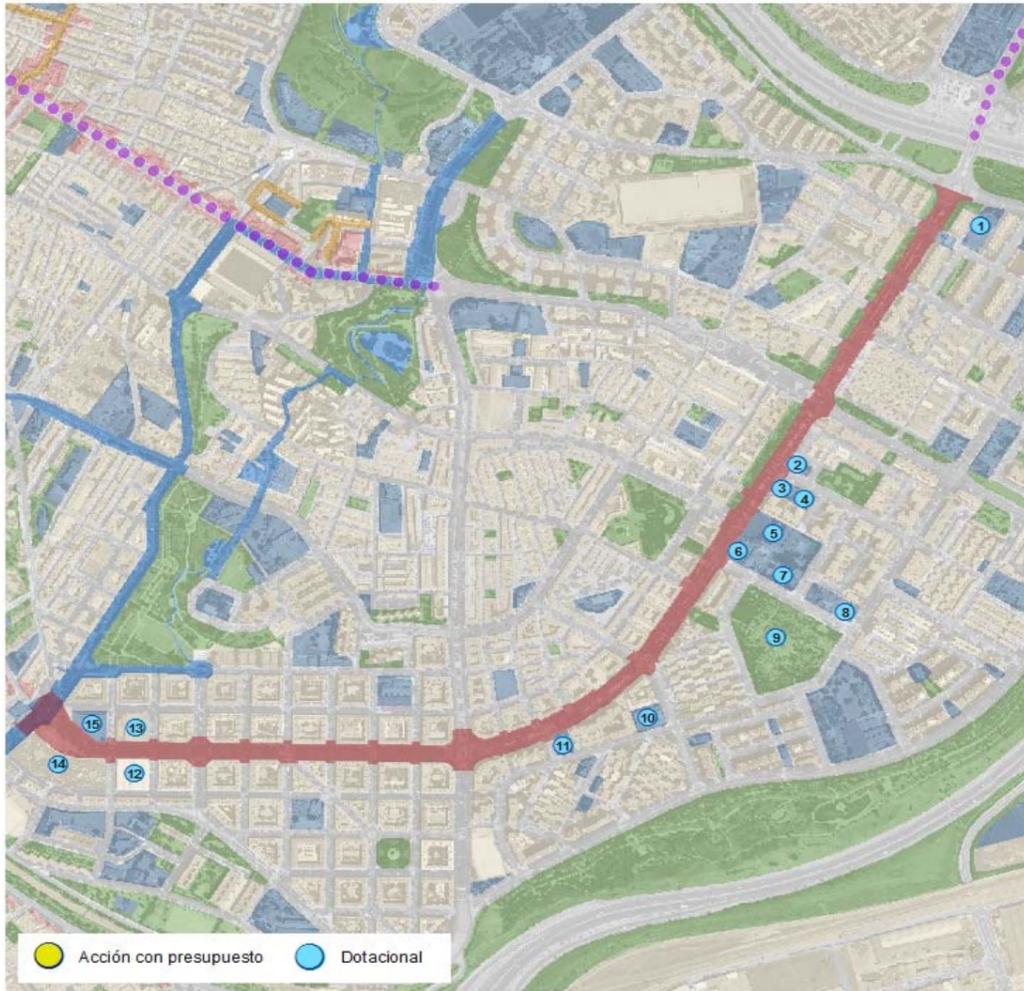


## Objetivos generales

La Avenida de Pablo Neruda forma parte de lo que se ha denominado Arco Este (Arturo Soria, Institución de Libre Enseñanza, Fuente Carrantona y Pablo Neruda) y que pretende convertir este eje en:

- un eje estructurante del transporte público de superficie exterior a la Línea 6 de Metro configurando una red de intercambiadores de transporte público a lo largo del arco
- una vía amable para el peatón basado en la recuperación del carácter simbólico del bulevar que favorezca la intensidad de uso social y estancial del que actualmente carece
- un itinerario ciclista continuo, atractivo y seguro que fomente el uso de este modo como alternativa al transporte individual motorizado
- un eje distribuidor del tráfico inter-distrital que desincentive el tráfico de paso alternativo a las vías de alta capacidad existentes (M-30 y M-40).

## Esquema



- 1 Colegio Centro Cultural Palomeras
- 2 Parroquia de San Ambrosio
- 3 Equipamiento de Bienestar Social
- 4 Escuela Educación Infantil
- 5 Colegio Público Concha Espina
- 6 Centro Estatal de Autonomía Personal
- 7 Centro Municipal de Mayores
- 8 Biblioteca Pública Vallecas
- 9 Jardín del Campo de la Paloma
- 10 Centro de Salud
- 11 Vacante Equipamiento Cultural
- 12 Mercadona
- 13 Vacante Dotacional Adm. Pública
- 14 Centro Comercial Madrid Sur
- 15 Asamblea de Madrid

## Localización



### Acciones Vínculadas

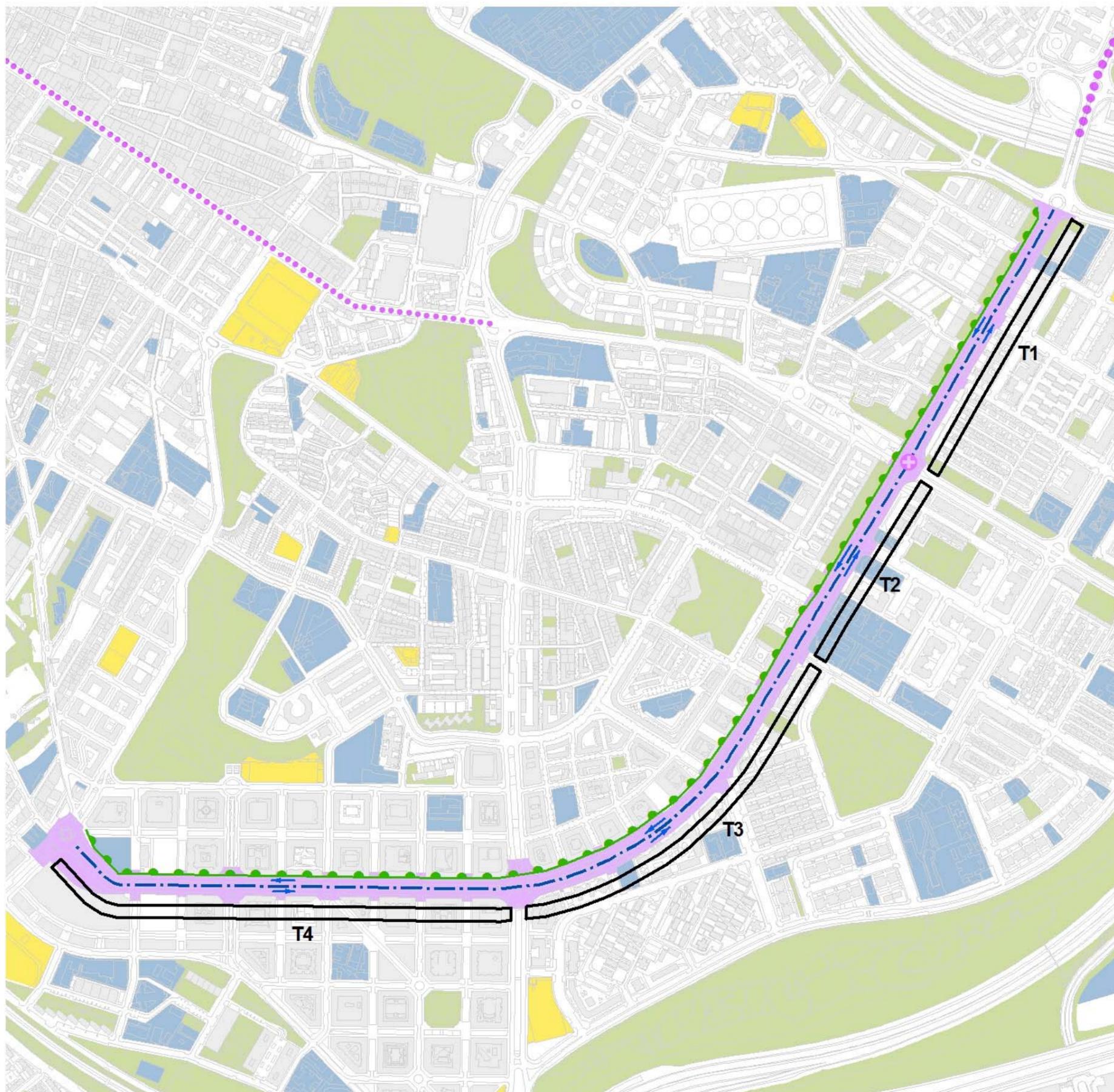
### Acciones Asociadas

EC.15.03	Arturo Soria
EC.13.01	Avenida de La Albufera
EC.15.04	Instituto Libre de Enseñanza
EC.14.02	Fuente Carrantona

### Agentes Implicados

A.G. Desarrollo Urbano Sostenible  
A.G. Medio Ambiente y Movilidad

### Programas Institucionales



### Direcrices de intervención

- Eje Cívico
  - COEXISTENCIA DE LOS MODOS**
  - Calle de coexistencia / peatonal existente
  - Calle de coexistencia peatonal propuesta
  - Calle con redistribución de la sección transversal
  - Colectora
  - Propuesta itinerario ciclista
  - Plataforma Reservada Autobús
  - ESPACIO PÚBLICO**
  - Rediseño de la intersección con mejora de la accesibilidad peatonal
  - Creación / Mejora de espacios estanciales
  - Mejora de accesibilidad
  - REDISEÑO DE LOS SENTIDOS DE CIRCULACIÓN PARA EVITAR TRÁFICOS DE PASO**
  - Propuesta del sentido de circulación del tráfico motorizado
  - Sentido de circulación existente
  - Propuesta Recorrido Autobús
  - MEDIDAS AMBIENTALES**
  - Fomento presencia de arbolado
  - Fomento superficies verdes en cubiertas y fachadas
  - GESTIÓN DEL APARCAMIENTO**
  - Propuesta para creación de aparcamientos
  - Propuesta aparcamiento en batería
- Área de influencia    ■ Ámbito

Las calles que componen el Arco Este son en la actualidad un importante canalizador de tráfico motorizado privado que utiliza estas vías como alternativa a las vías de alta capacidad existentes (M-30 y M-40), tal como indican los datos disponibles de IMD. El trazado de este eje responde al objetivo de facilitar el tráfico en vehículo privado en la zona este de la ciudad. Su diseño es anterior a la ejecución de la M30 y en el momento de su configuración, se consideró adecuado definir una vía que, atravesando zonas residenciales de la ciudad, facilitara y canalizara el tráfico de paso. Así, la mayor parte de su sección está dedicada a calzada sin priorización para el transporte público ni para la movilidad ciclista, y la movilidad peatonal tiene un tratamiento secundario con aceras insuficientes y escasa permeabilidad transversal, todo ello para favorecer la fluidez de la movilidad en coche.

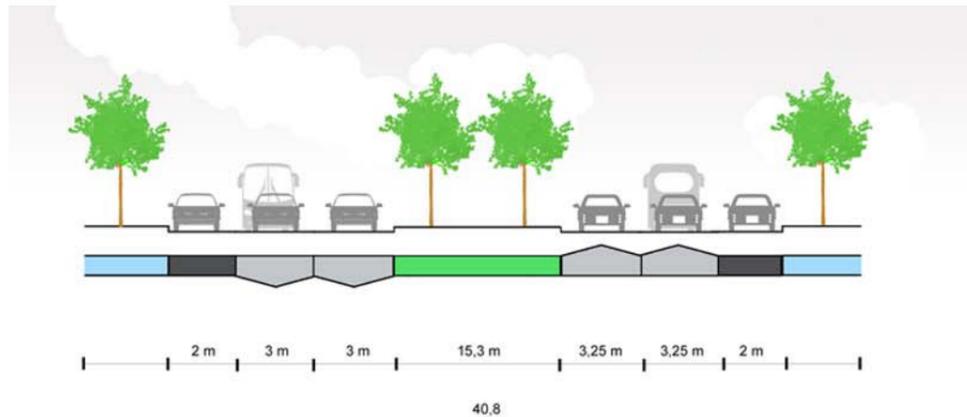
Además, a lo largo de este eje se localizan importantes puntos de intercambio modal del transporte público, que lo convierten también en una oportunidad para redefinir su función en la movilidad urbana constituyendo un segundo cinturón de modos sostenibles para los barrios exteriores de la M30, en paralelo al papel de primer cinturón interior que actualmente supone la línea 6 circular de metro. En el caso de Pablo Neruda se localiza en la estación de metro Miguel Hernández. Por otra parte, la Av. Pablo Neruda presenta unos datos de IMD relativamente bajos en todo su recorrido, focalizándose su punto más crítico en la conexión con el distrito de Moratalaz.

**Estado actual**

**Propuesta**

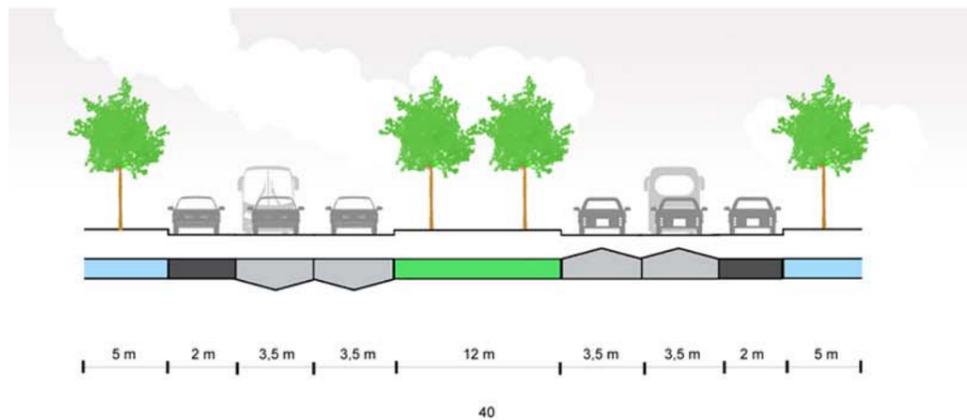
**Observaciones**

**TRAMO 1-2**



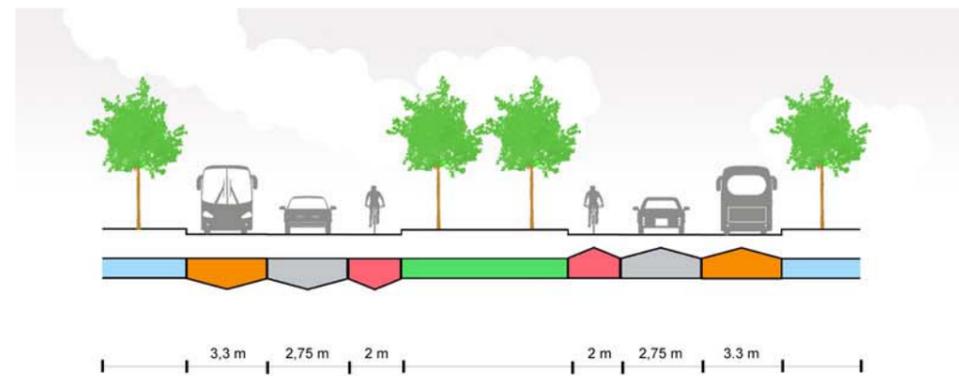
Tramo 1-2: Avda. Pablo Neruda

**TRAMO 3-4**



Tramo 3-4: Avda. Pablo Neruda

**PROPUESTA. Alternativa I**



Propuesta

En la Avenida Pablo Neruda se hace la siguiente propuesta para reducir la sección viaria destinada al coche a favor de los modos sostenibles, con la premisa de eliminación de las bandas de aparcamiento y permanencia del ancho de bulevar existente: Para todos los tramos identificados, la propuesta consiste en la creación de carriles exclusivos para cada uno de los modos vehiculares sostenibles (bus y bicicleta) intercalado por la circulación de automóviles. Las plataformas serían unidireccionales con carriles de ancho mínimo de 3,2 a 3,5 m para el bus y 2 m para la bicicleta. El autobús circularía junto a la acera mientras la vía ciclista junto a la mediana. De esta forma, se consigue primar la accesibilidad del autobús y la continuidad de la bicicleta. Además, esta actuación va en consonancia con el proyecto europeo CIVITAS ECCENTRIC en dos medidas. Una primera que consiste en la creación de un carril bus en la calle Fuente Carrantona y Pablo Neruda desde la Plaza de la Alsacia hasta la intersección de la Av. Pablo Neruda con la Av. de la Albufera, para mejorar la circulación de autobuses lo que se traducirá en una mayor velocidad de circulación, un menor tiempo de viaje y una mayor regularidad de las líneas que utilicen los correspondientes carriles bus. Y una segunda, que pretende facilitar la movilidad ciclista fuera del centro urbano en el distrito de Vallecas.

**SECCIÓN TRANSVERSAL**

- Acera
- Aparcamiento
- Carril vehículos
- Carril bus
- R Residentes
- Carril bici
- Ciclo carril
- Medianera / Ajardinamiento
- Plataforma reservada