establecer relaciones comparativas.

PARTE 0: DATOS BÁSICOS. CRITERIOS Y DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO AFECTADO POR LOS APARCAMIENTOS

6. LOCALIZACIÓN Y DATOS CATASTRALES

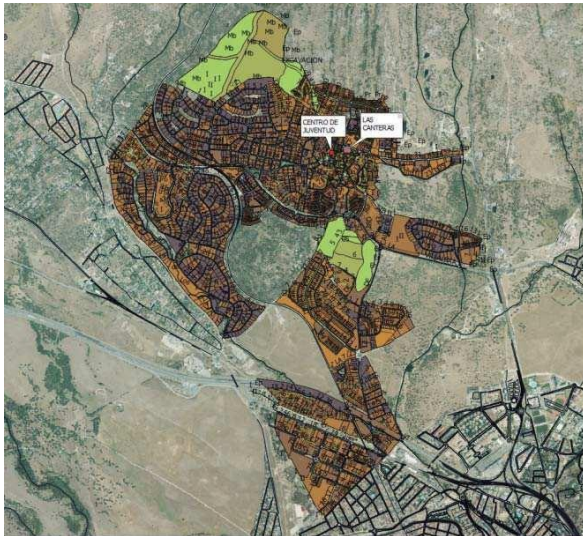


Fig. 1: Localización

Los aparcamientos del Centro de Juventud y Las Canteras se localizan al norte del municipio, en la zona de tránsito entre el tejido del Casco Urbano y el Primer Ensanche.

Centro de Juventud: 3417402VL1031N0001E

Coordenadas UTM:

X= 413,330 / Y= 4.501,560

Localización: Félix Díaz San Gregorio 3

Uso: cultural.

Año de construcción 2006

Aparcamiento P0: 447 m²

Aparcamiento SM=473 m²

Superficie del espacio libre: 4700 m²

Municipio: Madrid.28012

Año de última intervención: 2006



Fig. 2: Localización Sede Virtual de Catastro

(<https://www.sedecatastro.gob.es/>)

Aparcamiento Las Canteras. Sin referencia catastral

Coordenadas UTM:

X= 413,470 f Y= 4.501,600

Localización: Calle Beneficencia, Colado Mediano, calle de las Eras

Uso: Sin referencia

7. INFORMACIÓN URBANÍSTICA



Fig. 3: Modificación Puntual nº 47. Plano de Ordenación 2006

El municipio de Alpedrete se regula por las Normas Urbanísticas de 1994 (B.O.C.M. Núm. 138, el 13 de junio de 1994). En la actualidad se está redactando en nuevo Plan General de Ordenación Urbana que está en fase de Avance.

Ambos aparcamientos están situados en Suelo Urbano, en parcelas calificadas como Dotacional.

Se señala en este punto que el aparcamiento de Las Canteras es producto de la Modificación Puntual N° 47 de las Normas Subsidiarias (NNSS), aprobada en octubre de 2006.

En dicha Modificación se promueve la permuta de calificación de esta parcela de 1314 m² (Espacio Libre y Zona Verde) por la de la plaza de Francisco Rabal (Dotacional) de superficie.

Se justificaba la propuesta para: *“corregir una situación de hecho que se mantiene en la Plaza de Francisco Rabal, ajardinada, y al mismo tiempo lograr una parcela dotacional en un lugar adecuado para posibilitar la realización de un **aparcamiento público que demanda el municipio.**”*

Y se califica como Dotacional 7.1. (Ordenanza 7 grado 1) aunque también es de aplicación la ordenanza de zona 01.a. Casco antiguo, como sustitutoria y complementaria de la principal.

8. ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL

En el año 2006 se construyó el edificio del Centro de Juventud con las dos plantas destinadas a aparcamiento. Posteriormente, en el año 2010 se redacta el proyecto del aparcamiento de Las Canteras en un solar que ya venía usándose como tal, bajo el título:

*“Proyecto Básico y de Ejecución de aparcamiento **para recarga de vehículos eléctricos y disuasorio para peatonalización** y potenciación del pequeño comercio en casco urbano de Alpedrete, Madrid.”*

En la Memoria de dicho proyecto se recogen los objetivos que motivan su construcción:

- Necesidad de **obtener el mayor número de plazas de aparcamiento** posibles para dotar al municipio de una mayor oferta en el centro urbano.
- **Evitar la circulación de vehículos** en el Centro y descongestionar del tráfico.
- **Potenciar la circulación peatonal** y el uso del transporte público
- Permitir la **opción de recarga eléctrica** de vehículos en el municipio.
- Evitar al máximo las excavaciones en el lugar, aprovechando el desnivel entre calles y separando un pequeño aparcamiento en superficie.
- Mayor oferta de aparcamiento en el Centro Urbano,
- Inversión de fondos del Plan E 5000.
- Evitar en lo posible las rampas de comunicación entre plantas en beneficio de plazas, y tener más de una entrada para facilitar el acceso.
- **Promoción de la movilidad urbana sostenible.**
- **Eficiencia energética** aplicada a la movilidad

En este mismo documento de Memoria se describía la preocupación por las consecuencias derivadas de la evolución demográfica del municipio en esos últimos años y por el consiguiente aumento de su parque automovilístico que no se adaptaba a las limitaciones físicas de la ciudad consolidada.

Destacaban los problemas de seguridad vial que suponía la convivencia de vehículos y peatones en el Centro, en su área más comercial. En calles estrechas, sin aceras con ancho suficiente para el paso de

peatones, combinado con una actividad comercial en la planta baja y acceso directo que promueve el tránsito peatonal.

Las medidas tomadas hasta el momento para evitar los riesgos en la seguridad vial, no habían sido suficientes debido al aumento del tráfico rodado y peatonal:

- Limitación de zonas de aparcamiento y tránsito de camiones o autocares
- Instalación de bolardos y protecciones en acerados
- Supresión de barreras arquitectónicas para promover la accesibilidad.

Se justificaba este punto por el incesante e inevitable aumento del tráfico rodado y peatonal, al contener el Casco Urbano el pequeño comercio como una de las principales actividades económicas de Alpedrete.

En el año 2010, mediante Decreto de Alcaldía nº 33 f2010 se señala tal necesidad y se aprueba Pliego de Cláusulas Económico Administrativas y Técnicas de Contratación mediante procedimiento negociado.

El aparcamiento se abre al uso de forma gratuita, pero en el año 2011 el Ayuntamiento encarga un “*Estudio de Demanda. Aparcamiento V.3*” para acreditar la viabilidad económica de su explotación.

Dicho estudio y sus criterios de análisis se tienen también presentes en este informe para poder establecer análisis comparativos con ocho años de diferencia.

8.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL APARCAMIENTO LAS CANTERAS

Situado entre las calles Collado Mediano, Eras y Beneficencia. Con dos accesos independientes de vehículos desde esta última calle de Beneficencia para cada una de las plantas, controlados por barrera de paso y de acceso libre para personas por esos mismos puntos de barrera. Además de estos accesos para peatones, existen otros dos pasos desde la calle Eras.

La conexión entre plantas no existe dentro de la parcela, Se realiza desde la calle.

La planta subterránea de **42 plazas está parcialmente cubierta** y la otra, **sobre rasante**, con capacidad para **48 plazas**, no tiene ningún tipo de cubrición.

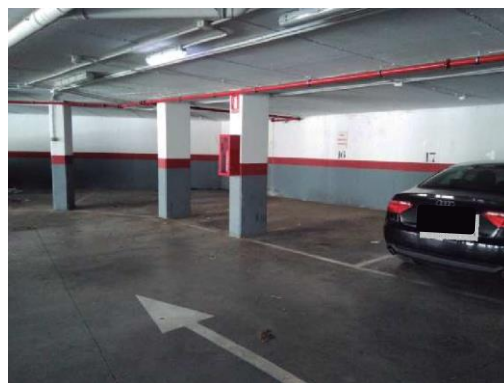


Fig. 4: Aparcamiento Las Canteras. Planta exterior y bajo rasante

La gestión del aparcamiento corresponde a abonados en planta baja y de rotación en superficie previo pago de ticket para visitantes o acuerdo con algunos comercios de la zona que incluyen el pago del ticket en la compra realizada.

8.2 APARCAMIENTO DEL CENTRO DE JUVENTUD

El aparcamiento del Centro de Juventud se distribuye en dos plantas cubiertas, sin conexión entre ellas y con accesos diferentes para cada una, ambos desde la calle Félix Díaz San Gregorio. El paso de usuarios se realiza desde el espacio libre que hay en la cara posterior, paralela a la calle Feliz Díaz. Todos los accesos tanto para personas como vehículos están restringidos exclusivamente para los usuarios.

La planta baja con una distribución de **19 plazas** y otra semisótano **con 21**.

En la actualidad la **planta baja se gestiona para abonados** y la **planta semisótano es compartida con vehículos de propiedad municipal y Protección Civil**.



Fig. 5: Aparcamiento Centro de Juventud. Planta sótano y entrada 1.

9. DEFINICIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

La delimitación del área de estudio bien definida por la combinación de los siguientes criterios:

1. **Condiciones de accesibilidad peatonal** desde la zona de aparcamiento hasta las zonas de comercio y de gestión del Casco urbano.
2. **Relación con los modelos tipológicos de la edificación** que puedan permitir el estacionamiento de vehículos en su interior.
3. Radio de acción respecto de cada aparcamiento **de 150 m**.
4. Delimitación del informe anterior.

Los criterios anteriores están relacionados con el perfil de usuario de los que se distinguen para ambos aparcamientos tres:

- Residentes
- Trabajadores de la zona
- Visitantes

Cada tipo de usuario tiene unas necesidades diferentes relacionadas con la franja horaria y tiempo de estacionamiento.

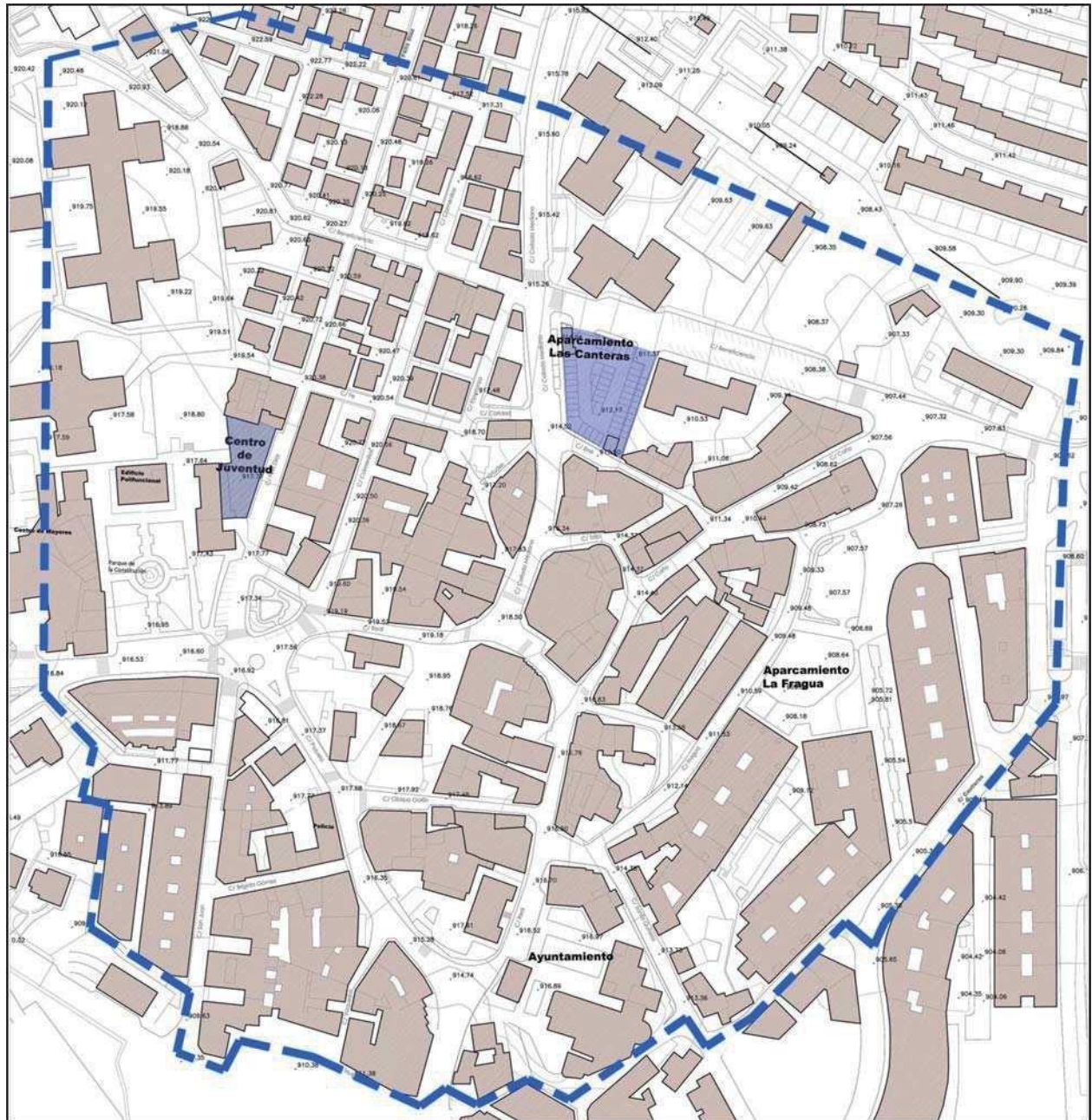


Fig. 6: Delimitación del ámbito de estudio

Como norma general los aparcamientos públicos se plantean como una opción que permite desalojar los vehículos del espacio público tanto en circulación como en estacionamiento. Son diseñados persiguiendo la máxima eficiencia para aprovechar el espacio destinado al uso con el mayor número de plazas. Pero a veces, otros condicionantes como la dificultad en el acceso o largas distancias en recorridos peatonales hasta el lugar de destino los hacen menos eficientes.

Por estos motivos se toma como criterio el estudio de condicionantes en un **radio de acción de 150 m** desde cada uno de ellos y la accesibilidad en los itinerarios peatonales desde estos hacia las zonas de atracción del Casco Urbano, por su interés comercial, cultural y otros servicios urbanos.

En este mismo radio de 150 m que abarca parte del Casco y del primer Ensanche se consideran las tipologías edificatorias, principalmente residenciales, para valorar las necesidades de aparcamiento de sus habitantes.

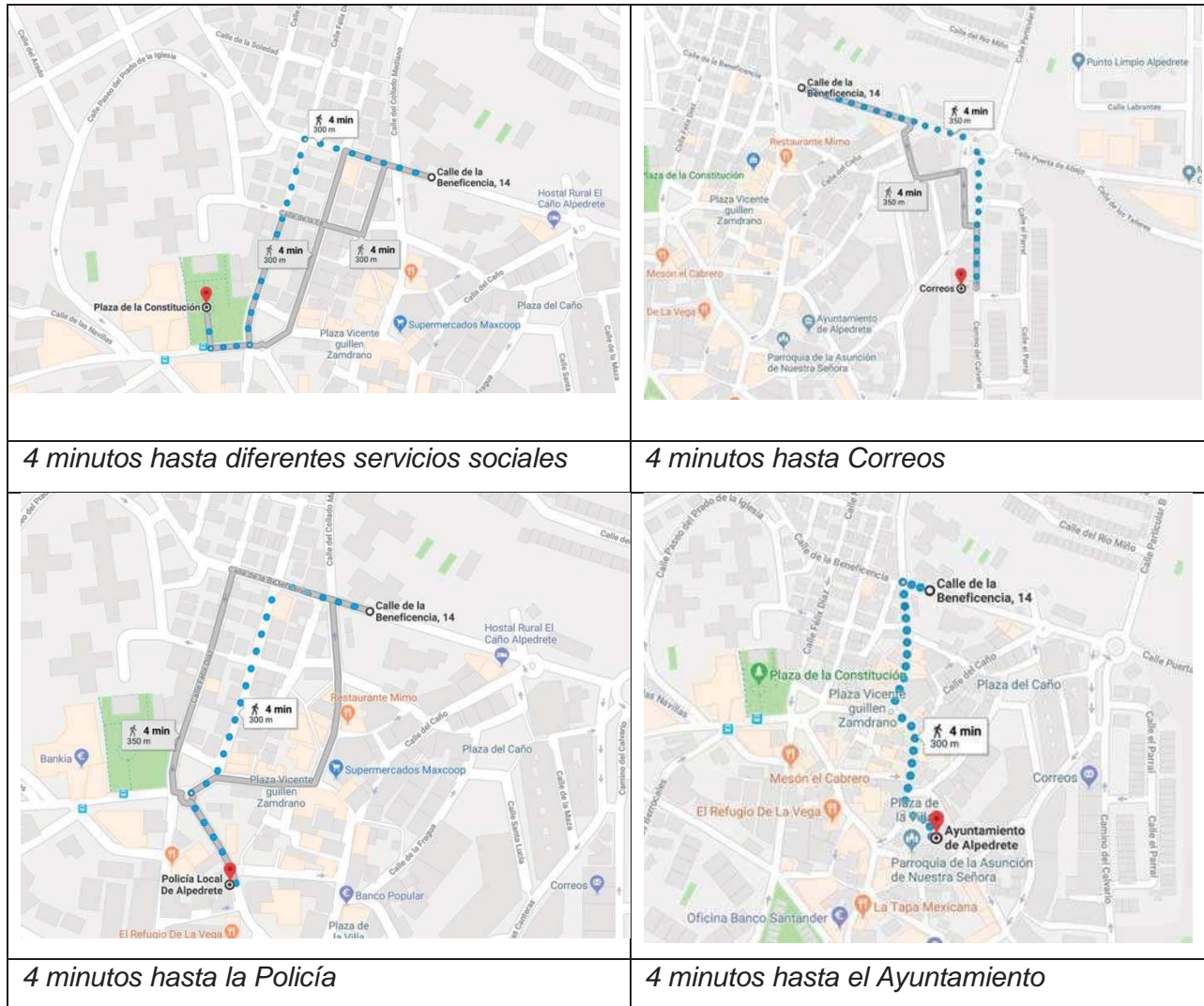


Fig. 7: Ejemplos de itinerarios peatonales desde el aparcamiento de Las Canteras. (Imagen Google maps)

PARTE I: INFORMACIÓN. TOMA DE DATOS Y ANÁLISIS. TRABAJO DE CAMPO

10. ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA Y DEL TEJIDO URBANO. PUESTA EN VALOR DEL ESPACIO PÚBLICO

Para contextualizar el espacio de análisis es necesario analizar la estructura urbana como resultado de un proceso de transformación, a lo largo de siglos, en esta parte del territorio. Por este motivo, previo a la toma de datos en el ámbito delimitado es necesario entender como ha sido la evolución del espacio urbano y urbanizado en el municipio y más concretamente en la zona de estudio que es el Casco Urbano de Alpedrete.

Esta visión sobre la generación y producción del sistema viario relacionado con el proceso de ocupación del suelo, cambio de usos y evolución del espacio público son condicionantes de las dinámicas de movilidad actuales.

La estructura urbana articula el funcionamiento y las relaciones en el espacio sirviendo de soporte para el tejido urbano, responsable de la imagen final. Viene definida por la red viaria, los espacios públicos y equipamientos. Estos elementos que conforman la estructura urbana, y su forma junto con las redes de transporte determinan las pautas de movilidad en el territorio.

El crecimiento del núcleo de población durante los primeros siglos en los que hay constancia de su existencia, se realizó lentamente. Pero el municipio experimentó un vertiginoso proceso de ocupación desde la segunda mitad del siglo XX hasta nuestros días, estando actualmente la capacidad del suelo para urbanizar casi colmatada.

De los 12,6 Km² de superficie que tiene Alpedrete, casi un 60% es No Urbanizable, de Especial Protección, ocupando el Suelo Urbano en la actualidad 4.985.705 m², 39% del total de la superficie.

Así mismo, siendo uno de los municipios más pequeños de la Comunidad de Madrid, discurren por él carreteras de diferente entidad como la autovía A6, la Nacional N-VI y las comarcales M-601 (A6- León por Segovia), M-619 (Collado Villalba, N-VI por Alpedrete), M-620 (Alpedrete-A6) y numerosas vías pecuarias, junto con la línea ferroviaria que comunica Madrid con Segovia y Medina del Campo con dos estaciones en el interior del término.

A continuación se hace un breve recorrido por su la secuencia de este proceso hasta llegar a la descripción y lectura del estado actual.

10.1. ORIGEN HASTA S. XIX

Aunque hay vestigios de asentamientos anteriores, el primer núcleo estable se produce en el siglo XIII como consecuencia de la repoblación segoviana registrada tras la Reconquista. Las comunidades dependían de la autoridad real y se organizaban en torno a un asentamiento principal, la villa.

La villa de Alpedrete se localiza en media ladera de la vertiente sur de la Sierra de Guadarrama. Entre los 910 y 930 m de altitud y en el lado más oriental de los límites actuales municipales. Con esta posición estratégica próxima al paso del Guadarrama y posteriormente a la carretera de la Coruña hace que haya estado desde estos primeros asentamientos muy bien comunicada con el exterior.

Esta comunicación está relacionada desde los primeros siglos con la actividad ganadera y **las redes de vías pecuarias asociadas a esta actividad**, pero se desarrolló mucho más a partir del interés que la Corona muestra por toda la zona de la sierra de Madrid desde el siglo XIV para satisfacer sus actividades de recreo y cinegéticas. Este interés crece cuando la Corte se instala en Madrid, en el siglo XVI y posee el control de los recursos de la sierra como fuente de abastecimiento de madera, carbón, caza, piedra, pastos, etc.

La decisión de ubicar los palacios de La Granja y de El Escorial tiene importantes consecuencias socio-territoriales y la cercanía de la Corte implica un peaje importantísimo, en general, para toda la Sierra. La formalización de estas conexiones, primeramente con la decisión de Fernando VI (1746–1759) de realizar una red que conectara Madrid con los Sitios Reales construyendo por primera vez en España, de acuerdo con técnicas modernas (en pavimentación, dimensiones, trazados etc.) unos caminos aptos para el paso de carros. Posteriormente con Carlos III, mediante un Real Decreto (1761) se dispusieron las bases para una nueva red que debería adaptarse a la estructura centralizada del Estado. Por lo tanto, una estructura radial, centrada en Madrid que conectara con las principales regiones.

10.2 SIGLO XIX

Hasta casi mediados del XIX Alpedrete no consigue su autonomía de Collado Villalba; y es el 26 de abril de 1840, cuando por medio de una Real Orden se procede al amojonamiento de los términos.

Caracterizado por un crecimiento lento durante los primeros siglos hasta mediados del siglo XIX. Es en esta segunda mitad del siglo cuando se inicia la pérdida progresiva del carácter rural en favor de las actividades de ocio, **la implantación de grandes infraestructuras en el territorio** y el comienzo de los

lentos procesos de urbanización que continuaran hasta el boom expansivo de la segunda mitad del siglo XX.

Desde 1830 se demandaba al gobierno, a través del Ministerio de Fomento la implantación de la red ferroviaria en determinadas zonas y usos principalmente industriales. A partir de mediados de siglo comienza una gran actividad en la construcción de líneas ferroviarias que comunican todo el país, con la red general que partía, al igual que las carreteras, desde Madrid.

Posteriormente y ya a finales del XIX sucede uno de los hechos más relevantes que condicionará el futuro desarrollo del municipio y su comunicación interior; la construcción de la línea férrea Madrid-Medina del Campo, uno de los primeros trazados ferroviarios que para superar la montaña marcaran la pauta de urbanización en Alpedrete.

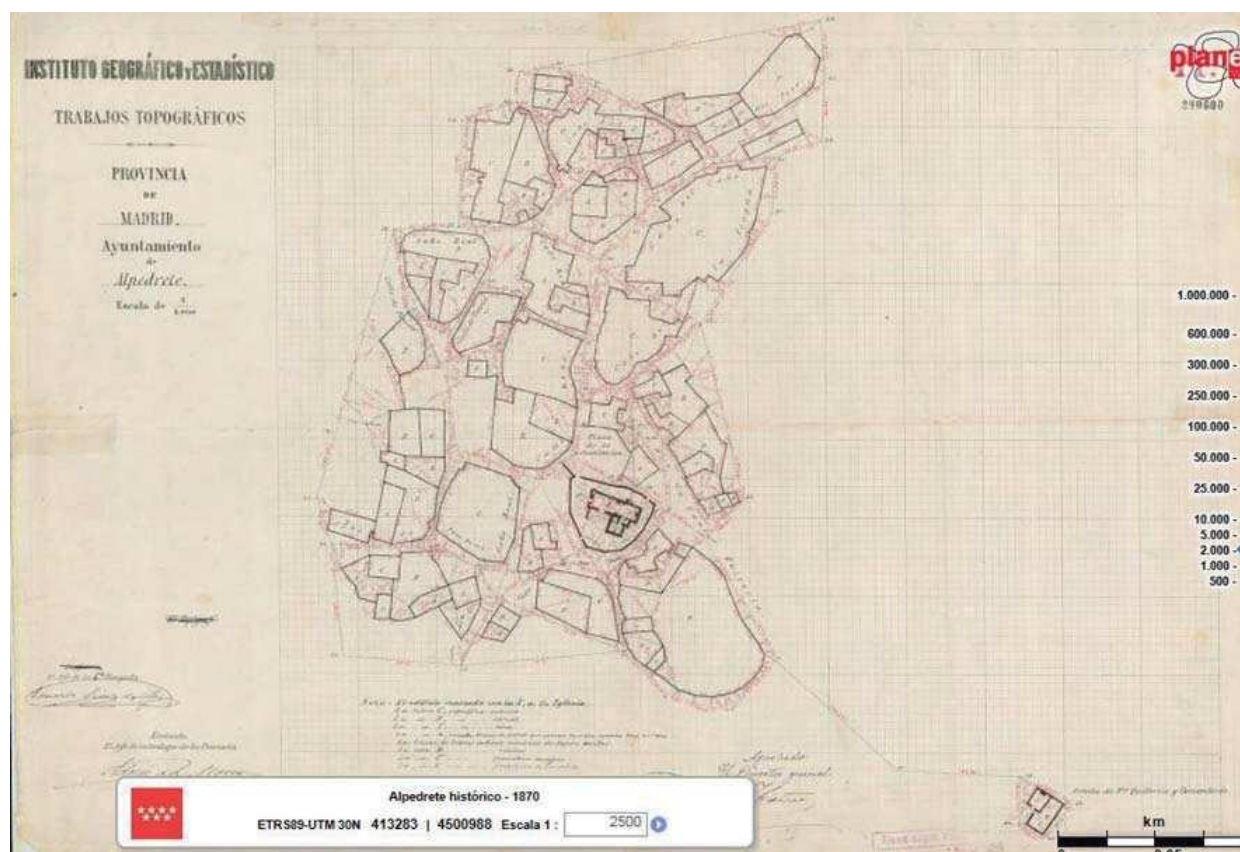


Fig. 8 Plano de Topográfico de Alpedrete 1870. (Visor cartográfico de la Comunidad de Madrid)

Los datos demográficos y cartográficos entre 1870-1880 demuestran el gran crecimiento que supuso este hecho en el municipio, que en 25 años duplica su población llegando a finales del XIX casi con el triple de los censados que en 1842.

El aumento demográfico, debido principalmente por la población inmigrante que proviene de Galicia y Portugal, comienza a mediados del siglo como consecuencia de la oportunidad de trabajo que ofrecían las canteras generada por la construcción del túnel del ferrocarril del Guadarrama.

año	1827	1857	1888
habitantes	84	168	358

En el plano del levantamiento topográfico realizado en 1870, se muestra un núcleo edificado típico de las poblaciones rurales de la sierra con actividades ganaderas. Consecuencia de la agrupación en **manzanas irregulares de viviendas y otras construcciones agropecuarias que dejan entre sí espacios para el acceso a los edificios**. Se conforman así en el casco urbano las primeras calles, **que surgen como espacios vacíos desarticulados y discontinuos**. Todas las construcciones se adaptan en tamaño y dependencias al uso de destino y a las condiciones orográficas; extendiéndose la ocupación desde este primer núcleo hacia las zonas de la misma cota y de vaguada del río Linos.

El viario de trazado irregular, sin un eje claro ni núcleo de articulación se sigue apoyando en el camino que conecta Collado Villalba y Guadarrama.

Las viviendas siguen conservando el carácter rural, hasta finales del XIX que aparecen viviendas urbanas desligadas de la tipología tradicional. A finales del XIX surgen otras viviendas de carácter más urbano que no corresponden a la tipología de la zona y fincas agropecuarias como la de Santa Quiteria.

Coincide con las corrientes higienistas de la época hacen que la sierra sea considerada una zona de ocio, descanso y veraneo para las élites sociales por sus beneficios climáticos, higiénicos, sociales y pedagógicos.

Paralelamente a la Ley de Ferrocarriles, en 1851 se promulga la primera Ley de Carreteras. Los primeros planes de carreteras acordaban sus trazados con la nueva red de ferrocarril considerándola complementaria de esta y que afectará igualmente al modelo de desarrollo y estructura territorial del municipio.

Las primeras edificaciones que se habían instalado sobre la cota 910 buscado una zona soleada y accesible. El crecimiento sólo podía seguir produciéndose hacia el sur ya que desde esta cota y hasta el arroyo de los Linos (punto más bajo a 887m) estaba la mayor parte de los terrenos con la pendiente bastante homogénea y sobretodo accesible. En dirección norte es escasa la superficie que cumpliría estas características; sólo desde los 910 hasta la 950. A partir de los 950 hasta cota más elevada del municipio, (1290 m) cambian los porcentajes de pendientes y las condiciones climáticas.

Aunque nada hacía prever el gran crecimiento cien años más tarde sí que quedó manifiesta la ruptura y el efecto de barrera que en el territorio supuso el trazado del ferrocarril interrumpiendo los caminos de conexión entre el núcleo y las poblaciones situadas al Sur y Oeste del municipio. Las consecuencias que ha tenido el trazado de esta línea sobre la movilidad y la comunicación en el interior del municipio se han hecho más evidentes en los posteriores procesos de urbanización y ocupación ya que dividió la única zona posible de expansión y crecimiento.

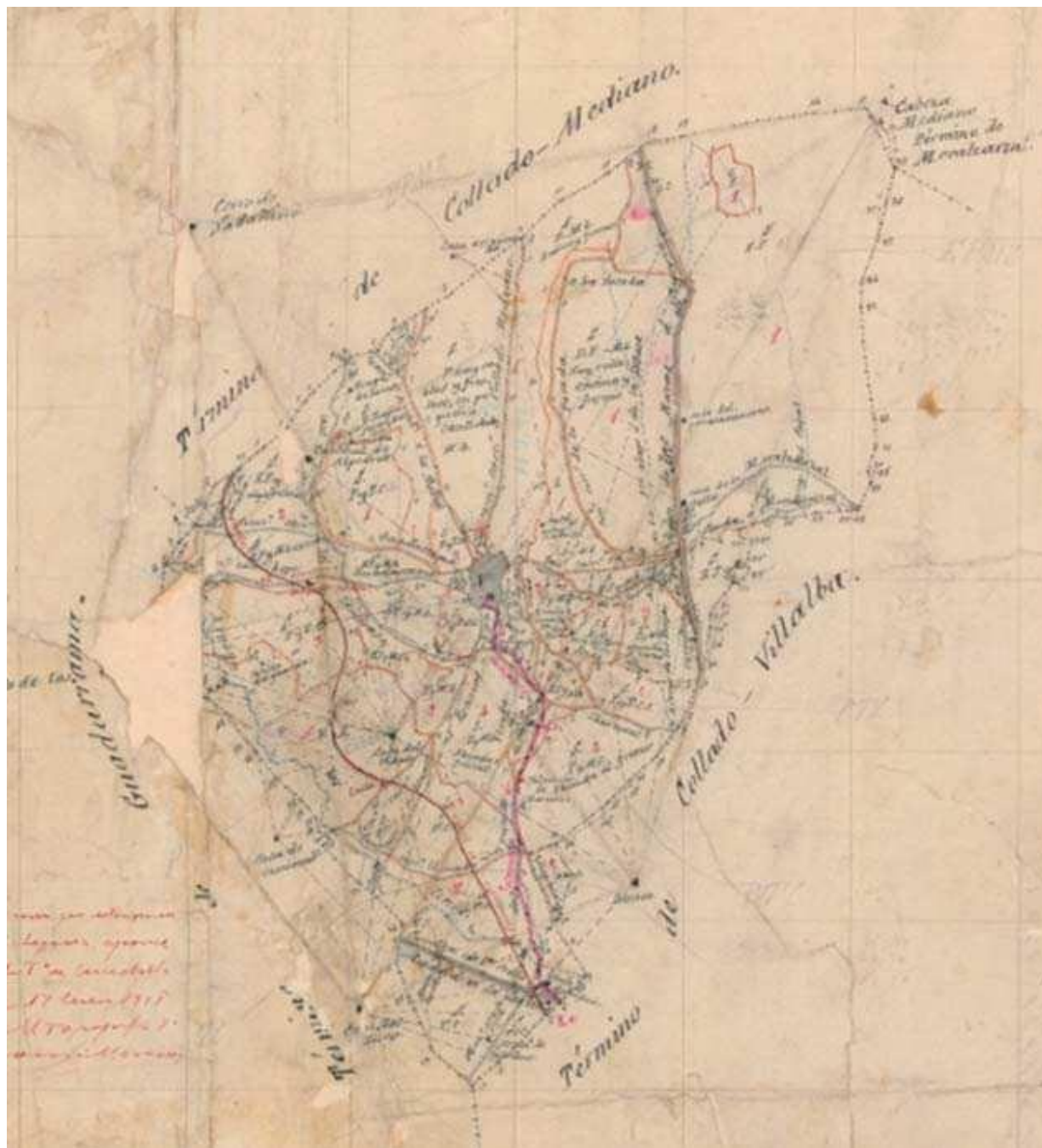


Fig. 9 Trazado sobre Minuta Cartográfica de Alpedrete de la línea de ferrocarril. 1888 (IGN <http://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/index.jsp>)

10.3 SIGLO XX

Se sigue manteniendo por la zona el carácter de ocio y las consideraciones higienistas del siglo anterior facilitando el ferrocarril el acceso a la sierra de clases medias. Aumenta el interés científico y pedagógico del entorno de la Sierra de Guadarrama promovido por la Institución Libre de Enseñanza. Se instalan en el entorno de los pueblos del Guadarrama, junto a zona de pinares, sanatorios y clubes sociales que promoverían posteriores urbanizaciones.

Respecto a los índices demográficos, en la primera mitad del siglo XX se mantiene, con carácter general, la misma tendencia de crecimiento hasta que terminada la Guerra Civil descienden los índices de población debido al fenómeno de la emigración española a Francia y otros países europeos. No es hasta 1945 cuando se vuelve a recuperar población de inmigración, con origen en Andalucía y Extremadura, por el efecto llamada que tiene la oportunidad de trabajo en el Valle de los Caídos.

Mientras, el proceso de ocupación en el municipio continúa. Durante la primera treintena del siglo XX, el Casco Urbano sigue extendiéndose moderadamente hacia el sur mientras que surgen nuevas viviendas aisladas y nuevas agrupaciones, en forma de colonias como la de El Carmen, San José, o Los Negrales separadas del núcleo urbano existente, pero conectadas al centro por los caminos ya convertidos en carreteras principales. Su localización, sin planificación previa en el conjunto municipal, está relacionada con la oportunidad de suelo, determinada por la propiedad y la proximidad a vías de comunicación principales ya sean carreteras o ferroviarias.

Son fincas de veraneo y recreo atraídas por el protagonismo que la Sierra de Guadarrama adquirió en estos primeros años. Estas viviendas comenzaran a transformarse de vivienda de temporada en permanente a partir del periodo de post-guerra.

Comienza por tanto el desarrollo inmobiliario, sobre todo a partir de 1930, con colonias, situadas en el entorno de las estaciones del ferrocarril y alejadas del núcleo urbano, formadas por pequeñas parcelas residenciales con notorias carencias de dotaciones.

Un ejemplo es el apeadero de Mataespesa (1914) alrededor del cual se localizan unas viviendas que en 1920 registraba 4 habitantes, 61 en 1950 y 263 diez años después. O el apeadero de Los Negrales con 15 habitantes en 1950 y 109 en 1960

Paralelamente a la ocupación en torno a las vías Ferreras se da otro proceso: Algunos ayuntamientos, como el de Alpedrete, aprovecharon fincas propias en los límites de los cascos para parcelar y crear pequeños ensanches. La colonia de El Carmen surgió de esta forma, al oeste del Casco en 1929 por iniciativa municipal y en terrenos de la comunidad. Se ordenó con pequeñas parcelas que debían cerrarse y en las que se debía construir en un plazo determinado de tiempo una vivienda. El

incumplimiento en el plazo de ejecución se penalizaba con la reversión de la titularidad por parte del Ayuntamiento.

Con iguales características surgen las colonias de la Lanchuela y San José, próximas a la vía del ferrocarril, en el límite con Guadarrama. O Los Negrales, también un asentamiento de promoción municipal, surgida por los mismos años que El Carmen y extendiéndose por los municipios de Guadarrama y Collado Villalba. Se apoyaba en el trazado de la N-VI hasta que por iniciativa de los vecinos se construyó un apeadero, que provocó el aumento de la población en poco tiempo.

Igualmente van apareciendo, sin mucha entidad y de manera dispersa, las primeras ocupaciones de otras urbanizaciones a lo largo de la carretera que conecta Alpedrete con Guadarrama como Las Cerquillas, El Pardo y Las Rosas con el mismo modelo mencionado (**modelo expansivo, baja densidad, uso residencial, unifamiliar, falta de reserva para espacio público y equipamientos**).

La economía del municipio se centraba en la explotación de las canteras del término (propiedad del ayuntamiento y de ICONA), su labra y en su comercialización, que daba trabajo al 80% de la población del municipio. Además de la actividad derivada de la cantería, la otra fuente de ingresos procede de la actividad ganadera, ocupando la agricultura una mínima parte centrándose en la zona de los Llanos con cultivos de secano y pequeñas huertas en parcelas privadas. **La actividad comercial se concentraba en pequeñas tiendas que abastecían de los productos de primera necesidad de los habitantes localizadas principalmente en el Centro o Caso Urbano.**

Las colonias de principios de siglo responden a un mismo patrón de ordenación. Al ser colonias de veraneantes son entes aislados en los que no se diseñan espacios de uso público y carecen de equipamientos. **La falta de diseño arquitectónico y urbanístico se hace más evidente en el tratamiento del espacio público donde se refleja la ausencia de estructura, jerarquía y proyecto en la red viaria y en la de los espacios libres.** Igualmente faltan equipamientos de todo tipo, con casi un uso exclusivo que es el residencial al que responde una trama ortogonal con un viario mínimo que da acceso a las viviendas y que facilita su parcelación y gestión comercial. Es decir, sólo se estructura el viario para dar acceso a las parcelas y conectar a estas con los núcleos urbanos de donde se abastecen

Podríamos resumir describiéndolas como urbanizaciones sin urbanismo ni urbanización. Trazados rectos sin formar fondos de saco, ni plazas, ni trazados sesgados. Calles sin pavimentar, sin urbanizar que buscan la máxima rentabilidad en la parcelación y construcción.

Hasta 1950 la importancia de este proceso de urbanización radica, no en el volumen edificado sino en que la progresión de la ocupación del suelo que marca las pautas de crecimiento futuras y son el inicio del desarrollo urbano potenciado por el tren.

Este modelo de desarrollo se da en todos los municipios de la Hoya de Villalba que crecen por ser los que mejor conectados están con Madrid y siempre frecuentado por clases privilegiadas, élite y artistas. La ausencia de equipamientos y otros elementos de la planificación no se dan hasta la primera Ley del Suelo en 1956 donde se aplican estándares que acompañan a la regulación de los nuevos crecimientos

10.3.1 Siglo XX. Desde 1956 hasta 2005

Se incorporan a partir de esta fecha las conclusiones del *Estudio de la Evolución de la Ocupación del Suelo en la Comunidad de Madrid*, realizado por la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, realizado para toda la Comunidad de Madrid a partir de las fotografías aéreas de los años 1956, 1975, 1980, 1991, 1995, 2000 y 2005.

Dichas lecturas sobre las ortofotos se relacionan con la evolución de la población y el consumo de suelo relativo al total de la superficie del municipio y nos permite comparar las tendencias de evolución de Alpedrete respecto del resto de la Comunidad. (Hay que señalar que en este estudio se incorporan todos los usos (residencial, industrial, terciario, vertederos, campos de golf, etc.)

Según este estudio, los usos urbanos se multiplicaron por más de 7 veces desde 1956 en la Comunidad de Madrid y crecieron respecto de la ocupación de 1956 hasta 2005 un 608,84%. Mientras que el crecimiento de la población lo hizo a un ritmo de 227,09% desde 1956. **Por lo que la ocupación de suelo triplica al crecimiento de la población.**

El crecimiento de la población y la ocupación de suelo desde 1956 a 1981 mantuvieron un ritmo de crecimiento similar. A partir de 1981 cambia aumentando considerablemente el crecimiento de la ocupación de suelo respecto del de la población que no vuelve a crecer a causa de la inmigración hasta la siguiente década.

Esto nos da con carácter general para toda la Comunidad de Madrid **un modelo extensivo y expansivo de crecimiento, con gran consumo de suelo y desarrollo viario:**

- Suelo ocupado por habitante 1956 era de 64 m²/hab.
- Suelo ocupado por habitante en 2005 fue de 140, 81 m²/hab.

El incremento de superficie por habitante se debe a la importancia del crecimiento de áreas de residencia unifamiliar, áreas industriales, grandes superficies en construcción, vertederos, campos de

golf e infraestructuras. Estos usos insignificantes en 1956 adquieren un porcentaje del 2300% en el año 2005 respecto del 56.

El crecimiento del uso de suelo dedicado a vivienda unifamiliar crece en Madrid en dos ejes noroeste y sureste. Sobre todo los núcleos de la sierra y los municipios cercanos a la N VI donde se encontraban las colonias históricas de verano.

En todo Madrid, en esta franja de tiempo del estudio se multiplica por 47 consumiendo una cantidad de suelo desproporcionada. El Uso unifamiliar era casi exclusivo de esta zona en el siglo XIX y principios del XX. En los años 70 se extiende de forma uniforme alrededor de Madrid, concentrándose en el eje de acceso a la sierra.

Desaparece el uso rural en esta zona entre 1956-1991 según se va sustituyendo por el residencial. Los criterios de sostenibilidad no estaban en los planteamientos de desarrollo de los modelos del siglo XX. Por lo tanto el suelo no era considerado un recurso natural, no renovable y la presencia del automóvil en los núcleos urbanos fue progresivamente tomando protagonismo hasta ser el principal objetivo del diseño de los nuevos espacios urbanos.

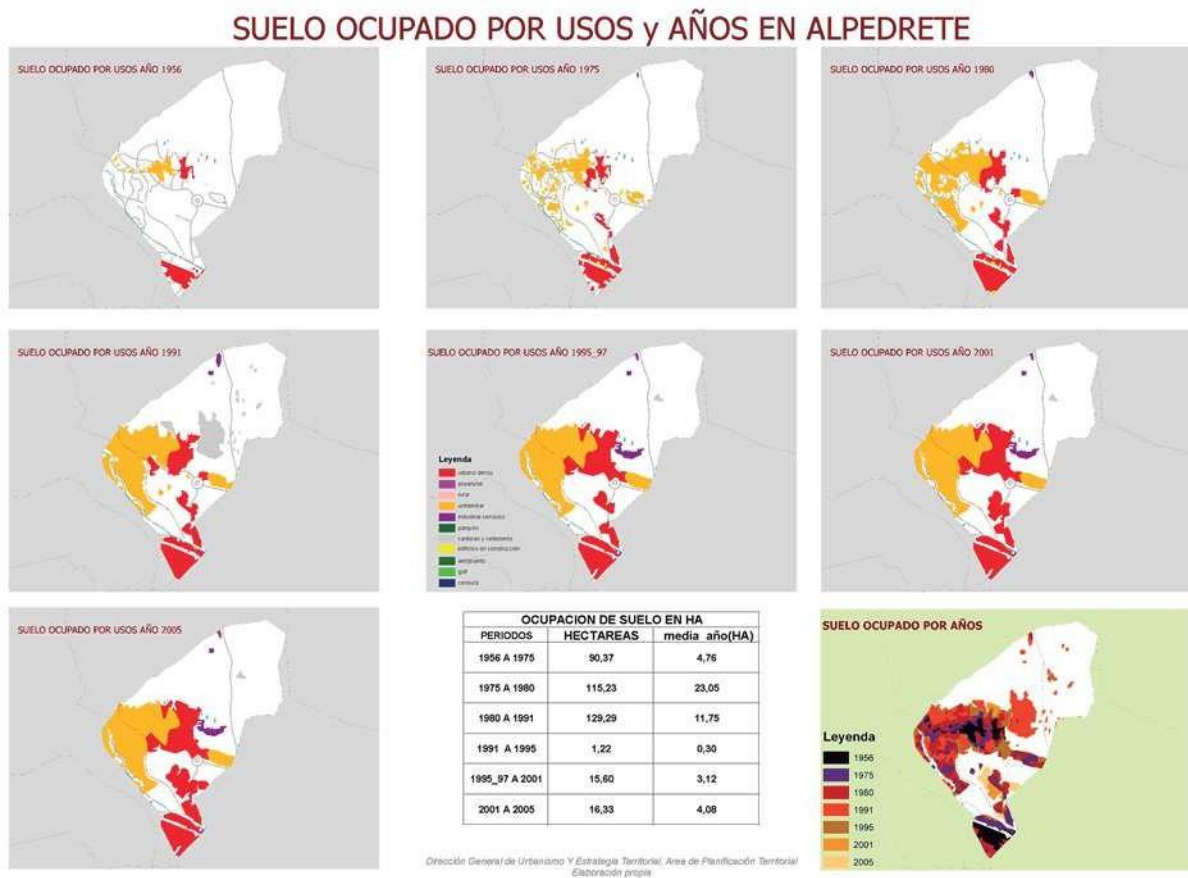


Fig. 10 Suelo ocupado por usos y años en Alpedrete. (Fuente Comunidad de Madrid)

El análisis de la evolución del municipio a partir de estos años tiene mucho más que ver con dinámicas de una escala mayor relacionadas con zonas más amplias de la actual Comunidad de Madrid:

1956-1975

En el año 1956 después del municipio de Madrid, los municipios que tienen más suelo ocupado se encuentran al sur de la región en ciudades históricas y núcleos industriales. Pero en el año 1975 aumenta la ocupación en los municipios próximos a Madrid que tienen actividad económica o los próximos a la N VI.

Este segundo periodo de ocupación caracterizado por un magnífico proceso de urbanización está relacionado con el que tener una casa en la sierra es ya posible para las clases medias y se multiplica la oferta y la demanda, junto con el boom de actividades deportivas de montaña, sobretodo el esquí. Es la época de las grandes promociones en la sierra por iniciativa privada o municipal.

Esto fue favorecido por el calendario de mejoras de carreteras de 1950 que promovió la conexión de Madrid con los municipios de la Hoya de Villalba.

En 1963 se crea la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana coincidiendo con fomento de autovías y carreteras conectadas a la ciudad. La carretera de La Coruña que fue la primera en desdoblarse hasta Las Rozas en 1950 amplió tres carriles en cada sentido en 1965 y desdoblado también el tramo hasta Villalba. Las otras nacionales como la N-I llega más tarde y tiene peores condiciones de accesibilidad.

El patrón de crecimiento entre 1950 y 1975 hace que se consoliden los núcleos principales de la Hoya de Villalba iniciados antes de la Guerra Civil y se inicie un crecimiento acelerado de los núcleos secundarios coincidiendo con un cambio del uso residencial estacional al de primera residencia.

Desde 1963 hay un abandono de la actividad en el sector agrícola por el industrial. Este proceso junto con el de ocupación de suelo y las numerosas actividades del ocio masivo en la sierra hacen que se destrocen espacios sensibles del Guadarrama.

En un análisis de la población en este periodo de tiempo:

- En 1950 había censados 948 habitantes y 378 viviendas
- En 1960 había 1565 habitantes, en 10 años aumenta un 65% respecto de 1950
- En 1970 había censados 1909 habitantes y 1060 viviendas de las cuales el 50% son primera residencia. Y en 20 años había superado el doble de la población de 1950. Y un 23% respecto de la década anterior.

Este es un periodo muy amplio (diecinueve años) en los que se ocupan 90,37 Ha del municipio con una media de 4,76 Ha por año. Lo que supone un 7% de ocupación sobre la superficie total del municipio y un 18% sobre lo que hoy está considerado como suelo urbano.

Formalmente, la **transformación urbana del municipio se caracteriza por la pérdida del caserío tradicional, el cambio de volumetría y los añadidos sobre el territorio de diferentes tipologías de urbanización y edificatorias** que van cambiando el paisaje con urbanizaciones dispares y poco cuidadas. Las primeras colonias de principio de siglo y de los primeros años de postguerra eran hotelitos, viviendas unifamiliares sobre pequeñas parcelas con un jardín delantero que miraba tenía cierta relación con la calle, tipo ciudadjardín.

A partir de los años 70 comienza el boom de la segunda residencia. Se van ocupando las parcelas de las primeras colonias y van colonizando el municipio numerosas urbanizaciones de distinta tipología sin conexión y continuidad urbana con lo existente urbanizado. Yuxtaposición de distintos tejidos de uso casi exclusivo residencial, principalmente vivienda aislada (Urbanización Valdencina, El Arroyo de los Sauces, Los Berrocales). A finales de esta década se añaden a la estas urbanizaciones otras tipologías edificatorias como viviendas adosadas y bloques de tres y cuatro plantas. Como el bloque de cuatro plantas construido en 1969 para el Centro de Espiritualidad de Santa María de los Negrales.

La estructura urbana es similar en todas ellas: trazado viario exhaustivo para dar acceso a cada propiedad y adaptado a la topografía para buscar el mayor aprovechamiento en el número de parcelas lo que da como resultado numerosos fondos de saco y ausencia de espacio público y de calidad en el diseño del trazado. Calles sin urbanizar ni pavimentar.

La urbanización Los Berrocales localizada al sur de la línea del ferrocarril es una de las de mayor extensión del municipio y prototipo del modelo explicado anteriormente. Se inicia a finales de 1969. La urbanización Arroyo de los Sauces de los primeros años 70 junto a la M-620 y Valdencina.

A partir de la segunda mitad del siglo XX las viviendas de temporada se van convirtiendo en viviendas permanentes. Pero en el margen de estos años se empieza un proceso en las primeras colonias que llegará a su máximo desarrollo en los años 80 y 90 consistente en la subdivisión de las parcelas existentes, sobre todo en las más grandes como en la de Los Negrales. Se mantiene la misma estructura de manzana, aumenta la densidad de viviendas por hectárea en las colonias sin que aparezcan equipamientos que den servicio a esa población.

Por otra parte, **continúa la alteración de la morfología del casco. Su estructura urbana cambia por la yuxtaposición al de diferentes colonias de veraneo, aisladas que se apoyan en la carretera y proximidades del ferrocarril.**

Es en estos años que el casco urbano sufre **un proceso de renovación en su caserío por la sustitución de la vivienda unifamiliar de carácter rural ganadero por bloques de vivienda colectiva ajenos a la tipología tradicional.** Estos bloques residenciales van ocupando igualmente los prados próximos al casco.

Los elementos estructurantes son la M- 619 y M-620 .Con un viario sinuoso, desordenado, manzanas irregulares, viviendas aisladas principalmente

1975-1980

En 1970 hay 1909 habitantes y en 1980 hay 2.392 censados. En diez años aumenta un 25% más la población y un 150% más respecto de 1950.

Es cuando se da la mayor ocupación de suelo en el municipio con 115,23 Ha y un porcentaje de 23,05 Ha/ hab. Supone un incremento del 9% sobre el total del municipio y una aportación a la actualidad del suelo urbano de un 23%. Esto sucede con carácter general en toda la Comunidad de Madrid (región) Es el periodo de mayor incremento de superficie ocupada.

La nueva Ley del Suelo de 1976 aporta un nuevo enfoque recuperación de la crisis energética de 1973 El encarecimiento del combustible, la democratización de los ayuntamientos, mayor disciplina urbanística. Sin construir mucho más comienza el proceso de conversión en primera residencia de las viviendas de veraneo. Esto hace que aumente el número de desplazamientos y la presión sobre el territorio.

Muchas de las urbanizaciones aprobadas en los años 60 llegan a los 80 sin ocupar y es en estos años cuando se completan. Este crecimiento está íntimamente relacionado con el crecimiento metropolitano de la Comunidad de Madrid. En el año 1980 se aprecia un mayor desarrollo de todos los pueblos situados al Noroeste apoyados en la N VI y M-607 y la línea ferroviaria de la sierra de Madrid, creciendo también todos los municipios de la corona metropolitana

1980-1991

En 1980 hay 2392 habitantes. En 1991 hay censados 3524 habitantes. En diez años aumenta un 47% Aumenta la población y la ocupación de suelo 129,29 Ha con un porcentaje de 11,75 Ha/ hab Incrementa la ocupación en un 10,2%, lo que sería un 25% del actual suelo urbano de Alpedrete.

Se construyen equipamientos como el Polideportivo, un proyecto de 1989, o la clínica en 1984. En la región madrileña comienzan las construcciones de los centros comerciales apoyados en vías principales de comunicación que tendrán su apogeo en la década posterior.

1991-1995

Poco movimiento constructivo. Tan sólo 1,22 Ha y 0,30 Ha fhab, una aportación de un 0,09 % sobre la superficie total y un 0,24% del actual suelo urbano. Se construye el polígono industrial al norte del Casco Urbano.

Es en 1990 cuando se inicia el proceso de revisión de las Normas Subsidiarias de 1985 para adaptarlo a la legislación y para lograr la suficiente cobertura para el desarrollo urbanístico previsto.

Es en mayo de 1994 el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid aprueba definitivamente la Revisión de las Normas Subsidiarias y de su Catálogo excepto algunos sectores que quedan en suspensión para subsanar las deficiencias con una planificación que articule lo existente con las previsiones de crecimiento superadas en esa década.

Esta Normas no resuelven los graves problemas estructurantes derivados del excesivo crecimiento residencial y ausencia y de servicios

1995-2001

Nuevo periodo de crecimiento demográfico. En 1991 hay censados 3524 habitantes y en 2001, 8.514 habitantes. Se multiplica en 10 años por 2,5 la población. Aumenta un 142%

Igualmente en este periodo aumenta nuevamente la ocupación del suelo con 15,60 Ha, pero a un ritmo más lento y un porcentaje de 3,12 Ha fhab. Un crecimiento ligero 1,2% de ocupación en el término y un 3,12% del suelo urbano.

Todos los municipios se ven afectados por una transformación estructurante que afecta en general a la región urbana madrileña (evolución de la actividad productiva, dinámicas sociales de dispersión y descentralización). Las actividades de ocio cambian y en esta década proliferan los campos de golf que no afectan a este municipio, pero sí por la zona. A modo de ejemplo, en Madrid entre 1990 y el año 2000 se localizan 9 campos de golf.

2001-2011

En 2001 hay 8.514 habitantes y en 2011 se censan 13607 hab. En diez años ha aumentado la población en un 60%.

Se sigue creciendo al mismo ritmo 16,33 Ha y 4,08 Ha /habitante. Una ocupación de la superficie de un 1,2% y en suelo urbano 3,27%

El crecimiento de la población en los pueblos a pie de monte tiene una relación con el desdoblamiento de numerosas vías (M-501, M-503, M-505, M-509), aperturas de autopistas y la migración de las actividades económicas hacia el N y NO del área metropolitana.

Turismo rural por la zona de Segovia. El impacto de urbanización es limitado, pero sí que afecta a zonas más alejadas.

2011-2016

En el año 2011 estaban censados 13607 habitantes y en el 2016 existe una población de 14.417 habitantes. En los últimos años ha aumentado sólo un 6%

La crisis económica relacionada con el sector de la construcción ha hecho desacelerar el proceso de ocupación, en un municipio casi colmatado.

El aumento de población censada se asocia a la conversión de las viviendas de veraneo y fines de semana en viviendas permanentes. Corresponde en gran parte con un sector de la población que mantiene su lugar de trabajo en Madrid u otras localidades, pero que no puede acceder a una vivienda en estos mismos municipios.

El aumento de población en estas condiciones da como resultado un aumento de los problemas de movilidad ya que a la conformación de su estructura se le suma un numeroso número de desplazamientos diarios por motivos laborales.



Casco Urbano: Fotografías aéreas 1946 y 1956



Casco Urbano: Fotografías aéreas 1956 y 1975



Casco Urbano: Fotografías aéreas 1991 y 2006



Casco Urbano: Fotografías aéreas 2009 y 2014

Fig. 11 secuencia fotográfica. Fuente Planea. Visor cartográfico de la Comunidad de Madrid

En estas imágenes se ve secuencialmente la evolución del Casco Urbano donde destaca sobre todo el cambio en las parcelas edificadas y la sustitución progresiva de la edificación tradicional por otra de mayor altura.

El trazado viario no cambia sustancialmente, pero sí su uso. Es llamativo, a partir de la fotografía del año 1991 la presencia del vehículo en las calles, tanto en circulación como en la reserva de zonas de aparcamiento.

Se ha hecho el ejercicio de superponer la cartografía del año 1870 (*Fig. 13*) sobre el parcelario actual para hacer la lectura de los espacios públicos que se conservan.

Aunque se han fragmentado algunas manzanas y se han abierto nuevos viarios se sigue conservando espacios abiertos, ahora a modo de plazas y gran parte de las vías principales que comunicaban con los caminos hacia los pueblos vecinos.

Este trazado, junto con la actividad del pequeño comercio en planta baja que se empezó a afianzar en el caso a principios del siglo XX, forma parte del bien patrimonial y cultural del municipio. Así como de su identidad.

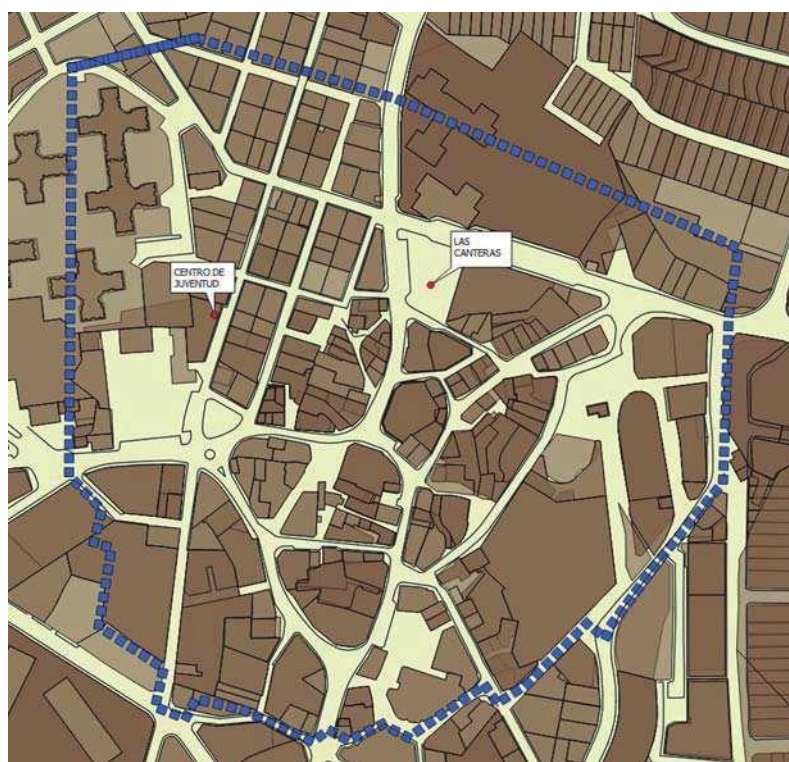


Fig. 12 Espacio público en el ámbito de estudio

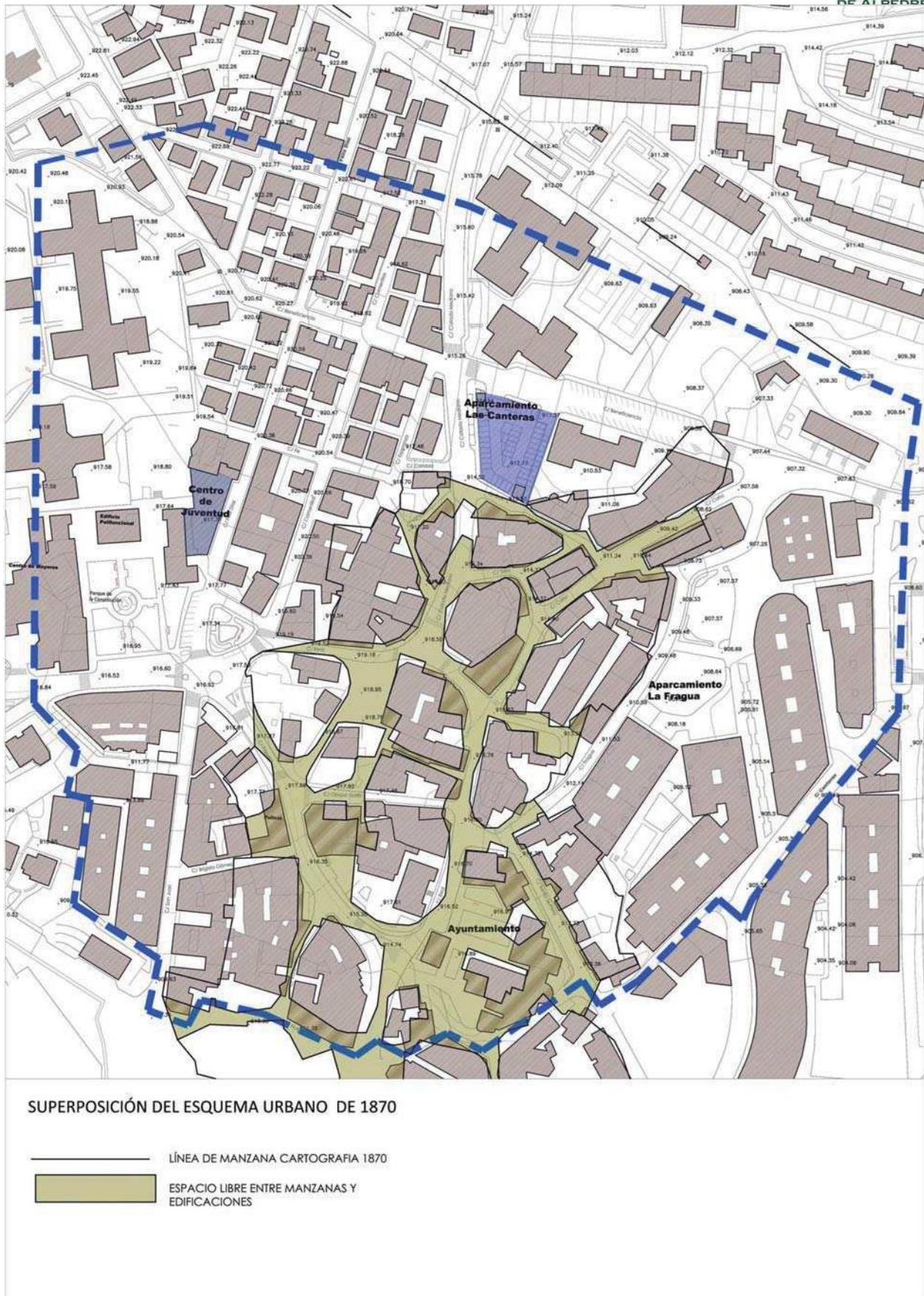
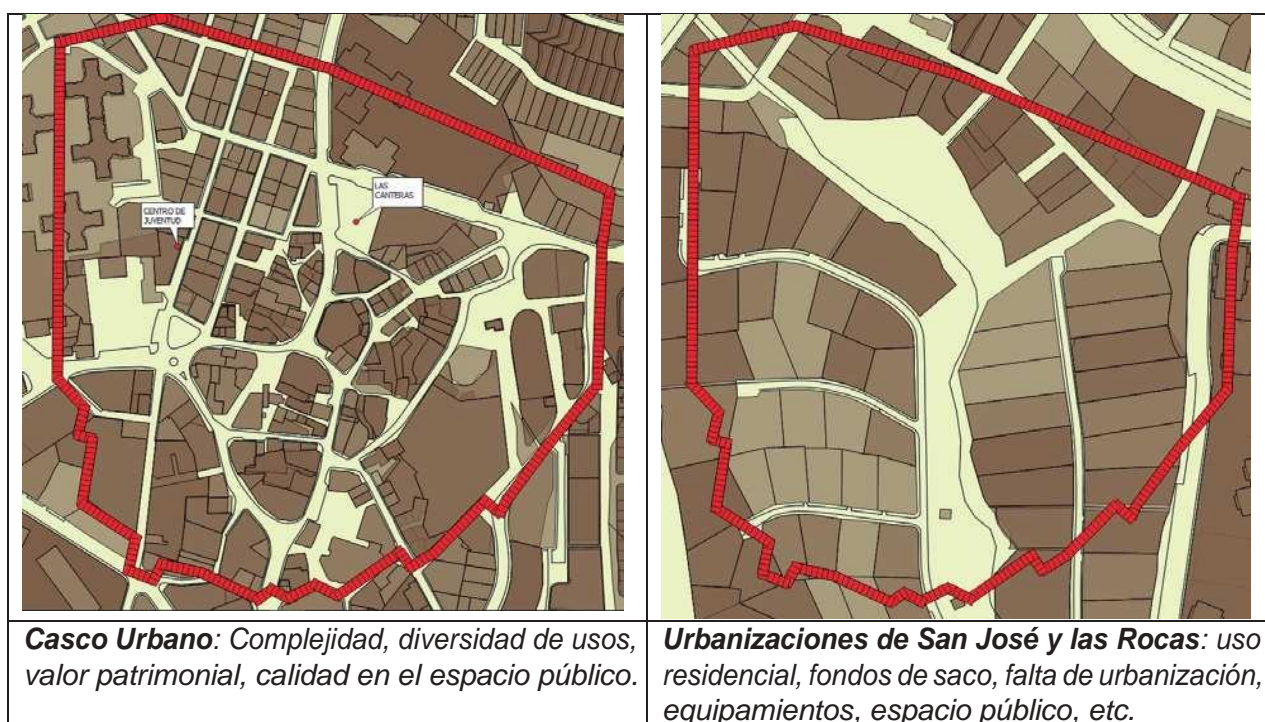


Fig 13. Lectura del espacio público sobre en la superposición de cartografía 1870

10.4 CONCLUSIONES Y PUESTA EN VALOR DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO

Con objeto de fundamentar los criterios de actuación respecto al tratamiento del espacio público y movilidad que afectan a la localización de los aparcamientos, se presentan las conclusiones derivadas del análisis del desarrollo de la estructura y tejido urbano de Alpedrete.

- El proceso de urbanización y ocupación del municipio a partir de las primeras colonias del siglo XX va **heredando problemas graves en la estructura urbana**. Estos problemas afectan a todos sus elementos: **viario, equipamiento y espacio público**.
- La ausencia de una visión global en la planificación municipal a lo largo del siglo XX ha dado como resultado una ocupación del territorio suma de actuaciones parciales más relacionadas con la promoción inmobiliaria que con el urbanismo.
- El **Casco Urbano por su valor patrimonial**, por la presencia de servicios, dotaciones, equipamientos y comercio siempre va a ser un **centro de atracción en el municipio**.
- El Casco Urbano necesita flexibilidad para combinar las dinámicas de movilidad de los residentes con los distintos flujos de visitantes y la estacionalidad o temporalidad de estos. Está activo 24 horas, 365 días al año con diferentes tipos y densidades de flujos y usuarios. Es un espacio con capacidad para adaptarse pero **con limitaciones en condiciones de calidad urbana**.
- La conformación en el tiempo del espacio público del casco urbano en plazas y calles, la complejidad del tejido con la integración de usos y tipologías edificatorias constituye su espacio de identidad.



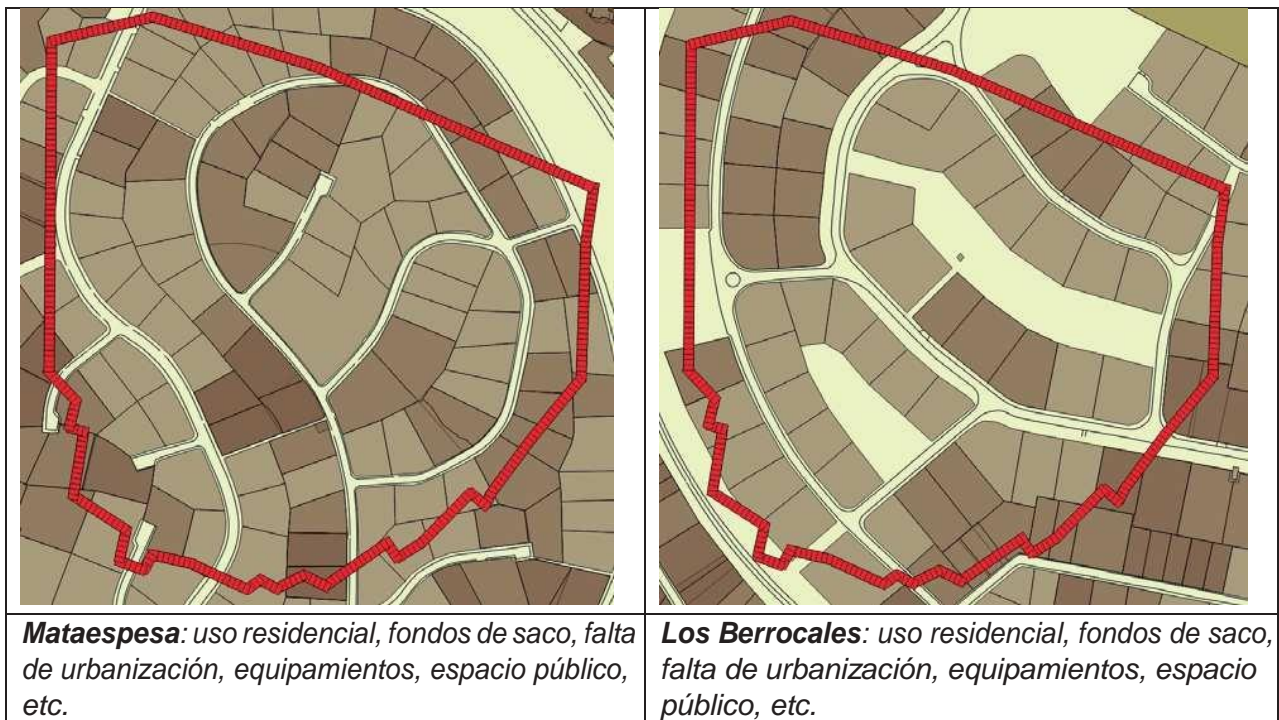


Fig. 14 Comparativa del espacio público con el mismo límite que el del ámbito de estudio

- El interés o la necesidad de acudir al centro urbano por parte de sus habitantes está determinada por el uso del vehículo privado en un modelo de **desarrollo expansivo carente de dotaciones**.

Gran parte de sus zonas residenciales, a excepción del casco, primeros ensanches y urbanizaciones, dependen del vehículo privado para sus desplazamientos, para poder acceder a zonas de comercio o servicios dotacionales. Las calles de estas mismas zonas, con ausencia de diversidad de usos y de diseño del espacio público carecen de atractivos para ser zonas de paseo o estanciales.
- El Casco Urbano es una zona vivida a lo largo de todo el año. Sus calles y plazas funcionan como espacio de relación entre los vecinos residentes ahí. Ayuda a que esto sea así el carácter comercial y las mejoras que en accesibilidad se han venido haciendo en los últimos años.



Calle del Maestro (Centro)



Camino de la Estación



Calle de las Letras



Calle Guadarrama



Avenida de los Catedráticos



Los Negrals calle Santa Emilia

Fig. 15 Varias calles del municipio. (Captura de imágenes de Google maps)

- La falta de continuidad espacial provocada por grandes infraestructuras, la ausencia de equipamientos y dotaciones que hayan acompañado a los crecimientos, la zonificación sin mezcla de usos, sin formación de calles y sin un diseño ni planificación del espacio público hace que lo que se conserva del Casco Urbano y primeros ensanches, a pesar de las transformaciones sea de excepcional singularidad.



Fig. 16 Ejemplo de calle con ausencia de espacio para peatones.



Fig. 17. Calles y plazas del Casco Urbano

- Zona urbana con valores paisajísticos: Calles con trazados sinuosos que se abren hacia espacios en forma de plaza o zonas estanciales acotadas por edificaciones bajas que no superan las tres alturas y que permiten dirigir la mirada en el encuentro de muchas calles hacia la sierra y ser conscientes del entorno natural que le rodea.

Contribuye a la calidad del paisaje, además de incluir en las vistas de sus paseos la imagen de la sierra, la diversidad tipológica de las edificaciones y la complejidad de usos y actividad.

- En contra del potencial paisajístico mencionado está que, a pesar de conservar calles donde permanece un trazado más relacionado con los pueblos ganaderos de la sierra norte, el automóvil ha conseguido ocupar la mayor parte del espacio de estas. El tratamiento del diseño actual de estas calles corresponde con **las necesidades el automóvil frente a las de los peatones.**

El ancho variable del viario aunque de un solo carril permite la estancia temporal de vehículos en uno de sus márgenes frente a aceras estrechas y ocupadas por mobiliario para los peatones.

- La presencia del automóvil en movimiento y estacionado afecta a:
 - Las condiciones de seguridad.
 - La accesibilidad
 - Calidad ambiental, principalmente ruido.
 - Ocupación del espacio social y de relación.
 - Paisaje urbano. Interrumpe las visuales a corta distancia (escaparates) y en mayor distancia hacia los recodos de calles y hacia la Sierra.
- **Surge la necesidad de protección del entorno urbano:**
 - Establecer límites de capacidad.
 - Flexibilidad en condiciones de calidad y accesibilidad.
 - Dar opciones al uso de automóvil en el centro y promoverlo como zona paseable

11. TRABAJO DE CAMPO

11.1 DESCRIPCIÓN

El trabajo de campo realizado se diferencia del informe realizado en el año 2011, principalmente en que no se valora en términos de rentabilidad del espacio público.

En ese informe se hacía en un día, una medición exhaustiva sobre el periodo de permanencia de los vehículos estacionados en las calles para luego trasladar ese tiempo y número a periodo de estancia y usuarios del aparcamiento.

En este estudio se analizan los siguientes aspectos más relacionados factores urbanísticos, empezando por la delimitación del ámbito que más tiene que ver los recorridos peatonales desde los aparcamientos a los centros de atracción y del uso del espacio público:

- Análisis de **ocupación de los aparcamientos en la edificación**.
- **Actualización de los datos aparcamiento**. Medición de superficies. Ocupación del espacio público por el vehículo privado.
- **Estudio de pendientes** en calles y recorridos peatonales. Estudio de la **accesibilidad** en los recorridos.
- Usos en plantabaja.
- Caracterización de las **calles**
- Identificación de puntos con **aparcamiento ilegal**

11.2 ANÁLISIS DE OCUPACIÓN DE LOS APARCAMIENTOS EN LA EDIFICACIÓN.

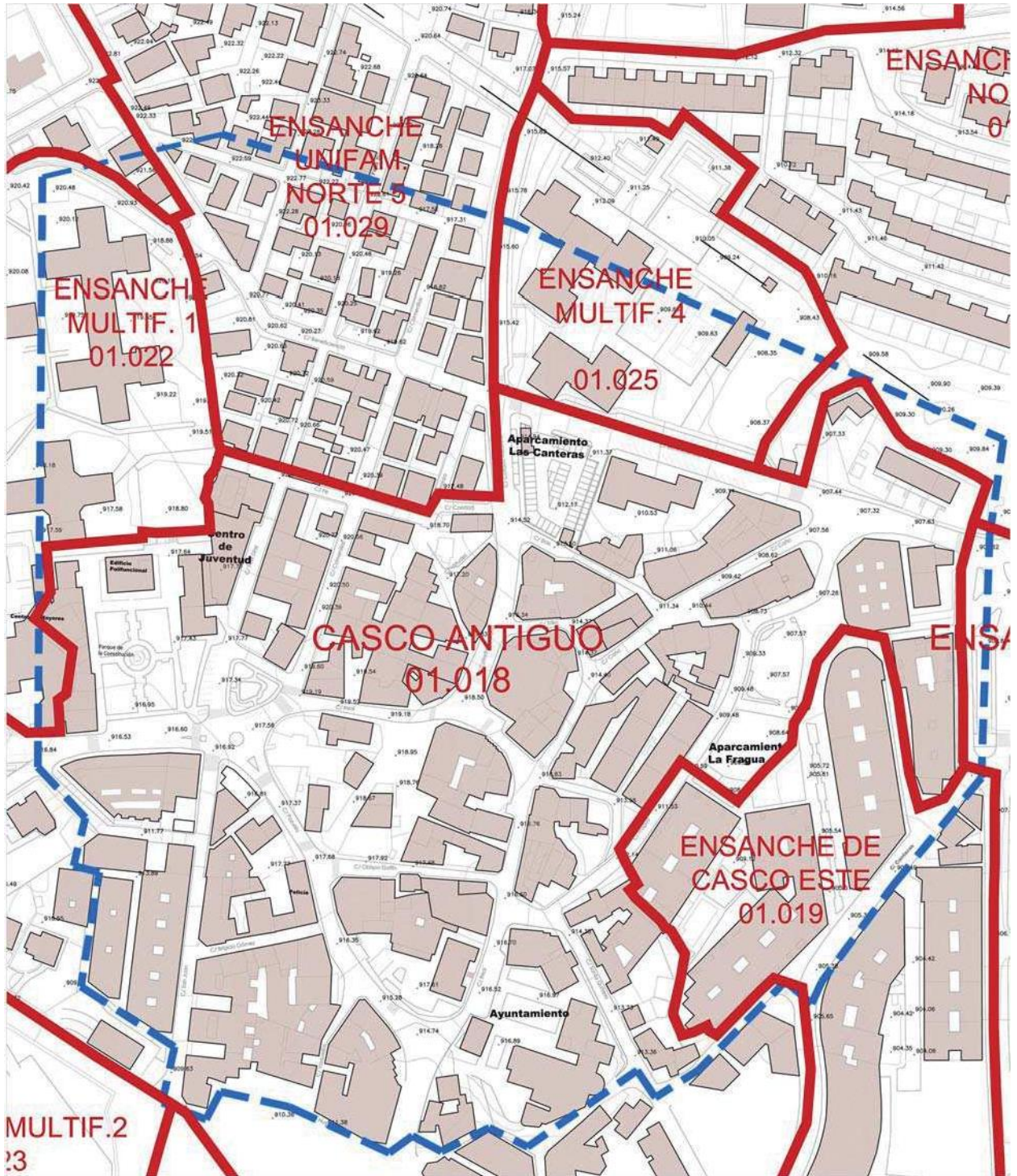


Fig. 18 Zonas de ordenanza

Sirve como base el plano de las actuales zonas de ordenanza junto con la delimitación del ámbito para ver la **diversidad tipológica de la edificación**.

A excepción de los bloques construidos en las últimas décadas, en la mayor parte de las edificaciones del ámbito que nos ocupa carece de espacios diseñados en origen como plazas de aparcamiento. Es una zona principalmente residencial donde dominan las viviendas en manzana cerrada o unifamiliar de dos o tres plantas de altura.

La dificultad para escavar en estos terrenos ha hecho que en la mayoría de las plantas bajas se adapte parte del espacio de esta para garaje en el caso de viviendas en manzana cerrada o que se ocupe parte del espacio libre de la parcela, destinado a jardín como aparcamiento.

En los sitios donde no es posible ninguna de las dos opciones se sigue dejando el vehículo en la calle en espacios autorizados y no autorizados.

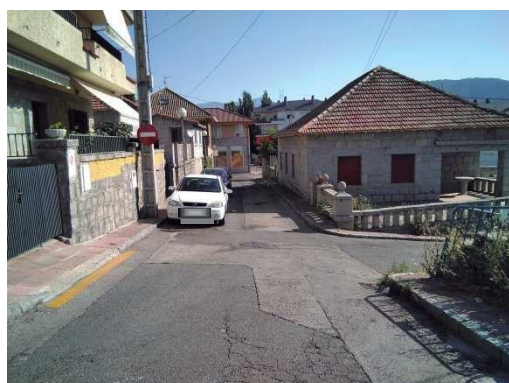
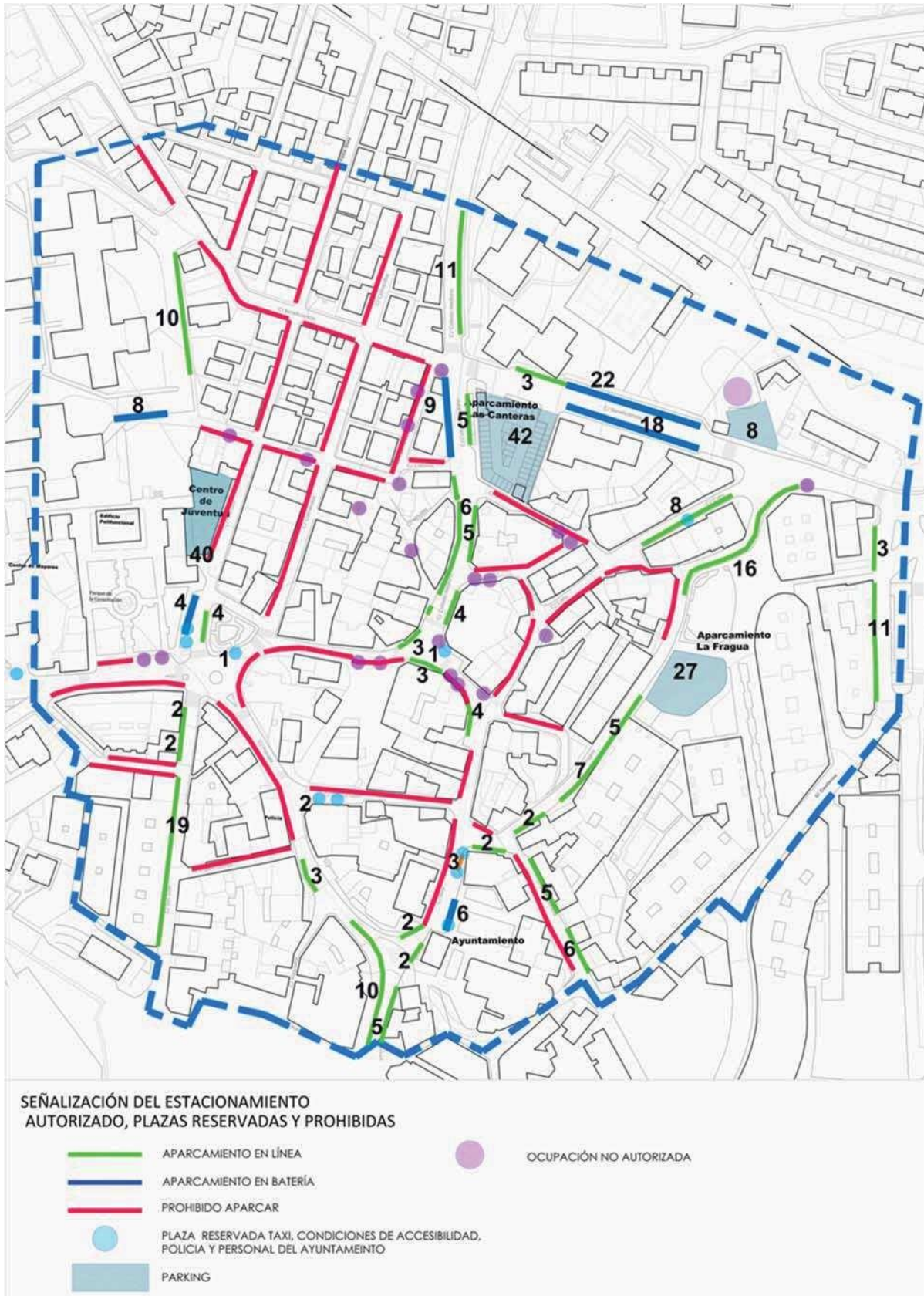


Fig. 19 Estacionamiento en la vía pública próximo a viviendas.

Edificios destinados principal o exclusivamente a viviendas que disponen de garaje por municipios (con más de 2.000 habitantes), nº de plazas de garaje y nº de inmuebles										
	Total	1	2	3	4	5 a 9	10 a 19	20 a 29	30 a 39	40 o más
Alpedrete	2.542	2.370	47	6	10	45	52	3	5	4
<i>Censos de Población y Viviendas 2011. Edificios. Resultados Municipales (INE)</i>										

Con carácter general, y no para esta zona en concreto del municipio, según el censo del 2011 la mayor parte de las viviendas unifamiliares disponen de una plaza de aparcamiento. Siendo pocos los edificios residenciales con capacidad para mayores cifras.

11.3 OCUPACIÓN DEL VEHÍCULO EN EL ESPACIO PÚBLICO



Se ha vuelto a analizar la oferta de aparcamiento tanto en vía pública como en zonas preparadas para ello.

Existen 117 plazas entre los aparcamientos objeto del estudio, el de la calle Fragua y otra zona habilitada en la calle Beneficencia. De estas, tan sólo 35 son de acceso gratuito en la actualidad.

Aunque en la mayoría de las calles está prohibido el estacionamiento, en el viario, ya sea en línea o en batería está delimitado un espacio con capacidad para 253 plazas de aparcamiento de las cuales 9 están reservadas para personas con algún tipo de disfunción o para los cuerpos de seguridad y servicios urbanos. Esto supone un total de 370 plazas. De estas, las 253 que ocupan parte de las calles, representan una superficie aproximada de 3700 m², contando el espacio reservado sólo para estacionamiento y sin tener en cuenta el espacio reservado para la circulación. Esto supone una superficie 6 veces mayor que el espacio libre actual de la plaza del ayuntamiento.

En un entorno no demasiado amplio hay una buena oferta de aparcamiento, pero se ha querido señalar en el plano aquellos puntos donde estando prohibido aparcar se siguen produciendo estacionamientos principalmente de carácter temporal pero que están ocupando un espacio no autorizado.

La ocupación de estos espacios se realiza en vías de un sentido, en la propia calzada de calles cuya sección permite el paso de otro vehículo en movimiento o en aquellas otras donde la acera no tiene ninguna función ni utilidad para el peatón y el vehículo aprovecha este espacio para estacionar.

Da igual que el estacionamiento de un vehículo dure a penas de 10 a 15 minutos, ya que a continuación viene otro con el mismo carácter temporal a ocupar el espacio.

Esto sucede con más frecuencia los fines de semana en horarios de compra y en las operaciones de carga y descarga de mercancías.

Esto sucede mientras el aparcamiento de Las Canteras tiene infrutilizado gran parte de su superficie.



Fig. 21 Estacionamiento irregular de carácter temporal.

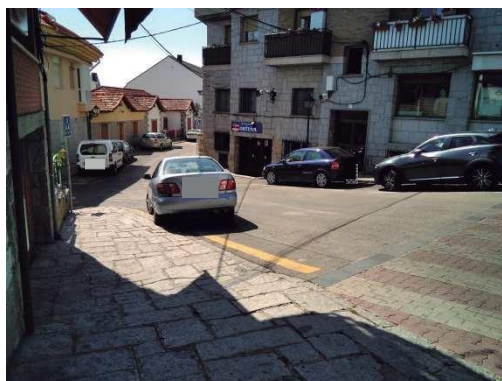


Fig. 22, 23, 24 y 25 Estacionamiento irregular de carácter temporal

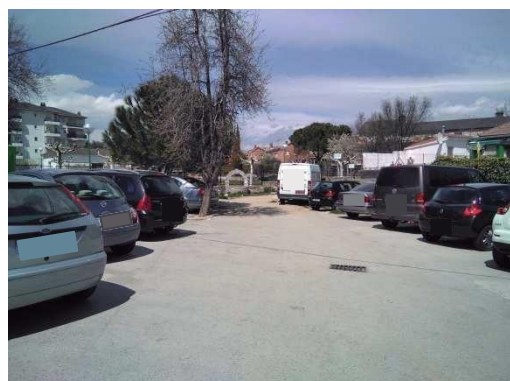
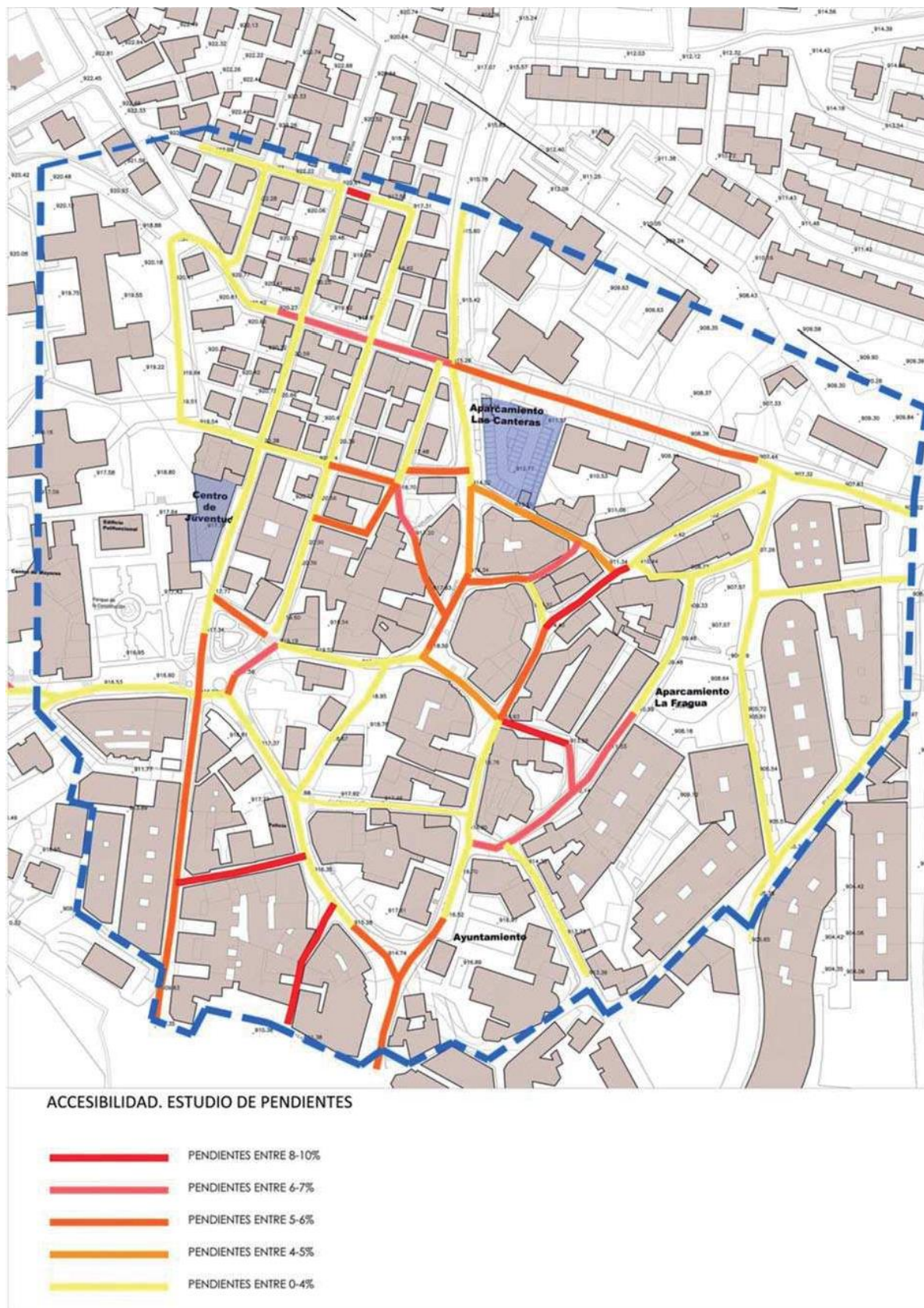


Fig. Aparcamiento las Canteras (fig. 26 y 27) vacío frente al de la Fragua y calle Beneficencia (fig. 28 y 29)

11.4 ACCESIBILIDAD. PENDIENTES



Se han considerado las condiciones de accesibilidad en los itinerarios relacionados con el entorno de los aparcamientos.

Existen pocas calles que estén entre el 8 y 10% de pendientes en recorridos de más de 50 metros. La mayoría tiene unas pendientes entre el 4 y 6% lo que les da unas condiciones aceptables desde el punto de vista de la accesibilidad.

El problema en este punto es el diseño de las aceras:

- La ausencia de sección suficiente en favor del automóvil
- La ocupación del mobiliario o soportes para infraestructuras urbanas (postes de luz, señales, farolas, etc.)
- El elevado desnivel que presentan en muchas de ellas los bordillos.
- Ausencia de zonas de descanso

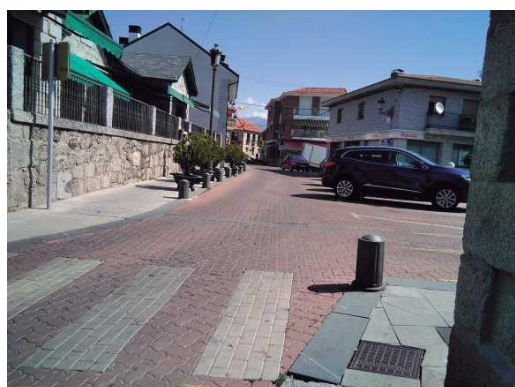


Fig. 30 y 31 Elementos que invaden el espacio del peatón. Calle Real

No es por tanto una cuestión de topografía, tanto más de calidad del diseño del espacio público pensado sobre todo para garantizar la comodidad en la circulación de vehículos.



Fig. 31 y 32 Calles sin aceras, pero con espacio reservado para vehículos.

CARACTERIZACION DE CALLES

SECCIÓN TIPO. CALLE REAL .ESTADO ACTUAL

El espacio para circulación de peatones.
La calzada es de un sólo carril pero permite puntualmente el estacionamiento de vehículos.
Demasiada ocupación de mobiliario urbano en zona peatonal.



CARACTERIZACION DE CALLES

SECCIÓN TIPO. CALLE REAL. PROPUESTA.MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD PEATONAL . REDUCIR ESPACIO PARA VEHÍCULOS.

Reducir el espacio para circulación de vehículos al mínimo posible en beneficio de los espacios peatonales que permita reubicar el mobiliario urbano.



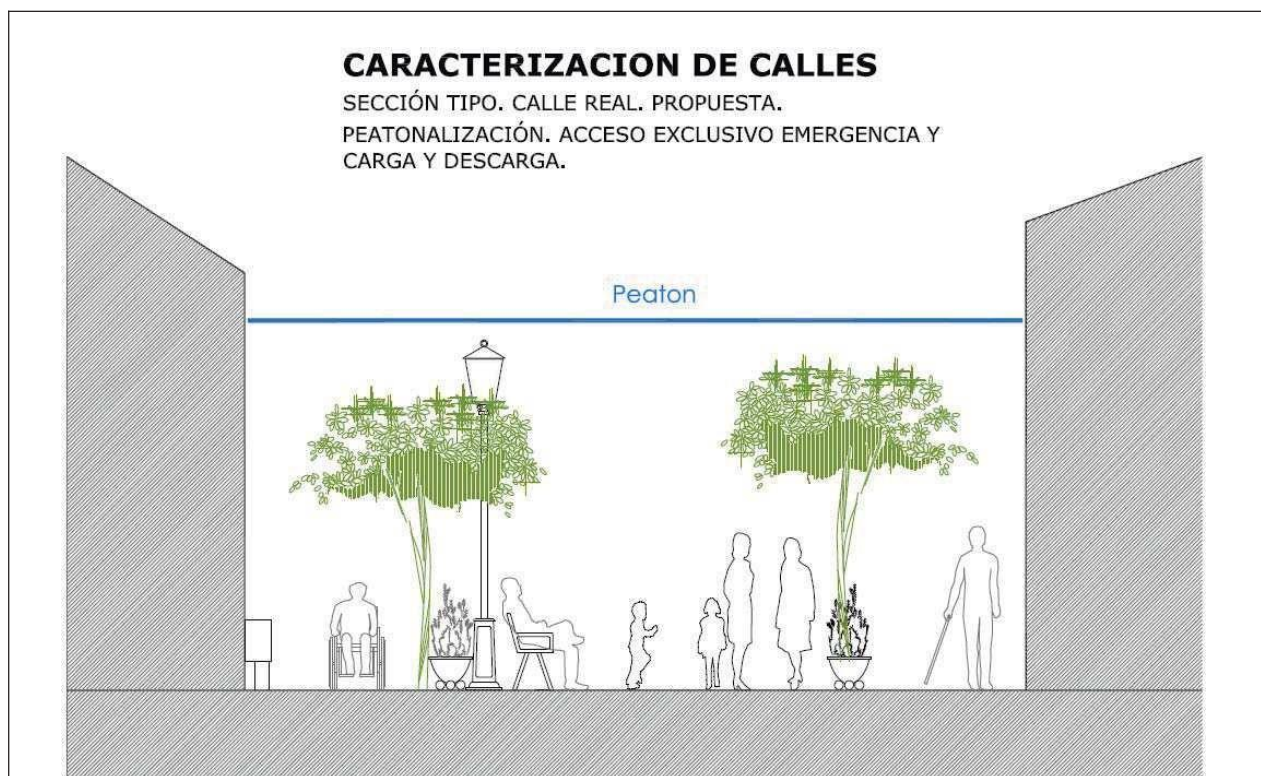


Fig. 33 Esquema de caracterización Calle Real. Estado actual y distintas propuestas para la mejora de su calidad urbana y accesibilidad

11.5 CARACTERIZACIÓN DE LA SECCIÓN DE LAS CALLES.

Como se ha comentado en el análisis del tejido y desarrollo urbano, el espacio público en el Casco urbano es el resultado, por una parte, del encuentro de caminos pecuarios y espacio libre entre las edificaciones de una población de origen ganadero y, por otra, el viario necesario para dar acceso a las parcelas de las primeras colonias de veraneantes ejecutadas sin un proyecto de urbanización.

En ambos casos las calles no están proyectadas ni se originan para el uso en circulación o estancia del automóvil.

La ausencia del espacio reservado para el peatón está generalizada con diferentes casos:

1. No existe segregación de usos. Al no existir espacio reservado, el más invasivo se apodera del espacio.



Fig. 34 Calles sin aceras.

2. En otros casos, existe separación física de circulaciones entre vehículos y peatones, pero con aceras mínimas, como se recogen en las fotografías figuras 16, 31 y 32.

Al no poder circular por las aceras los vehículos aprovechan estos centímetros para estacionar ocupando esta y parte de la calzada dejando el paso estricto a los que circulan.

3. Se han realizado adaptaciones del viario para mejorar su accesibilidad y recorridos peatonales como en la Calle Real pero, como se recoge en los esquemas de sección de calle de la figura 33, la mayor sección sigue siendo para el automóvil lo que permite ocupar la calzada con vehículos en circulación y estacionados. Mientras el espacio reservado para el peatón es invadido por señales de tráfico, mobiliario, farolas, etc.

Se debería poder ganar sección peatonal en estas calles lo que ayudaría a regularizar el estacionamiento ilegal de carácter temporal.

12. OTROS ESTUDIOS Y ANÁLISIS

12.1 RELACIÓN DE LOS APARCAMIENTOS CON EL TRANSPORTE PÚBLICO Y EQUIPAMIENTOS



Fig. 35 Mapa de transporte público. (Fragmento de la publicación de la Comunidad de Madrid)

El Casco Urbano y su entorno tienen cuatro líneas de autobuses que le dan servicio con dos paradas próximas. Los aparcamientos de estudio no tienen el carácter de disuasorio como lo tiene el de la estación de RENFE.

No existe una línea interna de transporte que comunique las distintas urbanizaciones con el centro. Todas las líneas conectan el municipio de Madrid y otras poblaciones.

12.2 ESTUDIO DE MERCADO

Se ha realizado un estudio de mercado durante dos meses en distintos portales inmobiliarios sobre la oferta y demanda de plazas de garaje en alquiler y venta.

Como dato característico es la poca oferta de plazas. En dos meses se han contabilizado diecisiete ofertas diferentes, nueve de ellas en venta y en alquiler.

En los datos que aparecen en la página vemos que muchas de ellas llevan 190 y 245 días anunciándose.

Se ofertan principalmente plazas cubiertas, próximas al Casco Urbano por un valor que oscila entre los 100 y 60 € mes. Las plazas semi-cubiertas están en 40€/mes. Este precio aumenta en el periodo vacacional llegando hasta los 100€/mes.

Existe más oferta de venta de plazas de aparcamiento cubiertas con un valor medio entre los 500 y los 800€/m².

OFERTA ALQUILER MES DE MAYO:

OFERTA Alquiler de garajes en **Alpedrete** (MADRID) r244003535 **190 días**

ALQUILO PLAZA GARAJE ALPEDRETE

Para coche o moto alquiler en principio de lunes a viernes de 9. 30 a 20 hs. Coche mediano o pequeño. Puerta automática

40€ Particular VER MAPA

coche

CONTACTAR ➔ COMPARTIR ♥ FAVORITO 📊 ESTADÍSTICAS ⚠ DENUNCIAR

OFERTA Alquiler de garajes en **Alpedrete** (MADRID) r239048946 **245 días**

PLAZA GARAJE CENTRO ALPEDRETE

Para coche mediano o pequeño. De momento hasta septiembre. Puerta automática

40€ Particular

coche

CONTACTAR ➔ COMPARTIR ♥ FAVORITO 📊 ESTADÍSTICAS ⚠ DENUNCIAR

ALQUILER MES DE JULIO




Garaje en camino Berrocal, 2, Alpedrete

100 €/mes

Plaza para coche pequeño


📞 918 501 496

VENTA EN MES DE MAYO:




Garaje en avenida de los Canteros, 16, Alpedrete
8.500 €
 Plaza para coche grande
 Plaza junto al acceso por escalera a un "Patio Corrala" interior desde el que se accede a las viviendas. Se muestran fotos del edificio. Gastos...

📞 607 489 936



Garaje en travesía de la Fragua, 4, Alpedrete
10.000 €
 Plaza para coche grande
 Plaza de garaje céntrica. Cerca del ayuntamiento.


📞 667 685 261



Garaje en calle de la Primavera, 94, Alpedrete
8.500 €
 Plaza para coche grande


📞 665 778 466

VENTA EN EL MES DE JULIO




Garaje en calle del Maestro, 7, Alpedrete
10.500 €
 Plaza para coche grande
 plaza de garaje grande en garaje privado de a penas 10 vehiculos, centríco, puerta automática, paga 14 euros de comunidad. 10500 euros iva incluido.

📞 648 700 327




Garaje en camino de la Estación, 20, Alpedrete
6.000 €
 Plaza para coche pequeño
 Plaza de garaje en urbanización Cerca de los Pinos. 11,16 m2, para coche mediano. Puerta con mando a distancia. Gastos de comunidad 8,20€/mes.

📞 607 434 852




Garaje en camino Berrocal, 2, Alpedrete
12.000 €
 Plaza para coche pequeño
 4 m de largo 2 m de ancho.

📞 918 501 496




Garaje en Primavera, 94, Alpedrete
6.500 €
 Plaza para coche grande
 Se vende plaza de parking. Precio económico en complejo Feijoo de Alpedrete Plaza para coche grande.

📞 932 991 907




Garaje en Alpedrete
5.500 € ~~6.000 €~~ - 8%
 Plaza para coche grande
 plazas de garaje a la venta en el centro de alpedrete. En diferentes localizaciones muy centrícas, edificios con puertas automáticas C...

📞 914 893 209




Garaje en Alpedrete
6.175 €
 Altamira vende un estupendo garaje localizado en el atractivo municipio de Alpedrete, provincia de Madrid. Se trata de una práctica plaza de...

📞 910 751 729 [Contactar](#) [Guardar](#) [Descartar](#)




Garaje en calle los Molinos, 23, Alpedrete
9.800 €
 Plaza para coche grande
 vendo plaza de garaje (13000?) y trastero 3.70m2 (3600?) 5 m de largo 2 m de ancho.

📞 617 360 105 [Contactar](#) [Guardar](#) [Descartar](#)



Garaje en travesía de la Fragua, 4, Alpedrete
10.000 €
 Plaza para coche grande
 Plaza de garaje céntrica. Cerca del ayuntamiento.

📞 667 685 261



Garaje en calle de la Primavera, 94, Alpedrete
8.500 €
 Plaza para coche grande

📞 665 778 466

Fig. 36 Detalles de páginas web. Idealista.com y Fotocasa.com

11.3 EVOLUCIÓN DEL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

Fuente de datos: Ayuntamiento de Alpedrete 17-02-2017

TOTAL: 9.119 Vehículos

TIPO	Nº	NOTA
Autobuses	15	
Camiones	678	
Motocicletas	1043	
Remolques y semirremolques (caravanas)	83	
Tractores	38	26 son tracto-camiones. Cabeza tractora
Turismos	7262	18 Híbridos

EXENTOS DE TASAS

TIPO	Nº
Discapacidad	195
Bonificados >25 años	266
Servicio de transporte público	0
Vehículos agrícolas	0
Diplomático	0
Municipales	20

Con datos de hace un año tenemos **7.262 turismos** en una población de **14. 248 habitantes** por lo que el grado de motorización es elevado. La Comunidad de Madrid con una población de 6.466.996 habitantes registraba en 2016 una cifra de 4.442.952 vehículos

A excepción del Casco Urbano que por su configuración, servicios y dotaciones funciona como un barrio el resto de los desarrollos y ocupaciones residenciales del municipio tiene, como se viene insistiendo, la necesidad del uso del vehículo para hacer los desplazamientos más básicos tanto en compras de artículos de primera necesidad como para asistencia a usos dotacionales o lugar de trabajo.

Estos desplazamientos no se producen siempre en el interior del municipio utilizando las poblaciones colindantes para la realización de compras, uso de dotaciones, actividades de ocio, etc.

Cabe señalar el número de vehículos híbridos aunque no es significativo, ya que en estos dos últimos años el mercado de vehículos híbridos y eléctricos se ha desarrollado con mucha intensidad, principalmente por motivos medioambientales, impuestos y posibilidad de seguir utilizando el vehículo en entornos urbanos con acceso restringido a los que tienen como combustibles los derivados del petróleo.

Demografía

Población a 1/1/2015 (*)	14.248
Hombres	7.048
Mujeres	7.200
(*) Fuente: INE	
Censo de conductores a 31/12/2015	8.302
Hombres	4.479
Mujeres	3.823

Parque de vehículos automóviles

		Antigüedad media (parque con menos de 25 años)
Parque Total a 31/12/2015	9.199	10,0
Ciclomotores	252 (3%)	12,1
Motocicletas	815 (9%)	9,2
Turismos	6.998 (76%)	9,8
Furgonetas	547 (6%)	11,3
Camiones	472 (5%)	10,8

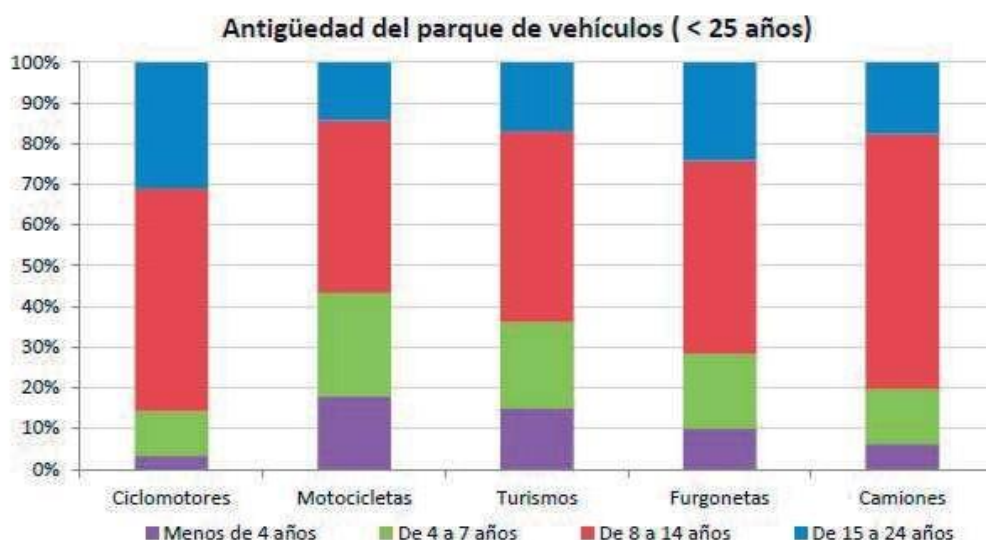


Fig. 37 Parque de vehículos. Año 2015. (Fuente DGT)

13. ENCUESTAS

13.1 DISEÑO

Para completar la toma de datos se realiza una encuesta a un sector de la población coincidente en **distintos días y franjas horarias**, como fuente de información de los hábitos y tendencias en movilidad de los usuarios de la zona. Por lo que esta encuesta no va dirigida exclusivamente al uso de los aparcamientos y zonas de estacionamiento sino que también estudia patrones de movilidad. Se incluyen por tanto preguntas sobre el uso y conocimiento del transporte público o recorridos peatonales.

Ya que la población del municipio es sensible a los cambios de **estacionalidad** se programan tres de los días de encuestas en fin de semana para recoger datos de un sector de la población que aumenta en esos días y, aunque puntualmente, producen mayor impacto en la zona de estudio.

Las encuestas han sido realizadas por tres personas diferentes, preguntando y cumplimentando las respuestas a pie de calle y anotando los comentarios que hacían los encuestados.

MES DE JUNIO DIA:	HORARIO	NÚMERO DE ENCUESTAS: 112
JUEVES 14	7:30 – 10:30	16
SÁBADO 16	12:30– 14:30	28
DOMINIGO 17	17:30– 19:30	26
MIÉRCOLES 20	18:30– 21:30	12
SÁBADO 23	9:30– 13:30	30

Es un total de **112 encuestas** repartidas en **distintos días y franjas horarias** para abarcar los diferentes perfiles de usuarios.

La disposición a la participación ha variado dependiendo del día y franja horaria. Como norma general, uno de cada tres invitados a participar en la encuesta aceptaba la oferta.

Dentro de la delimitación del ámbito de estudio, las zonas más frecuentadas para los cuestionarios han sido las del aparcamiento de Las Canteras y usuarios de la zona de estacionamiento en la calle Beneficencia y Collado Mediano, además de las calles comerciales y Plaza de la Constitución.

La encuesta se estructura en los siguientes apartados:

- A. Perfil social
- B. Perfil de usuario de vehículo. Hábitos de movilidad.
- C. Uso de aparcamiento y zonas de estacionamiento.
- D. Transporte Público
- E. Recorridos peatonales

(Se incluye como anejo el modelo de encuesta sobre el que se ha trabajado)

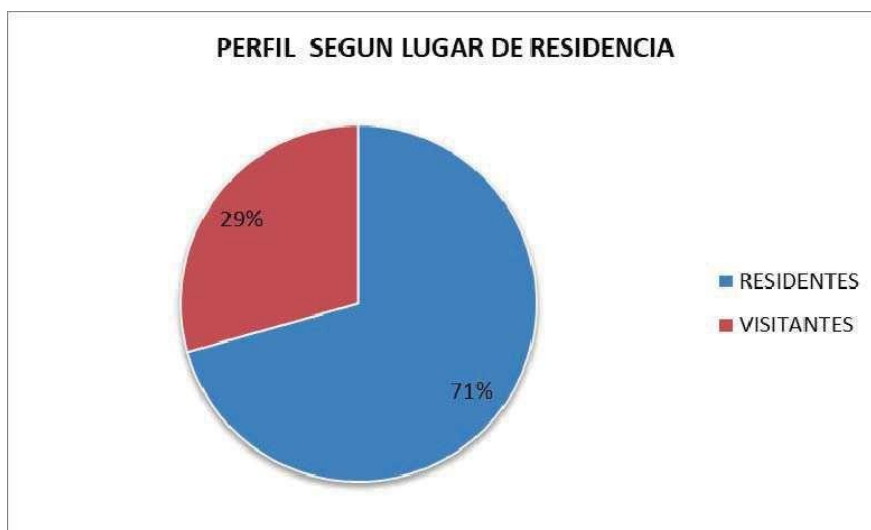
13.2 RESULTADOS

A. DATOS SOCIALES

- El 71 % de los encuestados son residentes en el municipio, principalmente en la zona del Casco Urbano y alrededores. De los 112 encuestados sólo 4 residen en urbanizaciones del municipio alejadas del centro y vienen a la zona por motivos laborales.

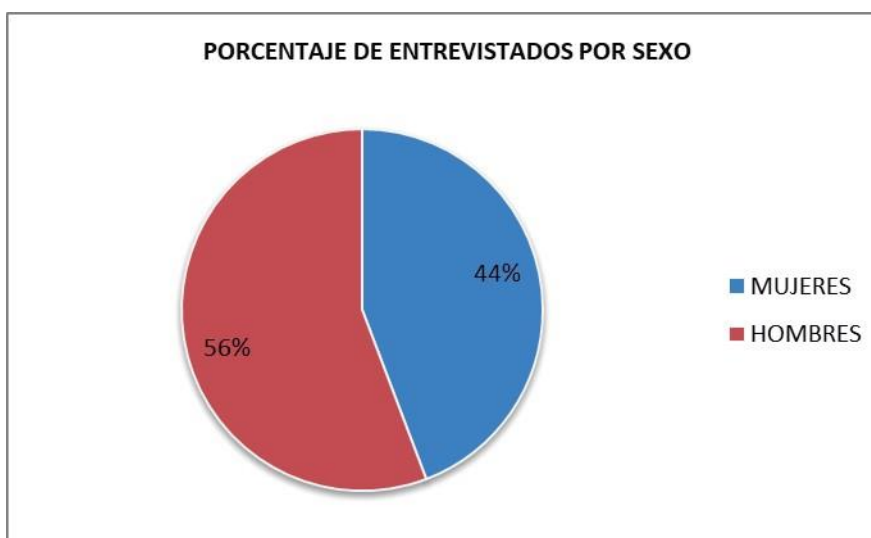
Se ha metido en el concepto de visitantes a los no residentes en el municipio pero que son:

- Trabajadores de la zona (Centros públicos, comercios, sector servicios, etc.)
- Eventuales: clientes de comercios, usuarios de equipamientos municipales, visitantes de fin de semana o veraneantes, turistas, etc.



Grafica 1: Perfil según residencia.

- Por sexo, un 44% de los encuestados son mujeres y el 85 % de los encuestados trabajaba.



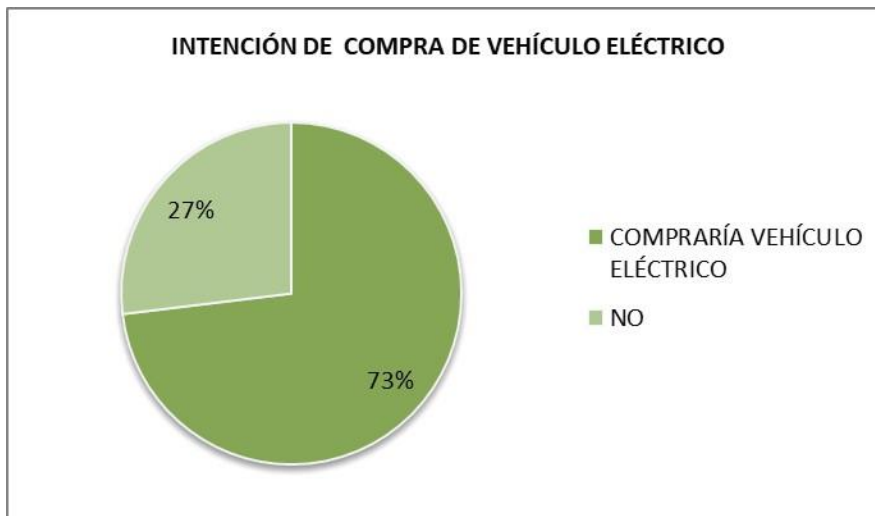
Grafica 2: Perfil según sexo.

B. PERFIL USUARIO VEHÍCULO PRIVADO

Un 88,46 % tiene carnet de conducir aunque conduce el 86,51 %.

El 54 % tiene dos o más vehículos en su domicilio, principalmente turismo y moto.

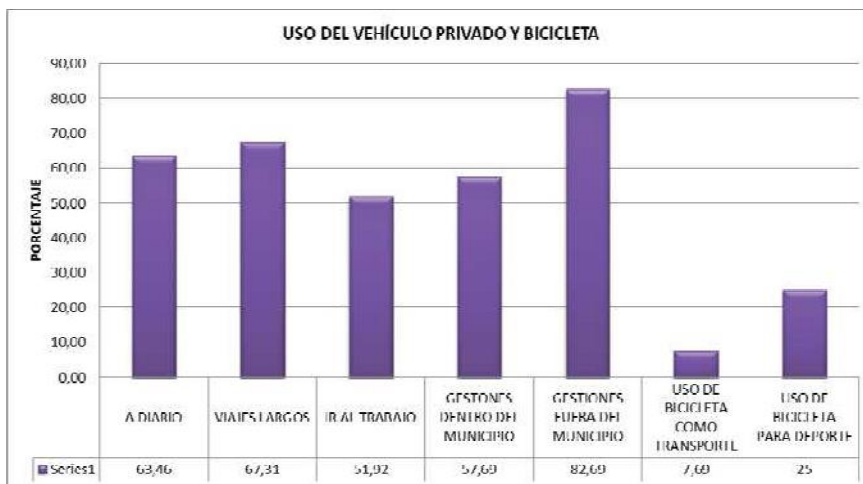
Sobre propietarios de vehículos eléctricos, tan sólo, uno no residente en el municipio ha confirmado tener un vehículo híbrido. Sin embargo la intención de compra para el próximo vehículo se manifiesta en un porcentaje del 73% justificado por motivos medioambientales en el 100% de los confirmados.



Grafica 3: Intención de compra de vehículo eléctrico o híbrido

Los argumentos del 27% que no se compraría en la actualidad un vehículo eléctrico derivan más de la desconfianza en la tecnología y del precio más que en la dificultad para la recarga.

Sobre el uso del automóvil más del 60% lo utiliza a diario y para viajes largos.



Grafica 4: Itinerarios con vehículo privado

Llama la atención la necesidad del vehículo para las gestiones dentro y sobre todo fuera del municipio. El uso de la bicicleta no está muy generalizado como medio de transporte ni como vehículo para actividades de ocio y deportivas.

C. USO DE APARCAMIENTO Y ZONAS DE ESTACIONAMIENTO.

El 81% de los encuestados había aparcado en zona permitida. De estos un 23% tenía plaza en reservada o comprada en la zona.

Hay que recordar que las encuestas se hacen en la Calle Real, aparcamiento Las Canteras y calles aledañas. El 19% de los que confesaba estar estacionado en zona prohibida argumentaba que eran cuestión de cinco o diez minutos para recoger alguna compra o por estar esperando a alguien que estuviera dentro del comercio.

La percepción sobre la facilidad de aparcamiento en el Casco es de tal sólo un 23%.

Este dato contrasta con el reflejado en el año 2011, cuando el aparcamiento de Las Canteras era gratuito y donde un 50% de los entrevistados consideraba que era fácil aparcarse en la zona de Casco.



Grafica 5: Apreciación de la dificultad para estacionar

No obstante la dificultad para estacionar es subjetiva porque el aparcamiento de Las Canteras ha estado prácticamente vacío y no se ha llegado a completar en ninguno de los días en los que se realizaron las encuestas estando a menos de dos minutos del lugar de destino.

El objetivo de los conductores es estacionar lo más cerca posible de su lugar de destino, si puede ser en la puerta mejor. Por ese motivo, tan sólo un 17% tarda más de 10 minutos en encontrar el sitio.

El tiempo en estacionar oscila principalmente en torno a los 5 minutos. Los que no han tardado nada están relacionados también con los propietarios de plaza de aparcamiento o abonados.



Grafica 6: Tiempo necesario para encontrar plaza.

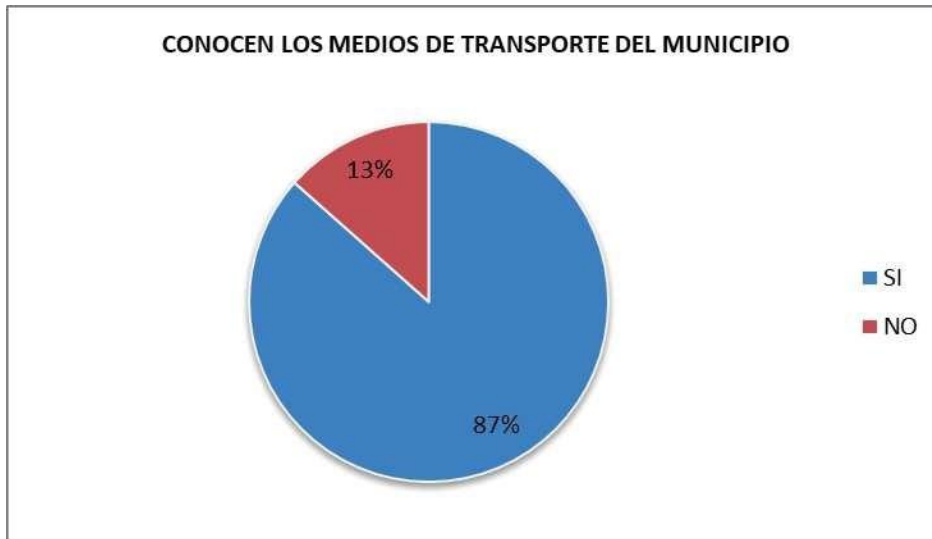
Sobre la intención de pago por estacionar, los datos no han variado mucho respecto del año 2011.

Un 79% no está dispuesto a pagar por estacionar en el municipio y tan sólo el 17,31% está dispuesto a alquilar o comprar plaza de aparcamiento.

La tarifa máxima que se está dispuesto a pagar son 0,50€ la hora de estacionamiento y 40€ por el alquiler o abono mensual.

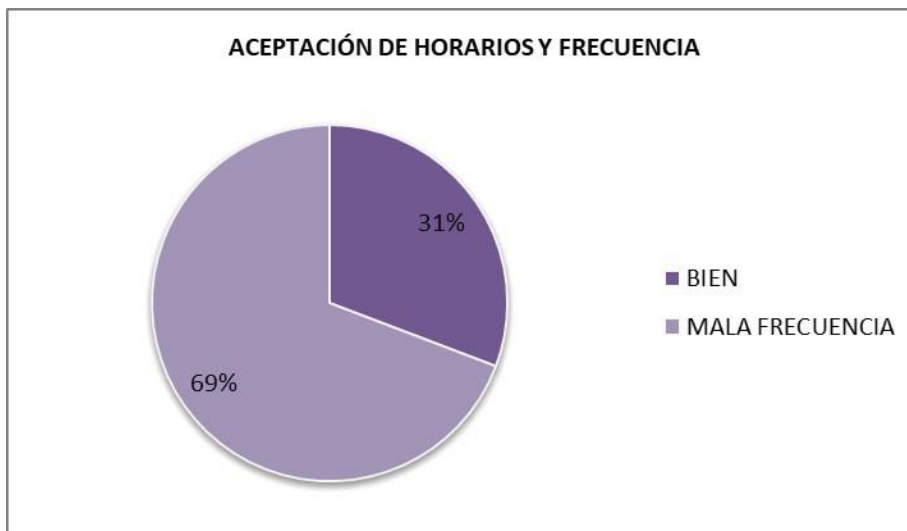
D. TRANSPORTE PÚBLICO

Un 87% conoce los medios de transporte que existen en el municipio, aunque sólo lo utilizan un 62%. De los encuestados un 58% utiliza el autobús y tan sólo el 23% Renfe Cercanías. Y de los usuarios del transporte público tan sólo un 13% lo utiliza para ir a su puesto de trabajo.



Grafica 7: Conocimiento de medios públicos de transporte.

Sobre la opinión del servicio de autobuses se recogen numerosas quejas sobre la falta de horarios sobre todo en fines de semana y de la poca frecuencia de paso en un 69% de las encuestas. Sin embargo la localización de las paradas tiene mayor grado de aceptación.



Grafica 8: Aceptación del servicio.

E. RECORRIDOS PEATONALES

En la serie de preguntas de este apartado se incluía el tema de la accesibilidad.

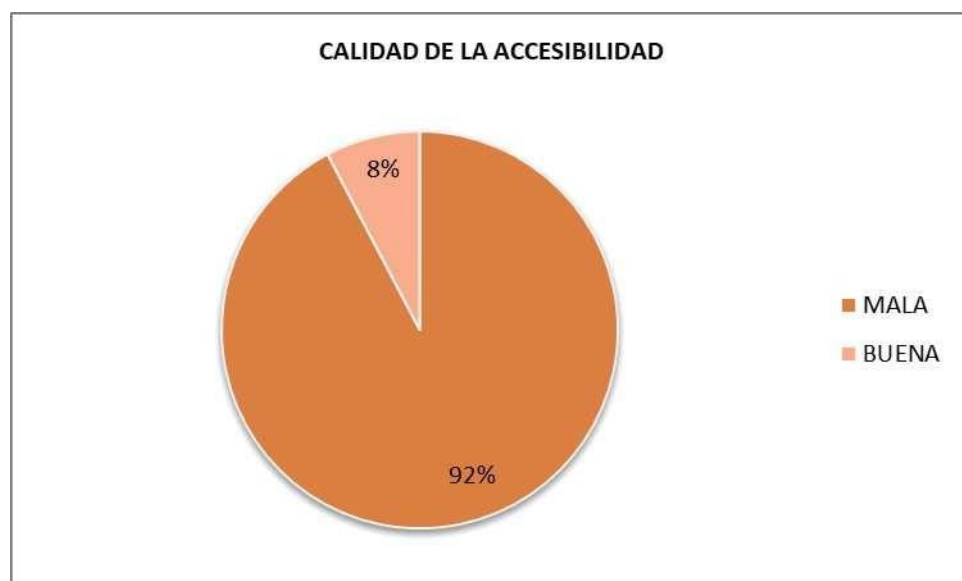
Un 2% de los encuestados es usuario de silla de ruedas y un 10% necesita ayuda con bastón o muletas.

En el primer modelo de encuesta sólo se preguntaba por la necesidad de ayuda para caminar, pero al realizar la pregunta respondían también dando su opinión sobre las condiciones de accesibilidad y se decidió añadir esta pregunta.

Un 92% se queja de las condiciones de accesibilidad en el municipio por los siguientes motivos:

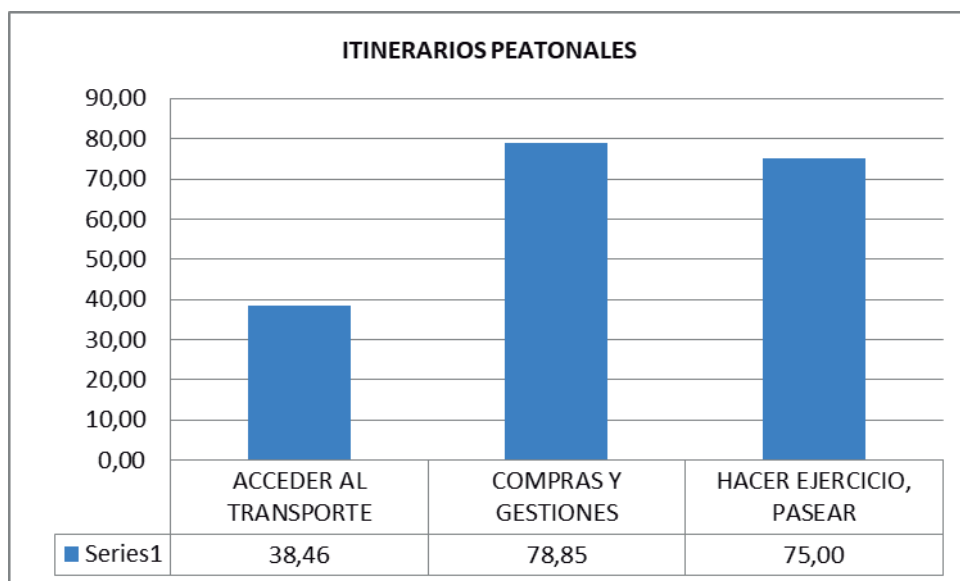
- Altura de bordillos
- Aceras estrechas
- Obstáculos en aceras: farolas, postes, bolardos, papeleras, etc.
- Pendiente de las calles
-

Muchos comentarios hacían referencia a la facilidad para andar preferiblemente por la calzada, sobre todo si se va en silla de ruedas o con un carrito de niños.



Grafica 9: Condiciones de accesibilidad

Las calles donde se realizan las encuestas son muy transitadas por peatones que realizan sus compras diarias o actividades de ocio en los locales comerciales existentes. Hay que hacer referencia en este punto que un 70 % de los entrevistados eran residentes de la zona.



Grafica 10: Motivación en los itinerarios peatonales.

13.3 CONCLUSIONES

- La mayor parte de los encuestados son residentes en la zona de estudio. El porcentaje varía los fines de semana **donde crece puntualmente** la presencia de visitantes ocasionales que se acerca al centro a realizar alguna compra.
- La población residente y visitante en el municipio posee vehículo y tiene necesidad de su uso principalmente **para gestiones y compras fuera del municipio.**
- Hay **mucha sensibilización por los problemas medioambientales** y es la principal causa por la que cambiarían su vehículo actual por uno eléctrico.
- Existe la apreciación que estacionar en el Casco Urbano resulta difícil partiendo que se puede encontrar plaza en las calles en un tiempo que oscila de 5 a 10 min y el aparcamiento está libre.
- **Debido a esta facilidad un 80 % de los encuestados no estaría dispuesto a pagar por estacionar, el 20 % restante coincide con automovilistas que son visitantes ocasionales o ya son abonados.**
- Sobre el transporte público las quejas se dirigen principalmente a la frecuencia del servicio. Las líneas y paradas son conocidas por un 90% de los entrevistados aunque no todos son usuarios.
- Los residentes en el centro urbano del municipio son usuarios de estas calles y realizan recorridos peatonales para compras, paseos y gestiones. Ha resultado llamativo que sin estar explícitamente detalladas preguntas sobre **accesibilidad han dado quejas concretas** sobre este tema insistiendo en la altura de los bordillos y la necesidad de utilizar la calzada para circular si se va en silla de ruedas, con carrito de bebe o de la compra .
- En esta zona no está muy activo el uso de la bicicleta.

PARTE II:

VALORACIÓN DEL INFORME DEL AÑO 2011 EN EL CONTEXTO ACTUAL

14. ANÁLISIS COMPARATIVO DEL INFORME PARA LA EXTERNALIZACIÓN DE LA GESTIÓN: “Estudio de Demanda. Aparcamiento V.3”

El punto más importante que hay que destacar es la diferencia de objetivos entre el “*Estudio de Demanda. Aparcamiento V.3*” con el presente informe.

La toma de **datos y análisis van enfocados a estudiar la rentabilidad de la explotación**. Por este motivo es más importante estudiar los periodos de rotación de los vehículos y hacer el inventario de plazas ofertadas en las calles aledañas que estudiar los problemas y hábitos de los ciudadanos, calidad del espacio urbano o accesibilidad.

El estudio encargado en el año 2011 para la externalización de la gestión del aparcamiento recoge datos muchos de los cuales se han actualizado en este informe, pero desde enfoques totalmente diferentes y para objetivos distintos:

- **Datos de ocupación del viario** desde el punto de vista del vehículo: capacidad del viario, tipo de estacionamiento, etc.
- **Socioeconómicos.**
- Nivel de motorización, aunque sin precisar combustible o intención de compra de vehículos eléctricos cuando el aparcamiento posee numerosas plazas para su recarga
- **Centros públicos y comercio** como foco de atracción.
- Transporte Público
- Inventario del régimen de uso del aparcamiento y encuestas realizados en un único día 6 de octubre de 2011, viernes, cuando el municipio se mueve por **la estacionalidad**. Siendo su mayor ocupación los fines de semana y los periodos vacacionales obtienen como resultado el día 6 de octubre un 76% de entrevistados como visitantes. Cifra que no coincide con las encuestas realizadas para este informe donde el perfil mayoritario, a excepción de los fines de semana, es residente en el Casco Urbano o alrededores.

En este estudio ya se aventuraba, tras del resultado de las encuestas, realizadas cuando el aparcamiento era gratuito, la aceptación del cambio en el modelo de gestión.

- Un 43% opinaba que era fácil aparcar frente al 23% de los resultados actuales. Hay que señalar en este punto que en el momento en el que se realizaron las encuestas **estaba abierto el aparcamiento de forma gratuita**. Muestra de ello es que un 51% de los encuestados estaba estacionado en el aparcamiento municipal.
- Por otra parte un 83% de los residentes encuestados no estaban a favor del cobro de ninguna tasa por el uso del aparcamiento y un **57% de los visitantes no estaría dispuesto a pagar por el tiempo de estacionamiento**.

Gráfico 21 Grado de dificultad de estacionamiento en el ámbito

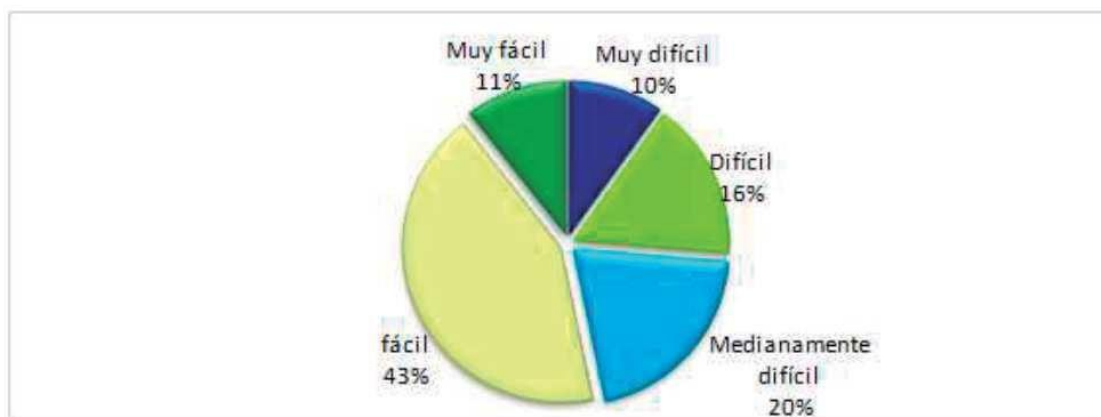


Gráfico 22 Lugar de estacionamiento en el ámbito



Gráfico 25 Motivo visitantes para no usar el aparcamiento

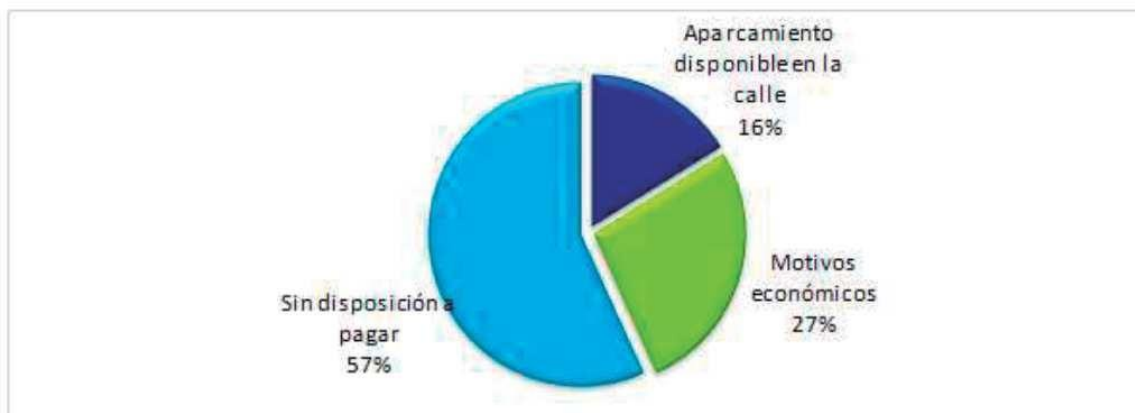
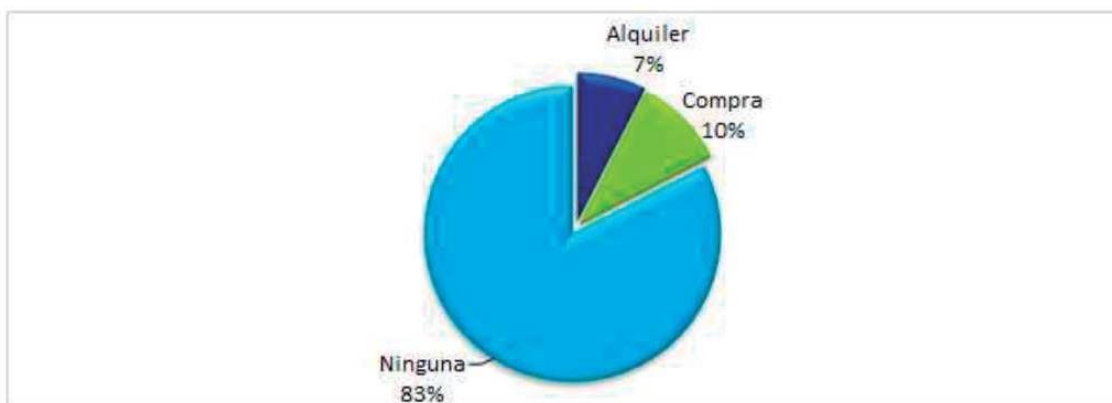


Gráfico 28 Opción de los residentes



CONCEPTO	IMPORTE AÑO BASE
Personal	52.000,00 €
Administración	3.600,00 €
Mantenimiento	2.200,00 €
Consumibles	800,00 €
Suministros y comunicaciones	2.300,00 €
Seguro	1.750,00 €
Impuestos y Tasas	2.000,00 €
TOTAL GASTOS DE EXPLOTACIÓN	64.650,00 €

Fig. 37 Gastos de explotación del informe para el aparcamiento de las Canteras

PARTE III:

CONCLUSIONES GLOBALES

Introducíamos este estudio con las referencias de urbanistas como Jane Jacobs o Jan Gehel pioneros de las dinámicas actuales de intervención en los núcleos urbanos consolidados para su rehabilitación y humanización. Poniendo hincapié en la calidad y humanización del espacio público que conlleva necesariamente a desalojar el vehículo del mismo y ganar ese espacio como espacio comunicativo y de sociabilización.

Alpedrete conserva en el trazado de las calles y plazas del Casco Urbano una tipología de viario y espacio público representativo de su identidad y orígenes como población ganadera. En unas distancias relativamente cortas se pueden leer distintos momentos de su historia y desarrollo urbano lo que le da a ese entorno una riqueza tipológica y cultural.

Es un entorno urbano vivo, que se mantienen con distintos pulsos o frecuencias a lo largo del año durante las 24 horas del día. La actividad comercial en estas calles y la proximidad a equipamientos y dotaciones le hacen un espacio privilegiado en el municipio.

Por el contrario la reserva de espacio destinado a los vehículos en estas calles tanto para circulación y estacionamiento junto con la falta de diseño desde el punto de vista del peatón y de las condiciones de accesibilidad lo hacen menos atractivo y valorado.

Esta parte del municipio no puede ser ajena a las distintas zonas y urbanizaciones del mismo. Como se ha comentado existen problemas estructurantes de base, debido al modelo de desarrollo donde el planeamiento tiene poco margen de maniobra ya que la ocupación está casi colmatada.

Estas urbanizaciones que han ido colonizando el municipio sin planificación ni urbanización, dando prioridad al uso del vehículo privado son las promotoras del predominio de este uso y no se puede negar su existencia ni su necesidad.

Se tienen que dar soluciones, alternativas y facilidades para minorizar el uso del vehículo privado haciendo más atractivo otros medios de transporte o el itinerario por sus calles.

Ambos aparcamientos tienen como ventaja su ubicación privilegiada:

- Para los **residentes de la zona donde la tipología edificatoria** difícilmente admite la reserva de espacio para el automóvil.
- Para los **visitantes ocasionales** o residentes en otras urbanizaciones del municipio se sitúan a pocos metros del casco urbano y de la zona comercial. Con accesos desde las carreteras perimetrales que no hacen necesario atravesar el centro del pueblo descongestionando sus calles de tráfico.

PARTE IV:

PROPUESTA DE MODELO DE GESTIÓN

15. JUSTIFICACIÓN DE LA REMUNICIPALIZACIÓN DEL SERVICIO DE GESTIÓN

Artículo 103.1 de la Constitución Española: 1. *“La Administración Pública sirve con objetividad los intereses generales y actúa de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la ley y al Derecho”*

La Administración es por tanto un instrumento al servicio de los intereses generales, no al servicio de sus propios intereses. Esta configuración determina el modo de ser y actuar de la Administración Pública y coloca los intereses generales como un elemento clave de referencia de la Administración.

El Ayuntamiento de Alpedrete, como órgano de la Administración Pública, toma la iniciativa para la remunicipalización de la gestión de los aparcamientos municipales fundamentada en el interés general e interés público de otros valores no cuantificables desde el punto de vista económico como son aspectos sociales, medioambientales, calidad urbana, patrimonio histórico, cultural y valores paisajísticos.

No obstante, aunque no es un factor prioritario la rentabilidad económica en la gestión que se pretende asumir si se tienen en cuenta la aplicación de criterios de sostenibilidad de la gestión.

El ayuntamiento es el garante de la protección del medio ambiente urbano, de su Patrimonio cultural e histórico y de la calidad y mantenimiento del espacio público en condiciones de accesibilidad y seguridad.

Ya que **no se vienen cubriendo las expectativas de explotación del informe redactado en 2011, el efecto es contrario a los intereses generales. Existen unos equipamientos municipales que están infrautilizados y que pueden ayudar a resolver la invasión del vehículo en el centro y a compensar las zonas prohibidas de estacionamiento en favor del uso del espacio público por parte de los peatones.**

La remunicipalización de la gestión del aparcamiento debería ser acompañada a corto, medio y largo plazo con otras actuaciones en el espacio público y viario que limitasen la ocupación del vehículo en las

calles. (Ordenanza de carga y descarga, ordenanza de caracterización de viario, peatonalización, mejora de la accesibilidad y mobiliario, etc.)

Mientras que los vehículos tenga opción y capacidad para ocupar el espacio en las calles, este va a estar presente siempre (circulando, estacionado legal o ilegalmente de manera temporal o permanente) dominando el paisaje urbano y condicionando el espacio al peatón.

16. CARACTERÍSTICAS DE LOS APARCAMIENTOS. GASTOS Y CONSUMOS PREVISIBLES

En el apartado 8 de este documento se aportaban datos de los aparcamientos y que tenían que ver más con los factores de localización y situación de la trama urbana. En este epígrafe se analizan las **características como edificación** ya que esta parte va a condicionar el modelo de gestión y forma de uso.

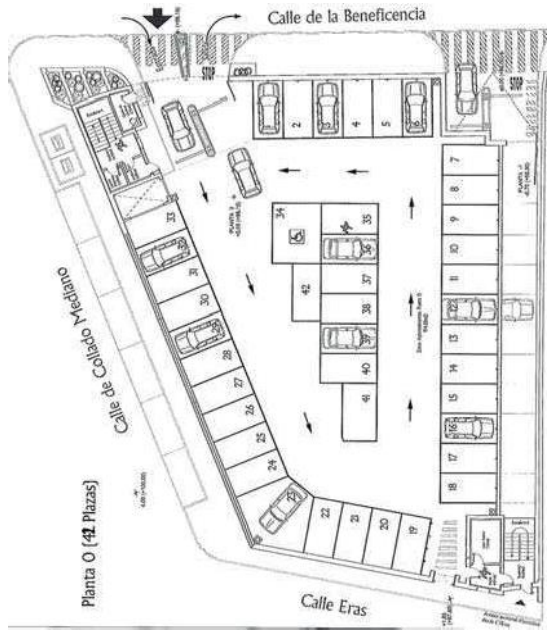
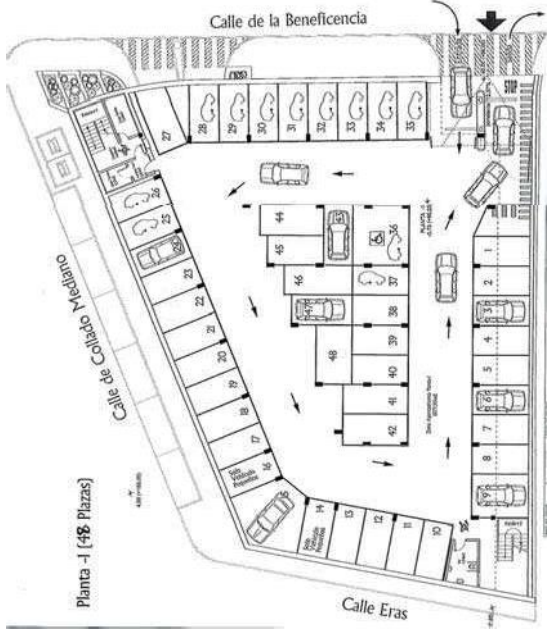
De cada uno de ellos se analiza en el estado actual:

- Accesos
- Distribución
- Instalaciones y equipos

Para poder valorarlo desde los siguientes puntos de vista:

- Seguridad (Cámaras de vigilancia y/o control de accesos)
- Perfil de usuario (abonado, rotación, visitante o servicios municipales)
- Consumos y gastos de materiales y suministros.
- Gastos de mantenimiento y gestión.
- Estado actual de mantenimiento y conservación.

16.1 INVENTARIO APARCAMIENTO “LAS CANTERAS”

	
<p>Planta Baja 48 plazas</p>	<p>Planta semisótano 42 plazas</p>

<p>ACCESOS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dos accesos independientes (uno en cada planta) para vehículos controlados por barrera. Con entrada y salida diferenciadas. • Accesos libres e independientes para los peatones. Sin control de paso. • Dos conexiones peatonales mediante núcleos de escaleras para peatones.
<p>DISTRIBUCIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dos plantas sin comunicación para vehículos entre ellas. • La planta semisótano, parcialmente cubierta. Con 1.168,7 m2 de superficie, 42 plazas destinadas a aparcamiento, un aseo y varios cuartos destinados para almacén y cuadros de instalaciones. <ul style="list-style-type: none"> - 9 de las 42 plazas están semi-cubiertas - 12 de las 42 plazas tienen preinstalación de recarga eléctrica para vehículos. - 2 de las 42 plazas tiene un tamaño inferior. Destinada a vehículos pequeños. - 1 plaza de las 42 está reservada para discapacidad. • Planta sobre rasante. Capacidad para 48 plazas, 1024,46m2. No tiene ningún tipo de cubrición. Caseta y puesto de control y almacén. <ul style="list-style-type: none"> - 1 plaza reservada para discapacidad

(El inventario de instalaciones y equipos son datos aportados por el Ayuntamiento)

INSTALACIONES	<p><u>Instalación Eléctrica según REBT con alumbrado de emergencia.</u></p> <p>Planta alta 4 ud Columnas con 8 focos de 250W 2 ud Plafon</p> <p>Planta baja 16 ud puntos de luz temporizados 21 ud regletas 2x16 led 8 ud regletas 2x10 led 6 ud Cajas dobles de recarga inteligente de 3,6kw por punto 1 ud Plafon</p> <p><u>Instalación Contra Incendios de acuerdo con normativa y proyecto incluida señalización.</u></p> <p>Planta baja 5 ud Extintores 27Af183B 1 ud Extintor CO2 5kg 89B 3 ud Recipientes para trapos 4 ud Recipientes para arena 3 ud BIES 1 ud Centralita detección de incendios 6 ud Placas de señales extintores 3 ud Placas de señales BIES</p> <p><u>Instalación Fontanería y Aparatos sanitarios</u></p> <p>Planta baja Un aseo equipado con: 1 ud Lavabo 1 ud Inodoro 1 ud Urinario 2 ud Punto de agua (junto a escalera) 1 ud Punto de agua (en jardinera exterior)</p> <p><u>Instalación Control de Accesos</u></p> <p>Planta alta 1 ud Expendedor de tickets 1 ud Receptor de tickets 2 ud Barreras entrada y salida 1 ud cajero automático</p> <p>Planta baja 1 ud Expendedor de tickets 1 ud Receptor de tickets 2 ud Barreras entrada y salida</p> <p><u>Mobiliario y equipamiento</u> Equipo informático de gestión de cobro manual 1 ud LCD monitor ACER 18,5" 1 ud Cajón RJ11 (HS 410 Black) 1 ud Extensa E470 Acertorre 1 ud Impresora 1 ud Display para tickets LCD 1 ud Airphone 1 ud Impresora de tickets</p>
----------------------	--

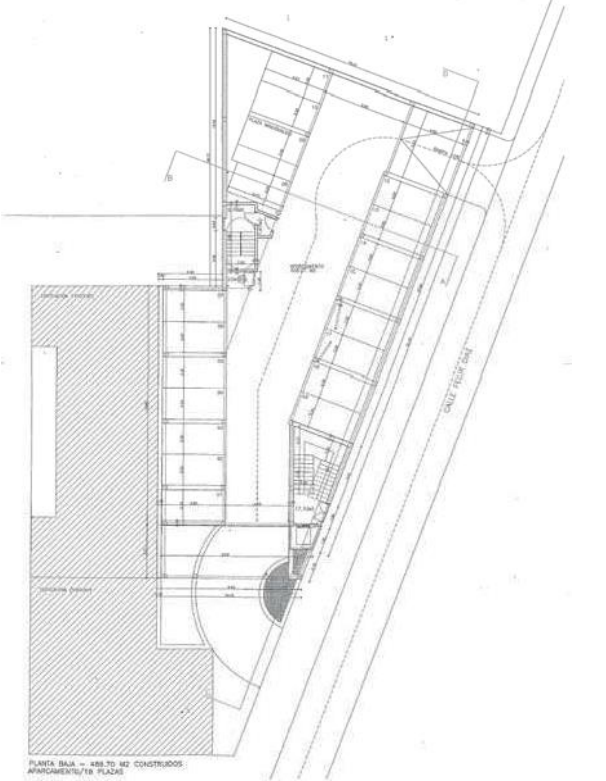
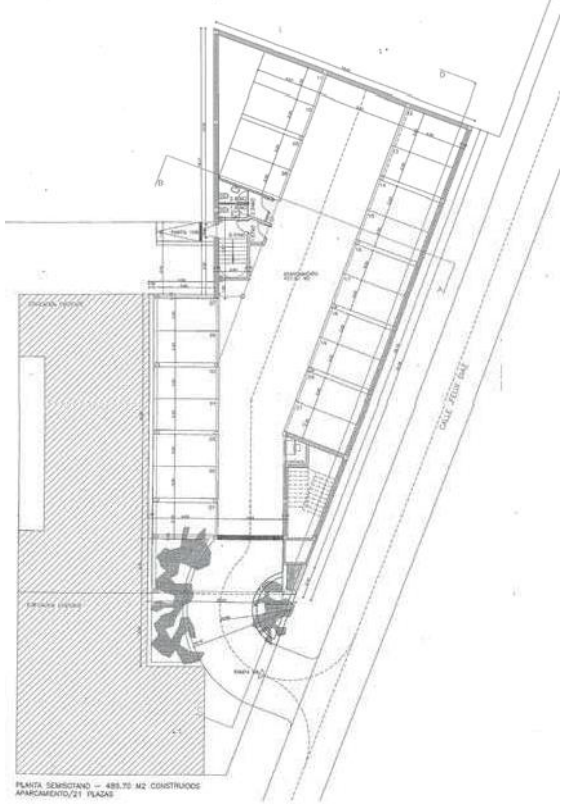
	<p>Planta Baja 1 ud Señal de dirección obligatoria 1 ud Foco de acceso 2 ud Cartel Informativo (Horarios f altura 72 máxima) 13 ud Salida de emergencia 2 ud Señal de plaza para coches pequeños</p> <p>Un aseo equipado con: 2 ud barras para minusválidos 1 ud dosificador de jabón 1 ud dispensador de toallas 1 ud portarrollos</p> <p>Planta alta 1 ud Luminoso Parking Público 1 ud Cartel Informativo (Horarios) Caseta de Control: 2 ud Alumbrado de emergencia 2 ud Puntos de luz sencillo</p>
--	--

Datos del estado actual:

SEGURIDAD	<p>No existen cámaras ni ningún dispositivo de vigilancia en ninguna planta.</p> <p>El control de accesos es exclusivo para vehículos como medio de control del pago o abono correspondiente.</p> <p>Los accesos peatonales son libres y no están controlados.</p> <p>Tiene equipo para prevención de incendios con sistema de alarma.</p>
PERFIL USUARIO	Abonados en planta baja y de rotación en planta superior.
CONSUMOS	<p>Los consumos a tener en cuenta serán:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Electricidad: Alumbrado, recarga de coches, control de acceso y maquinaria de oficina en puesto de control. - Agua: Limpieza y lavado de coches. - Telecomunicación. Relacionado con el control de accesos.
GASTOS DE MATERIALES Y SUMINISTROS	<ul style="list-style-type: none"> - Reposición de luminarias - Reposición de material para el aseo. - Tickets
GASTOS DE GESTIÓN, SERVICIOS Y MANTENIMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> - Administrativos - Limpieza. - Seguro de responsabilidad - Mantenimiento de instalaciones: electricidad, saneamiento, fontanería, pavimento, pinturas, señalética, incendios, etc.

<p>ESTADO ACTUAL</p>	<p>Sin realizar pruebas, ensayos ni revisión de todas las instalaciones y equipos, únicamente mediante inspección visual se detecta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Falta de servicio de limpieza. - Necesidad de labores de mantenimiento en el firme de la planta superior. - Necesidad de vigilancia en partes cubiertas con baja visibilidad. - No consta en el inventario del Ayuntamiento la existencia de cámara y equipo de vigilancia con circuito cerrado de grabación. <p>En el contrato de concesión la empresa Intor se comprometía a su instalación y desmontaje en caso de resolución del contrato.</p> <p>En la actualidad sólo se ha detectado una cámara en la planta exterior.</p>
-----------------------------	---

16.2 INVENTARIO APARCAMIENTO “CENTRO DE JUVENTUD”

 <p>PLANTA BAJA — 486,70 M² CONSTRUIDOS. APARCAMIENTO/19 PLAZAS</p>	 <p>PLANTA SEMISOTANO — 488,70 M² CONSTRUIDOS. APARCAMIENTO/21 PLAZAS</p>
<p>Planta baja 19 plazas</p>	<p>Planta semi sótano 21 plaza</p>

<p>ACCESOS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dos accesos independientes para vehículos controlados por portón de acceso. Único portón y paso en cada planta para entrada y salida. • Accesos controlados e independientes para los peatones. Sólo acceden personas autorizadas. • Una conexión peatonal mediante un núcleo de escaleras para usuarios con acceso desde el espacio libre posterior a su fachada principal.
<p>DISTRIBUCIÓN</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dos plantas cubiertas sin comunicación para vehículos entre ellas. • La planta semisótano, cubierta. Con 489,7 m2 de superficie, 21 plazas destinadas a aparcamiento, dos aseos y cuarto destinado para almacén y cuadros de instalaciones. • Planta baja. Capacidad para 19 plazas, 489,7 m2. Cubierta. <ul style="list-style-type: none"> - 1 plaza de las 19 está reservada para discapacidad
<p><i>(El inventario de instalaciones y equipos son datos aportados por el Ayuntamiento)</i></p>	
<p>INSTALACIONES</p>	<p><u>Instalación Eléctrica según REBT con alumbrado de emergencia.</u></p> <p>Planta Baja 2 ud Luminaria de acceso 4 ud Alumbrado de emergencia 6 Ud Regletas 2x16 led</p> <p>Planta Semisótano 1 ud Luminaria de acceso 5 ud Alumbrado de emergencia 6 Ud Regletas 2x16 1 ud Cuadro de bombas de arqueta de bombeo con armario metálico</p> <p><u>Instalación Contra Incendios de acuerdo con normativa y proyecto incluida señalización.</u></p> <p>Planta Baja 3 ud Extintores 27Af183B 3 ud Placas de señales extintores</p> <p>Planta Semisótano 3 ud Extintores 27Af183B 3 ud Placas de señales extintores 1 ud Central de detección de incendios 3 ud de detectores de incendio 2 ud pulsadores de alarma</p> <p><u>Instalación Fontanería y Aparatos sanitarios</u></p> <p>Planta Semisótano 2 ud Aseos equipados con: 1 ud Lavabo 1 ud Inodoro 1 ud Almacén con Punto de agua 1 ud de vertedero de limpieza</p>

	<p>Mobiliario y equipamiento</p> <p>Planta Baja 3 ud Carteles informativos</p> <p>Planta Semisótano 3 ud Cartel informativo</p>
--	--

Datos del estado actual:

SEGURIDAD	<ul style="list-style-type: none"> - No existen cámaras ni dispositivo de vigilancia en ninguna planta. - Accesos exclusivos para vehículos abonados y servicios municipales. - Los accesos peatonales están controlados. Paso exclusivo de usuarios. - Tiene equipo para prevención de incendios con sistema de alarma.
PERFIL USUARIO	Abonados en planta baja y servicios municipales en planta semi-sótano.
CONSUMOS	<p>Los consumos a tener en cuenta serán:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Electricidad: Alumbrado y control de acceso. - El contador de electricidad no es independiente. Sus consumos están asociados al Centro de Juventud. - Agua: Limpieza y aseos.
GASTOS DE MATERIALES Y SUMINISTROS	<ul style="list-style-type: none"> - Reposición de luminarias - Reposición de material para el aseo.
GASTOS DE GESTIÓN, SERVICIOS Y MANTENIMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> - Administrativos - Limpieza. - Seguro de responsabilidad - Mantenimiento de instalaciones: electricidad, saneamiento, fontanería, pavimento, pinturas, señalética, incendios, etc.
ESTADO ACTUAL	<p>Sin realizar pruebas, ensayos ni revisión de todas las instalaciones y equipos, únicamente mediante inspección visual se detecta:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Falta de servicio de limpieza. - Faltan plazas reservadas para discapacidad - Existen portones automáticos para el control de accesos que no se recoge en el inventario. - No consta en el inventario del Ayuntamiento la existencia de cámara y equipo de vigilancia con circuito cerrado de grabación. <p>En el contrato de concesión la empresa Intor se comprometía a su instalación y desmontaje en caso de resolución del contrato.</p>

16.3 CLASIFICACIÓN DE GASTOS. GASTOS MÍNIMOS Y OPCIONALES NECESARIOS PARA EL FUNCIONAMIENTO

De la descripción de ambos edificios y sus instalaciones se deducen una serie de gastos básicos y mínimos necesarios para su correcto mantenimiento y funcionamiento. Para cualquier modelo de gestión, la calidad del servicio y seguridad deben estar garantizados.

El Código Técnico de la Edificación (CTE- DB SI) regula específicamente este uso y las condiciones exigibles **en seguridad** (sectorización, señalización, ventilación, evacuación, ...) variables en función de diversos factores (localización, usuarios, superficie, etc.)

Existen otros gastos que se califican como “opcionales” que dependerán más del modelo de explotación pero que estarían incluidos en alguno de los apartados de la siguiente clasificación: __

Los gastos se clasifican:

- 1- GASTOS DE INVERSIÓN INICIAL
- 2- GASTOS DE MANTENIMIENTO
- 3- GASTOS DE SUMINISTROS
- 4- GASTOS DE GESTIÓN
- 5- GENERALES

GASTOS. CONCEPTOS		
TIPO	CONCEPTO	
INVERSIÓN	1.1 CARTEL EXTERIOR.	Se deberá poner dos nuevos carteles en cada edificación con el nombre del aparcamiento y descripción del tipo de gestión que tiene (horarios si hiciese falta). El de Las Canteras debe anunciarse con un tercer cartel indicando su localización en uno de los accesos al municipio.
	1.2 LIMPIEZA PROFUNDA	Retirada de residuos, barrido y lavado. Limpieza profunda de aseos y núcleos de escalera y almacenes
	1.3 CÁMARAS VIGILANCIA	Es opcional, dependiendo del tipo de gestión la instalación de cámaras de vigilancia en el aparcamiento de Juventud, ya que el acceso está muy controlado. Sería recomendable instalar dos cámaras conectadas con el servicio de policía. Una en planta semisótano dirigida a los puntos más ciegos y de peor visibilidad y otra en superficie.
	1.4 PAVIMENTO	El estado del pavimento de la planta de superficie del aparcamiento de las Canteras necesita reponer parte de su firme.
	1.5 PINTURA PLAZAS	Repaso de la delimitación de las plazas de aparcamiento.
	(*)	No se contempla en este momento una inversión obligatoria para cumplir

		en los dos próximos en aparcamientos públicos sobre la instalación de puntos de recarga en aparcamientos públicos. (<i>Cumplimiento del Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, por el que se aprueba una nueva Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52</i>)
MANTENIMIENTO (SERVICIO/PERSONAL)	2.1 LIMPIEZA (PERSONAL fMATERIAL)	Limpieza mínima de aseos una vez al día y superficie de aparcamiento 1 vez cada 15 días. Más una limpieza general cada seis meses.
	2.2 ELECTRICIDAD fALUMBRADO	Revisión anual de instalaciones y reposición de luminarias. Reparación de daños o averías fortuitas.
	2.3 AGUA f SANEA	No se contempla el servicio de lavado de coches. Únicamente el necesario para suministro de agua para uso de aseos y limpieza. Revisión de las instalaciones de saneamiento, fontanería y desagüe una vez al año. Reparaciones de daños o averías fortuitas.
	2.4 CONTROL ACCESO	Opción 1: Barrera o portón con mando sólo para abonados. En caso de fallo con mando existiría la apertura y cierre manual. Opción 2: control de acceso mediante dos instalaciones (máquina expendedora de tickets y control de barrera de paso)
	2.5 TELEFONÍA	El servicio de telefonía o ADSL sólo es necesario si se gestiona alguna de las plantas como aparcamiento de rotación con expedición de tickets. En caso de fallo de apertura debe existir un teléfono interno para dar aviso y personal de mantenimiento para apertura o incidencia en el pago.
	2.6 INCENDIOS	Supervisión reglamentaria de dispositivos de extinción, sistema de evacuación y señalética
	2.7 SEGURO RESPONSABILIDAD CIVIL	Necesario en las plantas cubiertas y las reguladas por la comercialización del servicio. (** <i>LEY 40/2002, de 14 de noviembre, reguladora del contrato de aparcamiento de vehículos.</i>)
SUMINISTROS	3.1 ELECTRICIDAD	Gastos de alumbrado, control de acceso, maquinaria expendedora, material de oficina, etc.
	3.2 AGUA	Gastos anuales –No se contempla el servicio de lavado de coches. Únicamente el necesario para suministro de agua para uso de aseos y limpieza.
	3.3 TELEFONÍA	Gastos anuales. Sólo imprescindible si existe un control en los accesos.
GESTIÓN	4.1 ADMINISTRATIVOS	Opción 1: Sólo abonados y planta de acceso gratuito en Las Canteras. Gasto Periódico. Opción 2: Abonados y aparcamiento de rotación. Contabilidad y gestión mensual de gastos y beneficio.
	4.2 ATENCIÓN AL USUARIO	Contratación de personal sólo necesario para atender cualquier planta que no sea de abonados o de acceso libre. Disponibilidad en la franja horaria que de servicio el aparcamiento.
GENERALES	5. 0 10% total	Porcentaje para el resto de gestiones sobre el costo total

(**) **Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*** La presente Ley establece el régimen jurídico aplicable a los aparcamientos en los que una persona cede, como actividad mercantil, un espacio en un local o recinto del que es titular, para el estacionamiento de vehículos de motor, con los deberes de vigilancia y custodia durante el tiempo de ocupación, a cambio de un precio determinado en función del tiempo de estacionamiento.

Artículo 2. *Aparcamientos excluidos.* Quedan excluidos del ámbito de aplicación de esta Ley: a) Los estacionamientos en las denominadas zonas de estacionamiento regulado o en la vía pública, tanto si exigen el pago de tasas como si éstas no se devengaren.

b) Los estacionamientos que se realicen en locales o recintos dependientes o accesorios de otras instalaciones, o que **sean gratuitos, y**

c) Cualesquiera otros que no reúnan los requisitos señalados en el artículo 1.