

DISTRITO BARAJAS

PLAN DEL ARBOLADO VIARIO POR DISTRITO

DISTRITO BARAJAS

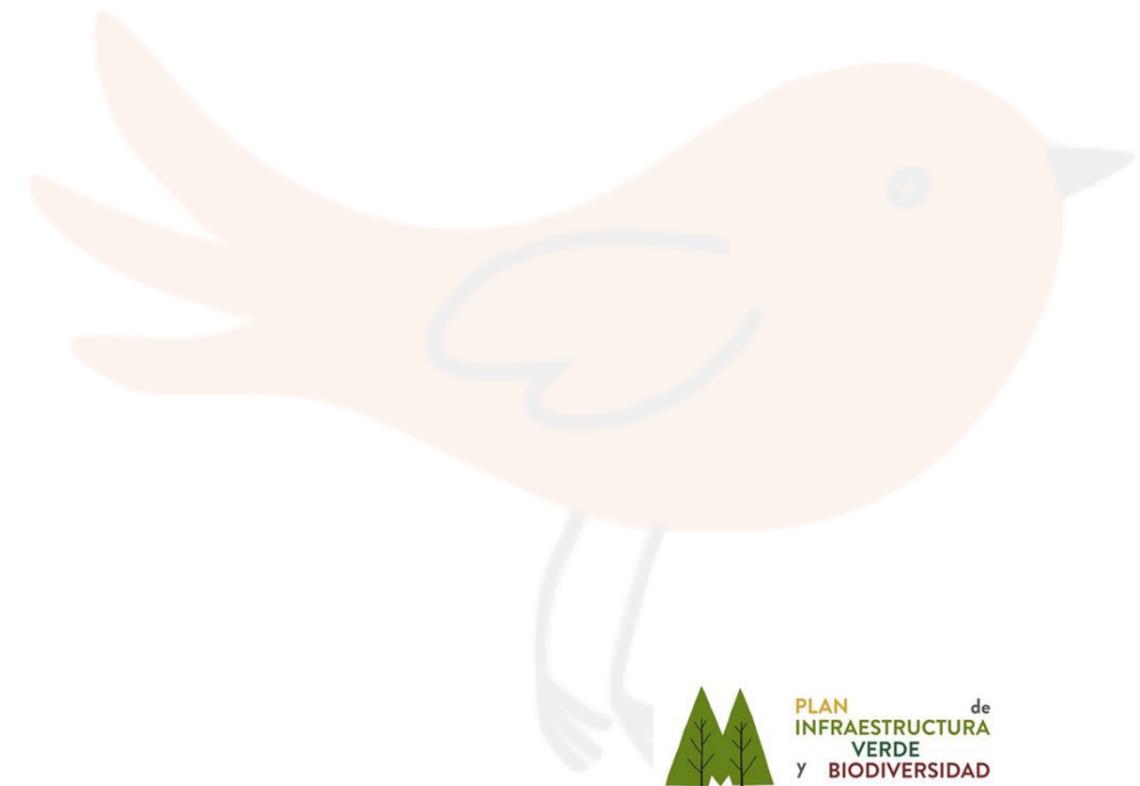
PLAN DEL ARBOLADO VIARIO POR DISTRITOS

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | INTRODUCCIÓN | 4 |
| 1.1 | ALCANCE DEL PLAN POR DISTRITOS DEL ARBOLADO VIARIO | 4 |
| 1.2 | CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL DISTRITO BARAJAS | 4 |
| 2 | 2 SITUACIÓN ACTUAL DEL ARBOLADO VIARIO DEL DISTRITO | 7 |
| 2.1 | COMPOSICIÓN Y ESTADO DEL ARBOLADO VIARIO | 7 |
| 2.2 | ENTORNO DEL ARBOLADO VIARIO | 8 |
| 2.3 | RESULTADOS MÁS RELEVANTES | 8 |
| 3 | FUNDAMENTOS DEL PRESENTE PLAN | 11 |
| 3.1 | MISIÓN, VISIÓN Y VALORES DEL PRESENTE PLAN | 11 |
| 3.1.1 | MISIÓN | 11 |
| 3.1.2 | VISIÓN | 11 |
| 3.1.3 | VALORES | 11 |
| 3.2 | RETOS DEL PRESENTE PLAN | 12 |
| 3.3 | OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y LÍNEAS DE ACCIÓN QUE AFECTAN DIRECTAMENTE EN EL ARBOLADO VIARIO | 13 |
| 3.3.1 | RETO 1: INFRAESTRUCTURA VERDE | 13 |
| 3.3.2 | RETO 2: SOSTENIBILIDAD Y LUCHA CAMBIO CLIMÁTICO | 13 |
| 3.3.3 | RETO 3: BIODIVERSIDAD | 14 |
| 3.3.4 | RETO 4: ESTÁNDARES DE CALIDAD EN LA GESTIÓN | 14 |
| 3.3.5 | RETO 5: PARTICIPACIÓN CIUDADANA | 15 |
| 3.3.6 | RETO 6: COMUNICACIÓN, DIVULGACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD | 16 |
| 3.3.7 | RETO 7: ESTRUCTURA MUNICIPAL | 16 |
| 3.3.8 | RETO 8: REEQUILIBRIO DOTACIONAL | 17 |
| 3.3.9 | RETO 9: REORDENACIÓN DE USOS | 18 |
| 3.3.10 | RETO 10: SEGUIMIENTO DEL PLAN | 18 |
| 4 | ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DE LAS CALLES ARBOLADAS DEL DISTRITO | 20 |
| 4.1 | GENERALIDADES. PROPUESTA PARA LA CIUDAD DE MADRID | 20 |
| 4.2 | PROPUESTAS PARA EL DISTRITO | 21 |
| 4.2.1 | Propuesta de clasificación del arbolado viario | 21 |
| 4.2.2 | Propuesta de la RED ARCE en el distrito | 23 |
| 5 | PLAN DE ACCIONES | 25 |
| 5.1 | GENERALIDADES. PROPUESTA PARA LA CIUDAD DE MADRID | 25 |
| 5.1.1 | Modelo de arbolamiento del arbolado viario de la ciudad | 25 |
| 5.1.2 | Valoración del grado de adecuación del arbolado viario en las unidades de gestión | 26 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 5.1.3 | Identificación de las calles sin arbolado | 28 |
| 5.1.4 | Otras directrices y propuestas de mejora para el arbolado viario de los distritos | 29 |
| 5.1.4.1 | Esquema ciudad perfil transversal | 29 |
| 5.1.4.2 | Mejora en la calidad del suelo | 30 |
| 5.1.4.3 | Incremento de la red de goteo | 30 |
| 5.1.5 | Priorización de análisis e intervención en unidades de gestión | 32 |
| 5.2 | PROPUESTAS PARA EL DISTRITO | 33 |
| 5.2.1 | Adecuación del arbolado viario | 33 |
| 5.2.2 | Adecuación de Unidades de gestión | 34 |
| 5.2.2.1 | Adecuación Porte/Distancia | 34 |
| 5.2.2.2 | Adecuación Porte/Marco | 35 |
| 5.2.2.3 | Homogeneidad | 36 |
| 5.2.3 | Identificación de las calles sin arbolado | 38 |
| 5.2.4 | Otras propuestas para la mejora del arbolado viario | 38 |
| 5.2.5 | Prioridad de actuación en las unidades de gestión del distrito | 40 |
| | ANEXO I CALLES SIN ARBOLADO | 42 |
| | ANEXO II INADECUACIÓN PORTE/DISTANCIA A FACHADA | 44 |
| | ANEXO III INADECUACIÓN PORTE/MARCO DE PLANTACIÓN | 46 |
| | ANEXO IV HOMOGENEIDAD | 48 |



INTRODUCCIÓN



1 INTRODUCCIÓN

1.1 ALCANCE DEL PLAN POR DISTRITOS DEL ARBOLADO VIARIO

Los Planes por Distritos del Arbolado Viario pretenden llevar al arbolado viario a su estado óptimo bajo criterios de funcionalidad y sostenibilidad, teniendo en cuenta las variables ambientales y sociales estudiadas en el Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad de Madrid.

Para su elaboración se ha tenido en cuenta toda la información elaborada en la redacción del propio Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad, y presentada en los documentos de *Análisis y Diagnóstico* y *Bases y Directrices del Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad de Madrid*. Su principal objetivo es conseguir alcanzar la situación "ideal" del arbolado viario definida en esos documentos, mediante la aplicación de los objetivos estratégicos, las líneas de acción y las acciones concretas.

El Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad de Madrid establece diez retos que engloban una serie de objetivos estratégicos y líneas de acción que permitirán hacer tangible la implantación del mismo. Las líneas de acción se establecen como estrategias de orientación, organización y actuación y pueden estar relacionadas con uno o varios objetivos estratégicos. Dentro de ellas, se definen las que poseen un carácter general y otras más concretas, específicas de las zonas verdes o el arbolado viario. En este documento se detallan las que presentan una mayor relación con el arbolado viario del distrito.

Para ello, se describen inicialmente, en relación al arbolado viario, las características generales del distrito y su situación actual. A continuación se resumen los principios básicos del Presente Plan que mayor relación presentan con el arbolado viario de la ciudad y del correspondiente distrito. Posteriormente se detalla la estructura general de las calles y el arbolado viario del distrito, así como las principales acciones a llevar a cabo en los años venideros, determinando a su vez las prioridades de intervención en las calles arboladas y no arboladas. De esta forma, en un único documento se presentan la información más relevante del Plan en relación al arbolado viario. En el anexo, se presentan las fichas con los datos obtenidos en el Análisis y Diagnóstico del Arbolado viario para el distrito y cada uno de los barrios integrantes del mismo.

1.2 CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL DISTRITO BARAJAS

Este distrito se originó a partir de la Villa de Barajas, que se integró en el término municipal de Madrid en 1949 a la vez que lo hacían Hortaleza, Canillas, Canillejas, Vallecas, Vicálvaro, Carabanchel Alto, Carabanchel Bajo, Aravaca, El Pardo y Fuencarral. El entonces municipio de Barajas se extendía por el barrio hoy conocido como Casco Histórico de Barajas, al este de la actual Avenida de Logroño.

Hasta la reestructuración de 1987 formó parte del Distrito de Hortaleza. Comprende la antigua villa de Barajas de Madrid y sus alrededores, algunos históricos como la famosa Alameda de Osuna, y otros modernos igualmente importantes como el Aeropuerto. De su primitivo carácter rural se ha convertido en un centro importantísimo de comunicaciones con sus correspondientes zonas industriales y así, los viejos caseríos se han transformado en núcleos residenciales de modernas viviendas.

A raíz de la construcción del Aeropuerto de Madrid-Barajas, en el entonces término municipal de Barajas, y tras crecer la actividad del recinto, Barajas comenzó a crecer, uniéndose con el tiempo con el recinto aeroportuario y el barrio de la Alameda de Osuna, que pertenecía a Madrid desde el siglo XIX.

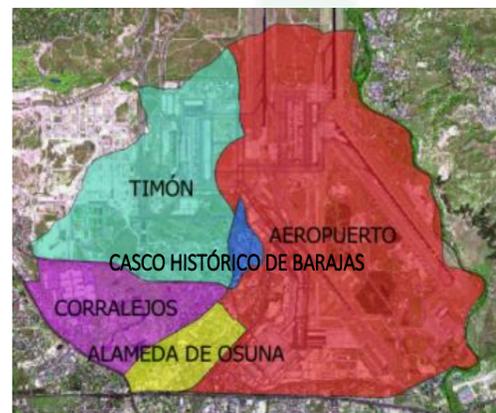
La presencia del recinto aeroportuario tan cerca de los vecinos ha sido a la vez motivo de crecimiento del distrito y de reivindicaciones vecinales por los ruidos generados por el tráfico aéreo

Una vez quedó unido el término municipal de Barajas a Madrid, quedó definido el distrito tras la última ordenación como el terreno comprendido entre los límites con los términos municipales de Alcobendas, Paracuellos del Jarama, San Fernando de Henares, la autovía del Nordeste, la autopista M-40 y la autopista M-11. El límite entre Barajas y Hortaleza al norte de la M-11 y hasta el límite con Alcobendas es aún difuso, pues no coincide con vías urbanizadas

El Municipio de Barajas fue anexionado al de Madrid por Decreto de 18 de Noviembre de 1949.



Presencia de arbolado viario en el distrito



Barrios administrativos del distrito

El distrito presenta 5 barrios diferenciados, cuya diversidad en su composición de arbolado se describirá a continuación.

Con carácter general, podemos decir el 51% de las calles del distrito presentan ejemplares arbolados, siendo a nivel de barrio este porcentaje superior en Timón, Corralejos y Alameda de Osuna con porcentajes de 65%, 62% y 59% respectivamente. Por otro lado, en los barrios de Aeropuerto y Casco Histórico de Barajas estos porcentajes descienden al 30 y al 24%..

SITUACIÓN ACTUAL DEL ARBOLADO VIARIO DEL DISTRITO

2 SITUACIÓN ACTUAL DEL ARBOLADO VIARIO DEL DISTRITO

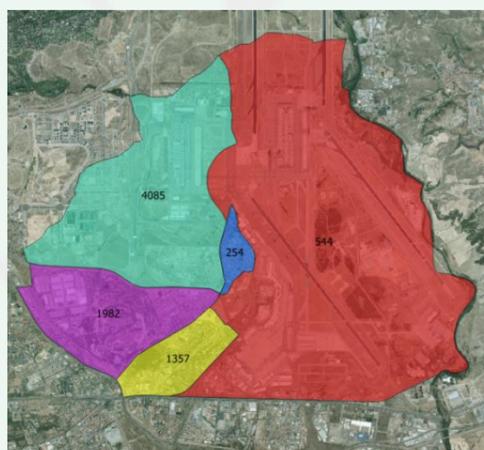
2.1 COMPOSICIÓN Y ESTADO DEL ARBOLADO VIARIO

El distrito de Barajas presenta un total de 8.222 posiciones arboladas, de las cuales el 93 % presentan árboles en la actualidad.

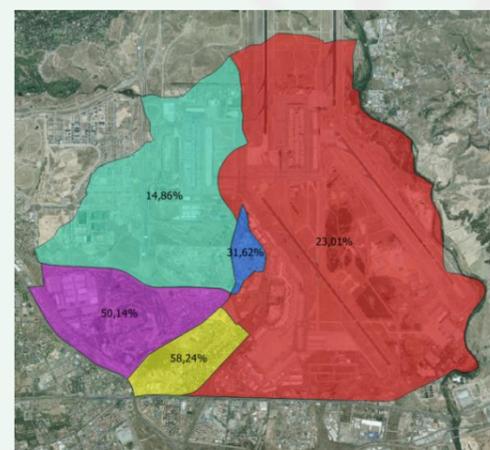
La especie más abundante es el plátano de paseo, *Platanus x hybrida*, con un porcentaje de abundancia del 30%. Dicha especie es igualmente la más abundante en todos los barrios que componen el distrito a excepción del barrio de Aeropuerto, cuya especie más abundante es la falsa acacia (*Robinia pseudoacacia*).

Las 10 especies más abundantes alcanzan el 87% de la población arbolada, destacando, además del plátano de paseo, la presencia de la sófora, *Sophora japonica*, la melia (*Melia azedarach*) y la falsa acacia (*Robinia pseudoacacia*).

La diversidad de especies en el distrito se cifra en 86, lo que implica que este parámetro es inferior al valor deseable a nivel de distrito.



Nº de posiciones arboladas por barrio

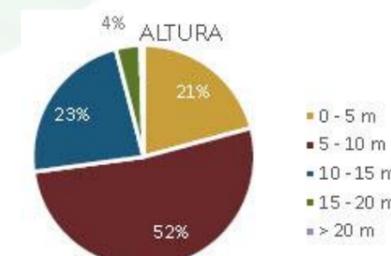


Presencia por barrio de la especie más representativa del distrito

Existe una distribución de clases diamétricas equilibrada con un alto porcentaje, 66%, de pies con un perímetro inferior a 60 cm. En relación con la altura, los datos reflejan un 73% de pies con una altura inferior a 10 m., valor éste por encima de los límites establecidos para la distribución ideal de alturas para el arbolado viario, lo que hace suponer la existencia en el distrito de un arbolado excesivamente joven.



Distribución de perímetros del arbolado en el distrito



Distribución de alturas en el distrito

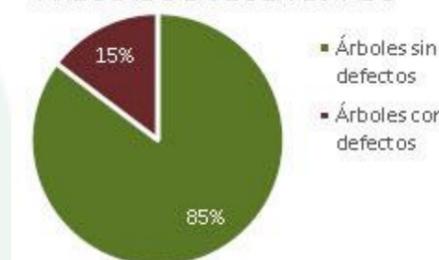
Sin embargo, respecto a la edad fenológica del arbolado, podemos destacar que se trata de una población mayoritariamente maduro, presentando un 38% de las clases de edad más jóvenes y un 62% de pies maduros. En el barrio de Corralejos, este porcentaje llega a alcanzar el 88% destacándose la presencia de un 4% de arbolado "viejo" en el barrio de Aeropuerto

En relación al estado del arbolado viario, se destaca que el 100% del mismo se encuentra adecuadamente estructurado y únicamente un 3% presenta una inclinación mayor a los 10 °, superado en el barrio de Timón pero con un 4% .

La valoración global de la vitalidad del arbolado del distrito puede considerarse como media, con un 99% de los pies en dicha categoría, siendo el barrio de Aeropuerto el que presenta datos de mejor vitalidad ya que posee un 2% de pies con adecuada vitalidad.

Observando los defectos del arbolado del distrito se puede concluir que los defectos más presentes en el distrito son las maderas vistas tanto en tronco como en base así como la existencia de ramas secas en las copas, pero con porcentajes muy bajos en todos los casos.

ARBOLADO EN BUEN ESTADO



Presencia de arbolado sin defectos



Localización del arbolado con defectos

El barrio que presenta mayor cantidad de árboles con algún tipo de defecto es Aeropuerto, con un 34% de sus pies en los que el defecto más común observado es la madera vista en tronco,

2.2 ENTORNO DEL ARBOLADO VIARIO

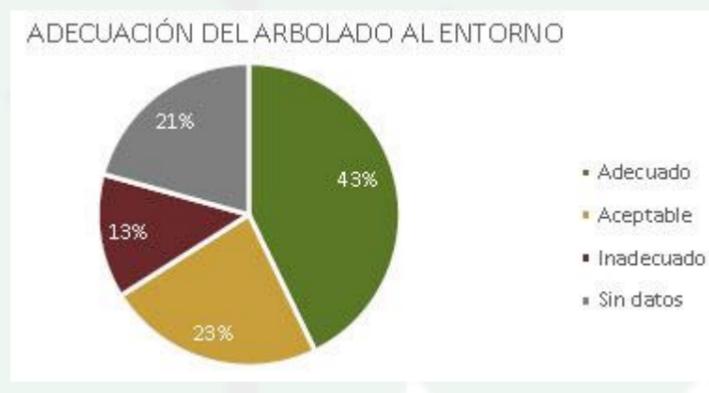
Cabe destacar que, dentro del distrito de Barajas, solo el 6% del arbolado se localiza sobre calzada, mientras que a nivel de barrios es el de la Alameda de Osuna, con cerca de un 27% el que presenta más pies así dispuestos.

Como norma general podemos decir que la tipología de vial más abundantes corresponden con aceras limitadas por calzada a un lado y cerramiento de un jardín o parcela privada por el otro así como aceras limitadas por calzada a un lado y una zona despejada de carácter público al otro. Respecto a la tipología de entorno de calzada, las bandas de aparcamiento en línea suponen un 44% del total. La distancia a las fachadas, en términos generales, es superior a 8 m.

A nivel de distrito, el 0,26% de las posiciones arboladas se localizan en calle peatonales mientras que en el barrio de Aeropuerto este dato se sitúa en torno al 3%.

Atendiendo al marco de plantación, el más empleado es el considerado mediano, 6-8 m., apenas encontrando un 1% del arbolado con un marco menor de 3 metros, considerado este límite como inadmisibles. En el barrio de Aeropuerto este marco supera el 11%.

Por lo tanto, en función de las variables de distancia a fachada y porte de la especie podemos establecer que en el distrito de Barajas el 43% del arbolado posee una adecuación al entorno adecuada.



Adecuación del arbolado al entorno



Calle tipo del distrito

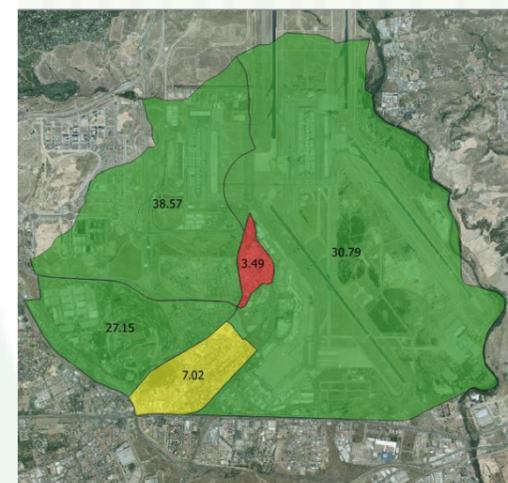
Si atendemos a los barrios, el que presenta un mayor porcentaje de adecuación del arbolado al entorno es la Alameda de Osuna, con un 54% en contraposición con el barrio de Aeropuerto donde éste desciende al 32% presentando un 52% de los ejemplares catalogados como "inadecuados".

2.3 RESULTADOS MÁS RELEVANTES

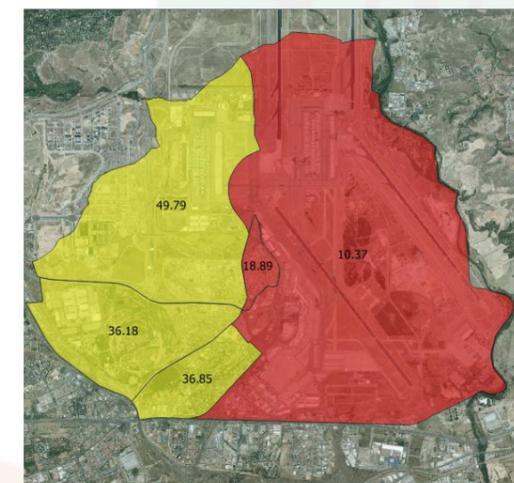
El arbolado del distrito de Barajas se caracteriza por la elevada presencia de plátanos de paseo y por poseer una diversidad de especies baja.

Fijándonos en la cantidad de arbolado, el ratio de "Número de árboles por cada 100 habitantes" del distrito se cifra en 17,77 árboles/100 habitantes, valor por encima de los obtenidos a nivel global de la ciudad de Madrid y del valor deseable de 11 árboles/100 habitantes. A nivel de barrio, los barrios de Aeropuerto, Timón y Corralejos superan el valor deseable mencionado anteriormente, mientras que el de Alameda de Osuna no alcanza el mínimo establecido para este parámetro.

El "Número de árboles por Superficie de Unidad de gestión" del distrito, otro parámetro en función de la cantidad de arbolado, se sitúa en 34,32 árboles/ha, valor éste por debajo de los obtenidos a nivel global de la ciudad de Madrid y del valor deseable de 50 árboles/ha, aunque por encima del parámetro mínimo establecido en 25 árboles/ha. El barrio con mayor número de pies/ha de UG es el de Timón, aunque no que supera el valor deseable mientras que los barrios de Aeropuerto y Casco Histórico de Barajas no alcanzan el valor mínimo establecido.



Valores "Número de árboles por cada 100 habitantes"



Valores "Número de árboles por Unidad de Gestión"

Atendiendo a la categoría de Diversidad, tal y como hemos comentado en apartados anteriores, el distrito como conjunto tiene una baja diversidad específica, mientras que a nivel de barrio supera los valores deseables para este parámetro en Alameda de Osuna, Aeropuerto y Timón, observándose el valor más bajo de diversidad en el barrio del Casco Histórico de Barajas, con tan solo 21 especies, y que aún así es superior a los valores mínimos exigibles. Habrán de proponerse medidas de plantación de diferentes especies a fin de incrementar los valores de biodiversidad.

Destaca que la presencia de defectos en la totalidad de las partes del arbolado en el distrito es inferior a la media de la ciudad. Únicamente los barrios de Aeropuerto y Casco Histórico de Barajas presentan datos de daños por encima de los mínimos admisibles, siendo su mayoría en defectos en el tronco. Los barrios de Alameda de Osuna y Corralejos son los que reflejan porcentajes más bajos de daños en todo el distrito.

Respecto a las características del arbolado del distrito, podemos decir que Barajas presenta parámetros de riesgo aparente del arbolado dentro de los valores deseables e inferiores a los de la ciudad.

La valoración sanitaria como conjunto en este distrito resulta positiva, al encontrarse dentro de los parámetros de referencia considerados como deseables. Los valores más elevados de arbolado susceptible de plagas se localiza en el barrio del Aeropuerto con un 49%. Respecto al arbolado susceptible de enfermedades, es especialmente baja la probabilidad en el barrio del Aeropuerto y por el contrario, especialmente alto en el barrio de Alameda de Osuna, con una probabilidad de un 69% presentando datos por encima del valor mínimo esperado para este parámetro.

La valoración de especies alérgicas presentes en el arbolado viario del distrito es superior a la media de la ciudad pero manteniéndose dentro de los valores deseables tanto a nivel de distrito como a nivel de barrio para cada uno de ellos a excepción de Alameda de Osuna y Corralejos, donde se localizan los datos más elevados con porcentajes del 59 y el 51% del arbolado compuesto por especies alérgicas.

Analizando los resultados obtenidos del sistema de riego, el 31% de los ejemplares del distrito presentan riego automático por goteo, dato éste bastante superior al de la media de la ciudad pero por debajo del valor mínimo deseable para un mantenimiento sostenible, debiéndose invertir en instalaciones de riego automatizado. En este sentido, los cinco barrios que conforman este distrito muestran cifras poco coincidentes, encontrándose tres en posiciones arboladas por encima de los valores mínimos, destacando el 46% del Casco Histórico de Barajas. Por el contrario se encuentra el 6% en Alameda de Osuna y 2% del barrio del Aeropuerto.

Finalmente, la cobertura vegetal sobre unidades de gestión alcanza un valor del 4% a nivel de distrito, por debajo del mínimo establecido, con lo que se está lejos de alcanzar el objetivo de una cobertura total de las aceras. Especialmente bajo es en el barrio del Aeropuerto.

Asimismo, destacar que únicamente en los barrios de Aeropuerto y en el Casco histórico de Barajas los kilómetros transitables por calles sin arbolado superan a los que se pueden recorrer bajo calles arboladas.

FUNDAMENTOS DEL PRESENTE PLAN

3.2 RETOS DEL PRESENTE PLAN

1. CONSOLIDAR LAS ZONAS VERDES, EL ARBOLADO Y LA BIODIVERSIDAD, EN SU CONJUNTO COMO UNA INFRAESTRUCTURA MÁS EN LA CIUDAD Y PARTE FUNDAMENTAL DE LA MISMA
2. REDEFINIR LAS POLÍTICAS DE GESTIÓN DE LAS ZONAS VERDES, EL ARBOLADO Y LA BIODIVERSIDAD DE MADRID, ADOPTANDO NUEVOS CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD Y DE LUCHA AL CAMBIO CLIMÁTICO
3. GESTIONAR ACTIVAMENTE LA BIODIVERSIDAD, DESARROLLANDO ACCIONES QUE LA FOMENTEN Y PROTEJAN
4. DEFINIR Y ALCANZAR UNOS ESTÁNDARES DE MANTENIMIENTO DE ALTA CALIDAD PARA LOS ESPACIOS VERDES Y EL ARBOLADO, INDEPENDIENTES DEL MODELO DE GESTIÓN
5. IMPLANTAR EN LA PROPIA GESTIÓN MUNICIPAL LOS PROCESOS QUE IMPULSEN LA PARTICIPACIÓN E IMPLICACIÓN CIUDADANA EN EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE DE LA CIUDAD
6. MEJORAR LA CONCIENCIA CIUDADANA DE LA GESTIÓN MUNICIPAL DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE E INCULCAR EL CONCEPTO DE CORRESPONSABILIDAD ENTRE LA PROPIA CIUDADANÍA
7. ADECUAR Y REDIMENSIONAR LAS ESTRUCTURAS MUNICIPALES PARA LLEVAR A BUEN TÉRMINO LAS ACCIONES PROPUESTAS EN EL PRESENTE PLAN Y ESTABLECER MECANISMOS DE COORDINACIÓN
8. ALCANZAR UN REEQUILIBRIO DOTACIONAL ENTRE LOS DISTRITOS Y BARRIOS DE LA CIUDAD, A PARTIR DEL CONOCIMIENTO EXHAUSTIVO DE SUS ESPACIOS VERDES
9. REORDENAR A ESCALA CIUDAD, LOS USOS DE LOS ESPACIOS VERDES, FOMENTANDO NUEVAS CENTRALIDADES
10. EVALUAR PERIODICAMENTE, DE MANERA OBJETIVA Y MEDIBLE, LAS ACCIONES PROPUESTAS EN EL PLAN CON EL COMPROMISO DE AFRONTAR CON ACCIONES LOS RESULTADOS Y ASEGURAR LA CONSECUCCIÓN DE LOS OBJETIVOS DE LOS RETOS ANTERIORES



3.3 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS Y LÍNEAS DE ACCIÓN QUE AFECTAN DIRECTAMENTE EN EL ARBOLADO VIARIO

Para cada uno de los retos del presente plan se detallan los objetivos estratégicos y las líneas de acción que influyen directamente en la gestión del arbolado viario de la ciudad, así como en la toma de decisiones por parte del personal gestor.

3.3.1 RETO 1. INFRAESTRUCTURA VERDE

CONSOLIDAR LAS ZONAS VERDES, EL ARBOLADO Y LA BIODIVERSIDAD, EN SU CONJUNTO, COMO UNA INFRAESTRUCTURA MÁS DE LA CIUDAD Y PARTE FUNDAMENTAL DE LA MISMA

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Definir el alcance de la Infraestructura verde de la ciudad de Madrid y su puesta en valor mediante su integración en el PGOUM

Generar una nueva y completa MALLA/RED VERDE que interconecte la gran mayoría las zonas verdes de la ciudad, redefiniendo y renovando espacios y vías públicas

Integrar en la MALLA/RED VERDE de Madrid las propuestas de Planes y Estrategias de otras áreas municipales como el Plan A o la Estrategia Madrid Regenera

Implantar medidas de Drenaje Urbano Sostenible, que mejoren el control de aguas de escorrentía

Integrar a entidades institucionales o privadas en la generación de la infraestructura verde

Consolidar el arbolado de Madrid como un referente de la ciudad

LÍNEAS DE ACCIÓN

LÍNEAS DE ACCIÓN GENERALES

- Definir las tipologías de espacios necesarios para la generación de la Infraestructura Verde. Aprovechamiento de sinergias con otros planes de acción municipal. Red ARCE
- Localizar y definir áreas concretas de la ciudad que puedan favorecer la implementación de la infraestructura verde en la ciudad

LÍNEAS DE ACCIÓN ESPECÍFICAS EN EL ARBOLADO VIARIO

- Definir una estructura de calles verdes principales, calles verdes, arbolado viario e infraestructura viaria para su posterior implementación por fases
- Recuperación paulatina de los bulevares históricos
- Implementar medidas de Drenaje Urbano Sostenible en los nuevos viales o en la reforma de los existentes

3.3.2 RETO 2: SOSTENIBILIDAD Y LUCHA CAMBIO CLIMÁTICO

REDEFINIR LAS POLÍTICAS DE GESTIÓN DE LAS ZONAS VERDES, EL ARBOLADO Y LA BIODIVERSIDAD DE MADRID, ADOPTANDO NUEVOS CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD Y DE ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Aumentar la biomasa de la ciudad de forma ordenada y sostenible

Optimizar la cobertura arbolada en la ciudad, adaptando los espacios disponibles para el futuro desarrollo arbolado en función de los hábitats existentes. Priorizar la cobertura frente al número de árboles

Priorizar las acciones propuestas, en referencia a las políticas de gestión, en las zonas identificadas como "Islas de Calor" en la ciudad

Mejorar la gestión de los recursos hídricos

Implementar criterios de jardinería resiliente

Mejorar paulatinamente la calidad del suelo y subsuelo de las zonas verdes y futuros corredores ecológicos

LÍNEAS DE ACCIÓN

LÍNEAS DE ACCIÓN GENERALES

- Definir estándares de calidad en base a criterios de sostenibilidad
- Mejorar los procesos de reutilización de restos orgánicos.
- Optimizar el uso de los recursos hídricos de la ciudad para los planes de riego

- Establecer un protocolo de actuación para situaciones de sequía
- Integrar las conclusiones futuras del Plan Estratégico del Agua Regenerada.
- Reducir hasta erradicar el uso de productos químicos de síntesis para su uso como herbicidas

LÍNEAS DE ACCIÓN ESPECÍFICAS EN EL ARBOLADO VIARIO

- Incrementar la cobertura arbolada de forma ordenada en calles y espacios adecuados para ello
- Adecuar los espacios para el desarrollo adulto del arbolado favoreciendo el desarrollo de copas.
- Incrementar el tamaño y volumen de los alcorques. Establecer secciones de alcorques corridos/terrizos con pavimentos drenantes que permitan la percolación del agua. Favorecer este tipo de infraestructuras
- Mejorar la calidad del suelo de los alcorques. Favorecer la creación de una "Red marrón" que permita el desarrollo de fauna edáfica.
- Fomentar la homogeneidad del arbolado por tramos de calles para facilitar que las actuaciones sean más sostenibles
- Ampliación la red de riego por goteo, con el objeto de optimizar los recursos hídricos
- Establecer procedimientos para la eliminación y sustitución del arbolado decrépto que no cumple con sus funciones medioambientales.

3.3.3 RETO 3: BIODIVERSIDAD

GESTIONAR ACTIVAMENTE LA BIODIVERSIDAD, DESARROLLANDO ACCIONES QUE LA FOMENTEN Y PROTEJAN

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Establecer la Biodiversidad como un "elemento" de referencia más a considerar en la gestión municipal, entendiendo como Biodiversidad el conjunto de la vegetación (árboles, arbustos, tapizantes, etc.), en un suelo vivo/activo (adecuado en materia orgánica, pH, etc.) que permite el asentamiento y desarrollo de la fauna (invertebrados y vertebrados) en todos los niveles (edáfico y aéreo)

Fomentar la preservación de hábitats mediante la generación de "microrreservas" que integren vegetación y fauna asociada. Desarrollar programas específicos y divulgativos

LÍNEAS DE ACCIÓN

LÍNEAS DE ACCIÓN GENERALES

- Incrementar la diversidad vegetal en los espacios verdes de la ciudad, acorde a la vegetación climática y a las series de vegetación
- Identificar los hábitats preferentes para cada grupo faunístico presentes en la ciudad de Madrid
- Fomentar el Control Biológico como medida para el control de plagas
- Fomentar las medidas que mejoren la estructura del suelo y su biodiversidad asociada
- Seguimiento de las poblaciones a medio y largo plazo

LÍNEAS DE ACCIÓN ESPECÍFICAS EN EL ARBOLADO VIARIO

- Identificar y actuar preferentemente en aquellas calles con un mayor potencial como corredores ecológicos
- Aumentar la diversidad específica en el arbolado viario. Introducir especies arbóreas que puedan adaptarse al clima y condiciones de Madrid
- Facilitar el asentamiento de fauna principalmente en calles verdes, mediante la creación de micro reservas en espacios adecuados
- Acometer actuaciones en el arbolado de las calles verdes que favorezcan el asentamiento de aves en el hábitat urbano
- Permitir el desarrollo de vegetación espontánea en alcorques en determinadas calles y épocas, como refugio, para favorecer la biodiversidad según los criterios de Naturalización

3.3.4 RETO 4: ESTÁNDARES DE CALIDAD EN LA GESTIÓN

DEFINIR Y ALCANZAR UNOS ESTÁNDARES DE MANTENIMIENTO DE ALTA CALIDAD PARA LOS ESPACIOS VERDES Y EL ARBOLADO, INDEPENDIENTES DEL MODELO DE GESTIÓN

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Definir y concretar parámetros estándar de calidad atendiendo a criterios de sostenibilidad y naturalización por tipologías de espacios verdes, así como los recursos necesarios acordes a los retos ambientales actuales

Definir el modelo de gestión y los recursos necesarios acordes a los parámetros de calidad propuestos. Separar la conservación de las zonas verdes y el arbolado viario de las labores de limpieza en la ciudad

Gestionar la información asociada a los espacios verdes de manera que se encuentre disponible y actualizada de forma sencilla, ordenada y disponible

Acometer las directrices encomendadas por los Planes Directores de las zonas verdes y el arbolado viario

Apostar por la formación del personal técnico municipal y por la realización de trabajos y estudios de I+D+I

LÍNEAS DE ACCIÓN

LÍNEAS DE ACCIÓN GENERALES

- Elaborar una propuesta innovadora de conservación y mantenimiento en base a la experiencia de los últimos años, separando la conservación de las zonas verdes, el arbolado viario y la limpieza, con antelación suficiente al final de los contratos actuales.
 - Estudio económico de la dotación presupuestaria necesaria
 - Priorizar los aspectos técnicos y medioambientales sobre los económicos.
 - Adecuarlos a las tipologías de zonas verdes propuestas en el presente Plan
- Redefinir los indicadores de calidad en la gestión de las zonas verdes para futuros contratos o controles de mantenimiento y conservación, en función de los estándares de calidad acordados
- Minimizar la realización de podas. Realizar podas de formación de arbolado joven para reducir los programas de poda al mínimo, garantizando la seguridad de los ciudadanos
- Definir un plan de gestión de riesgo del arbolado e implantar un sistema de inspecciones e intervención urgente en materia de riesgo de arbolado
- Reducir paulatinamente la presencia de arbolado con mayor probabilidad de producir incidencias y/o mayor probabilidad de presentar plagas o enfermedades
- Planificar a varios años vista los trabajos de renovación de arbolado viario y arbolado en zonas verdes para favorecer e impulsar la gestión de los Viveros municipales

- Reducir paulatinamente la presencia de especies alergénicas para los ciudadanos, evitando su plantación en los nuevos desarrollos y valorando su sustitución puntual o no en espacios verdes consolidados
- Mejorar procesos de separación de residuos, principalmente en la adecuación de los restos vegetales.
- Actualizar la información cartográfica de gestión de zonas verdes y arbolado viario: altas y bajas con carácter mensual y revisión total de los datos de inventario cada 4 años.
- Fomentar la realización de cursos adaptados a las necesidades del personal técnico municipal
- Establecer partidas presupuestarias anuales para la realización de estudios de I+D+I

LÍNEAS DE ACCIÓN ESPECÍFICAS EN EL ARBOLADO VIARIO

- Adecuar las directrices del Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad y del Plan Director del Arbolado a tramos concretos y homogéneos de calles, de forma paulatina, de manera que se pueda establecer una planificación de las actuaciones a varios años vista
- Investigar en la introducción de nuevas especies en el arbolado viario mediante la comunicación con otras ciudades con características similares, viveros, etc.

3.3.5 RETO 5: PARTICIPACIÓN CIUDADANA

IMPLANTAR EN LA PROPIA GESTIÓN MUNICIPAL LOS PROCESOS QUE IMPULSEN LA PARTICIPACIÓN E IMPLICACIÓN CIUDADANA EN EL DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE DE LA CIUDAD

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Considerar la participación ciudadana como un factor clave en la gestión de la infraestructura verde urbana

Fomentar la implicación de la ciudadanía en el cuidado y correcto uso de las zonas verdes y el arbolado urbano y en la conservación y mejora de la biodiversidad.

Consolidar los cauces de comunicación existentes con asociaciones vecinales, asociaciones de defensa del medioambiente, colegios profesionales y otros agentes clave.

LÍNEAS DE ACCIÓN

LÍNEAS DE ACCIÓN GENERALES

- Fomentar el uso de espacios participativos, tanto presenciales como online, para integrar en la toma de decisiones las inquietudes, intereses y motivaciones de la ciudadanía.
- Establecer metodologías de participación, junto con los distritos, que favorezcan la resolución de problemáticas respecto a usos, gestión y actuaciones.
- Fomentar la colaboración público-privada con asociaciones o empresas o entidades públicas para potenciar un buen uso y disfrute de las zonas verdes.
- Fortalecer el papel de las mesas de medioambiente de los foros locales de los distritos para canalizar las inquietudes y demandas ciudadanas en torno a las zonas verdes, el arbolado y la biodiversidad.

3.3.6 RETO 6: COMUNICACIÓN, DIVULGACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD

MEJORAR LA CONCIENCIA CIUDADANA DE LA GESTIÓN MUNICIPAL DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE E INCULCAR EL CONCEPTO DE CORRESPONSABILIDAD ENTRE LA PROPIA CIUDADANÍA.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Fomentar el valor de los espacios verdes (ambientales y sociales)

Comunicar y divulgar el concepto de "Infraestructura verde" y la necesidad de potenciarla en la ciudad

Comunicar y divulgar los fundamentos de la "arboricultura urbana", su importancia y su implicación en la gestión municipal

Potenciar la comunicación de las actuaciones y medidas del área de medioambiente, integrando en los servicios técnicos personal específicamente formado para ello.

LÍNEAS DE ACCIÓN

LÍNEAS DE ACCIÓN GENERALES

- Explicar la importancia de los espacios verdes como parte del "Ecosistema" o de los hábitats de la ciudad
- Diseñar aplicaciones informáticas que faciliten información de las zonas verdes, el arbolado urbano y biodiversidad existente en el entorno (guías interactivas, guías de barrio, etc.)
- Fomentar el conocimiento en los colegios e institutos
- Creación de un equipo especializado en comunicación y divulgación dentro del Área de Medio Ambiente, que difunda las actuaciones y su justificación

LÍNEAS DE ACCIÓN ESPECÍFICAS EN EL ARBOLADO VIARIO

- Comunicar la importancia del arbolado viario en la ciudad
- Explicar la importancia:
 - Del ciclo del árbol viario y sus diferencias con el arbolado de los parques o zonas forestales
 - Del árbol adecuado en el sitio adecuado
 - Gestión del riesgo del arbolado
- Comunicar las actuaciones a llevar a cabo sobre el arbolado. Planes de poda, plantaciones, fitosanitarios, principalmente.
 - Explicar qué alcorques no se reponen y por qué (paso de peatones, marco de plantación pequeño, muy cercano a la fachada, entre otros.)
- Ampliar la utilidad de la Aplicación "Un alcorque, un árbol" o equivalente

3.3.7 RETO 7: ESTRUCTURA MUNICIPAL

ADECUAR Y REDIMENSIONAR LAS ESTRUCTURAS MUNICIPALES PARA LLEVAR A BUEN TÉRMINO LAS ACCIONES PROPUESTAS EN EL PRESENTE PLAN Y ESTABLECER MECANISMOS DE COORDINACIÓN

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Adecuar una nueva estructura municipal a los retos y objetivos del presente Plan

Precisar la estructura municipal necesaria. Ajustar la dotación incrementando efectivos. Definir y evaluar un modelo de estructuras intermedias

Integrar la infraestructura verde en los nuevos diseños urbanos para garantizar su consideración en la ordenación territorial.

Fomentar la coordinación con otras áreas municipales y con los Distritos para integrar y establecer protocolos y procedimientos de actuación

Difundir las líneas estratégicas y pilares de la gestión de las zonas verdes, el arbolado y la biodiversidad a nivel municipal

LÍNEAS DE ACCIÓN

LÍNEAS DE ACCIÓN GENERALES

- Definir la estructura municipal necesaria para que el Ayuntamiento cuente con un completo equipo multidisciplinar, capaz de acoger la demanda de nuevos perfiles técnicos relacionados con los objetivos del presente Plan
- Favorecer un sistema de coordinación más ágil con otras áreas municipales, estableciendo y aprobando los siguientes protocolos:
 - Protocolo de Gestión de Alcorques con Vías Públicas
 - Protocolo de Incidencias de Líneas de Alta Tensión con Empresas responsables de conservación de las líneas AT
 - Protocolo de Instalación de Iluminación Navideña con Dirección General de Espacio Público, Obras e Infraestructuras. Departamento de vías públicas. Servicio de Instalaciones urbanas. Departamento Alumbrado Público e Instalaciones especiales
 - Protocolo de Instalación de terrazas con Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible. Secretaría General Técnica. Comisión de Terrazas de Hostelería y Restauración. Juntas Municipales de Distrito
 - Protocolo de reparación de pavimento dañado por la acción de las raíces con Dirección General de Espacio Público, Obras e Infraestructuras. Departamento de vías públicas
 - Protocolo de afección a zonas verdes y arbolado viario por ascensores: Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible. Secretaría General Técnica. Mesa Técnica de Ascensores.
- Optimizar el sistema de gestión de permisos para actuaciones en ámbitos privados

3.3.8 RETO 8: REEQUILIBRIO DOTACIONAL

ALCANZAR UN REEQUILIBRIO DOTACIONAL ENTRE LOS DISTRITOS Y BARRIOS DE LA CIUDAD, A PARTIR DEL CONOCIMIENTO EXHAUSTIVO DE SUS ESPACIOS VERDES

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Asignar dotaciones de forma ordenada en la ciudad, de manera que todos los distritos tengan una equilibrada equiparación dotacional en sus zonas verdes

Promover acciones para la adquisición/cesión de terrenos para la generación de nuevas zonas verdes

Solucionar los problemas de inconcreción de titularidad que existen en determinadas zonas verdes y espacios de uso público con objeto de pasar a titularidad y conservación municipal a medio plazo

LÍNEAS DE ACCIÓN

LÍNEAS DE ACCIÓN GENERALES

- Mejorar la equidad y equilibrio en la calidad percibida de las labores de conservación y mantenimiento en cada distrito
- Estudiar dotación presupuestaria para incorporar a la conservación municipal los espacios verdes y el arbolado con inconcreción en la titularidad

LÍNEAS DE ACCIÓN ESPECÍFICAS EN EL ARBOLADO VIARIO

- Caracterizar las calles que no presentan arbolado viario en la actualidad y valorar la idoneidad o no de plantación de árboles en función de criterios de arbolamiento en entornos urbanos

3.3.9 RETO 9: REORDENACIÓN DE USOS

REORDENAR A ESCALA CIUDAD, LOS USOS DE LOS ESPACIOS VERDES, FOMENTANDO NUEVAS CENTRALIDADES

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Fomentar la implantación o adecuación de distintas tipologías de espacios verdes en los distritos para mejorar la usabilidad de los mismos

Minimizar eventos que supongan concentraciones masivas en parques singulares o históricos de la ciudad. Hacer compatibles los actos y eventos con la conservación.

Conocer cuantitativa y cualitativamente las tipologías de usuarios de los espacios verdes, y los usos que hacen de los mismos

LÍNEAS DE ACCIÓN

LÍNEAS DE ACCIÓN GENERALES

- Modernizar el protocolo de cesión de uso de zonas verdes para la celebración de actos públicos o privados.
- Desarrollar un modelo de avales para la recuperación de espacios dañados en actos privados celebrados en el espacio público. Repercusión y reversión económica directa sobre el mantenimiento.
- Promover y participar en la redacción de una Ordenanza de Actos y Eventos Sostenibles

LÍNEAS DE ACCIÓN ESPECÍFICAS EN EL ARBOLADO VIARIO

- Analizar la usabilidad de las calles verdes propuestas en el Plan antes y después de su adecuación para valorar su mejora en el entorno de la ciudad

3.3.10 RETO 10: SEGUIMIENTO DEL PLAN

EVALUAR PERIÓDICAMENTE, DE MANERA OBJETIVA Y MEDIBLE, LAS ACCIONES PROPUESTAS EN EL PLAN CON EL COMPROMISO DE AFRONTAR CON ACCIONES LOS RESULTADOS Y ASEGURAR LA CONSECUCCIÓN DE LOS OBJETIVOS DE LOS RETOS ANTERIORES

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Activar una metodología de seguimiento cuantificable para valorar el grado de implementación del presente Plan

Desarrollo de un grupo de trabajo permanente, integrado por personal municipal y actores claves externos, para la evaluación del seguimiento y propuesta de acciones consecuentes

Dotar presupuestariamente las acciones encaminadas al seguimiento del Plan.

Integrar a futuro información básica de los espacios verdes privados que permitan conocer la evolución global de la infraestructura verde de la ciudad.

Definir nuevas acciones a partir de las conclusiones obtenidas tras las evaluaciones

LÍNEAS DE ACCIÓN

LÍNEAS DE ACCIÓN GENERALES

- Creación del Grupo de Trabajo de Seguimiento de los Indicadores Medioambientales del Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad
- Impulso futuro de los trabajos de análisis específico de las acciones cuantitativa y cualitativamente más significativas que se lleven a cabo como consecuencia del Plan

ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DE LAS CALLES ARBOLADAS DEL DISTRITO

4 ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DE LAS CALLES ARBOLADAS DEL DISTRITO

El objetivo de este apartado es definir la estructura y organización del entorno viario del distrito .

4.1 GENERALIDADES. PROPUESTA PARA LA CIUDAD DE MADRID

A raíz del análisis realizado en el PLAN DE INFRAESTRUCTURA VERDE Y BIODIVERSIDAD se propone que el **ARBOLADO VIARIO** esté compuesto por aquellos **árboles que se encuentran ubicados en la vía pública según el PGOUM incorporando el arbolado ubicado en bulevares y prescindiendo de los árboles ubicados en los nudos ajardinados de las carreteras de circunvalación por su gestión diferenciada.**

A partir de esta definición, se propone la siguiente **clasificación del arbolado viario de la ciudad de Madrid** en función de las calles y su disposición arbolada:

Calles verdes, corresponden con calles arboladas que presentan algún tipo de ajardinamiento asociado a las posiciones arboladas, como pueden ser las calles de Paseo de la Castellana, Arturo Soria, Miguel Ángel, Bulevar de Juan Bravo o el Paseo de las Acacias.

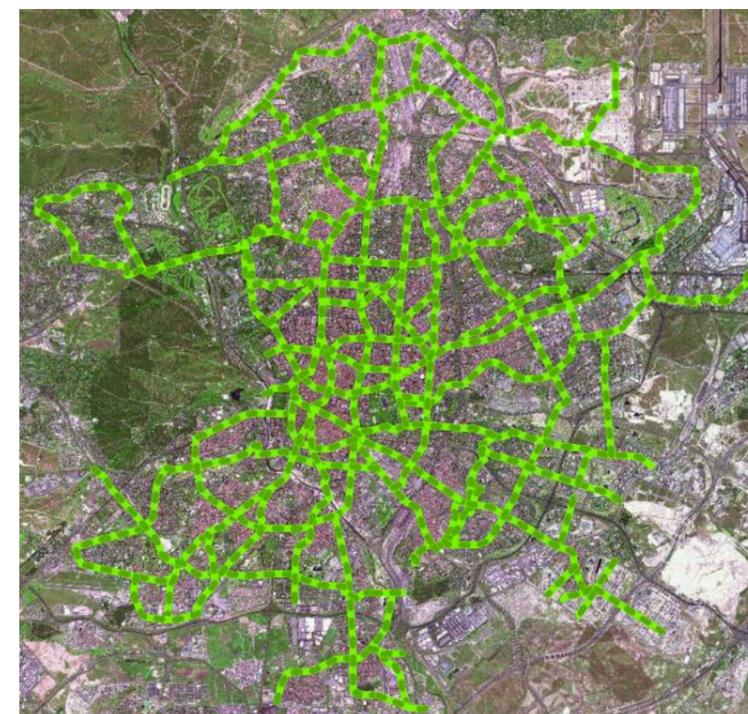
Calles con alcorque: corresponde con cualquier calle del entorno urbano con arbolado en alineación ubicado en alcorque

Otra casuística arbolada que nos podemos encontrar en el entorno viario es el arbolado ubicado en otras infraestructuras viarias, como son las medianas, las rotondas y las isletas. El arbolado en este tipo de situaciones pertenecerá a alguna de las tipologías de calles mencionadas anteriormente, dependiendo del tipo de jardinería asociada que tengan.



Madrid también presenta a día de hoy muchas calles sin arbolado que también han sido objeto de análisis en el presente Plan, presentando en los siguientes apartados los resultados del distrito.

Por último, se detalla también, uno de los grandes retos del presente Plan, que consiste que la ciudad de Madrid disponga de una **red de grandes calles arboladas**, con unas características ambientales específicas, que conecten la ciudad y sus espacios verdes y sean referente para todos los ciudadanos, la **RED ARCE (Red de ARbolado viario que Conecta los Espacios Verdes)**.



PROPUESTA DE RED ARCE PARA LA CIUDAD DE MADRID

El concepto de la creación de la RED ARCE tiene la ambición de ser transversal a tres ámbitos básicos de la gestión urbana, la medioambiental, el de movilidad y el urbano.

Por tanto, se basa en integrar el tratamiento de **"Infraestructura verde"** y de **"Técnicas de drenaje urbano sostenible"**, el concepto de **"Complete Street"**, calles con un reparto equilibrado de su sección que promuevan los modos de transporte más sostenible, y el concepto de **"Placemaking"**, es decir, la creación de lugares para la estancia y relación social que generen sentido de pertenencia, que funcionen como una extensión del propio hogar.

4.2 PROPUESTAS PARA EL DISTRITO

Antes de la realización del presente Plan, tal y como se ha comentado con anterioridad, el arbolado viario del distrito de Barajas contaba con un total de 8.222 posiciones arboladas.

Ante la nueva definición de arbolado viario, y en relación a la clasificación presentada en el apartado anterior, se ha realizado un exhaustivo análisis de la situación actual del arbolado del Distrito. En este análisis se ha considerado una nueva definición de las características de arbolado viario, viéndose afectadas por esta clasificación un número de posiciones arboladas las cuales se pretenden incluir, a futuro, como arbolado viario.

4.2.1 Propuesta de clasificación del arbolado viario

Actualmente, una buena parte de las posiciones arboladas situadas en alcorque o situadas en calles, con otro tipo de estructura en pavimento como terrizos, eran consideradas arbolado viario. Sin embargo, otro tipo de calles, como grandes avenidas o medianas, presentaban alineaciones arboladas con características similares a las posiciones consideradas arbolado viario y por el contrario recibían otra clasificación.

En la imagen de la siguiente página se muestra la clasificación del arbolado del distrito ubicado en el entorno viario de la ciudad, así como la propuesta de cambio.

- Árboles en verde: arbolado viario en la actualidad ubicado en vía pública
- Árboles en amarillo: arbolado viario en la actualidad NO ubicado en la vía pública y que debe ser objeto de análisis
- Árboles en morado: arbolado no considerado como viario hasta la realización del Plan, ubicado en la vía pública

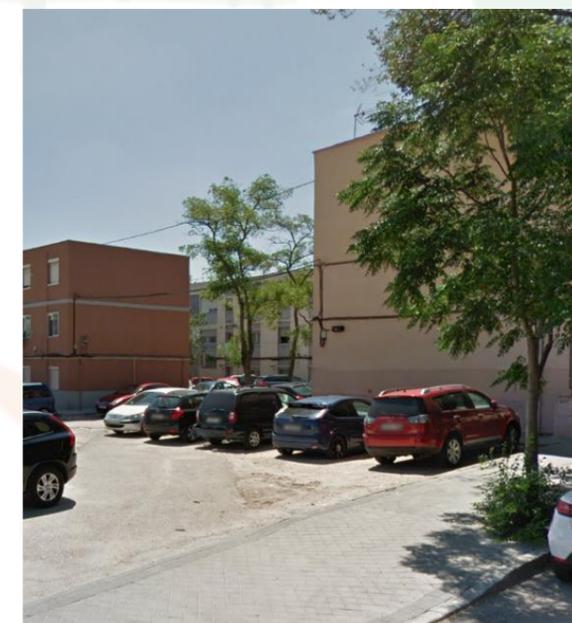
Tras un primer análisis se recomiendan las siguientes propuestas:

- Grandes avenidas, como **Avda. De Logroño**, cuyo arbolado se encuentra en alcorque o terrizo, guardando similitud con el resto de arbolado viario: pasan a arbolado viario
- Arbolado situado en las inmediaciones de vías de tránsito, con características de arbolado viario, como **calle Pinos de Osuna**, pasan a esta clasificación.
- Calles que cuentan con Anillo Verde Ciclista deben tener una consideración especial. Se valorará la gestión del arbolado del Anillo Verde como una gestión a parte.

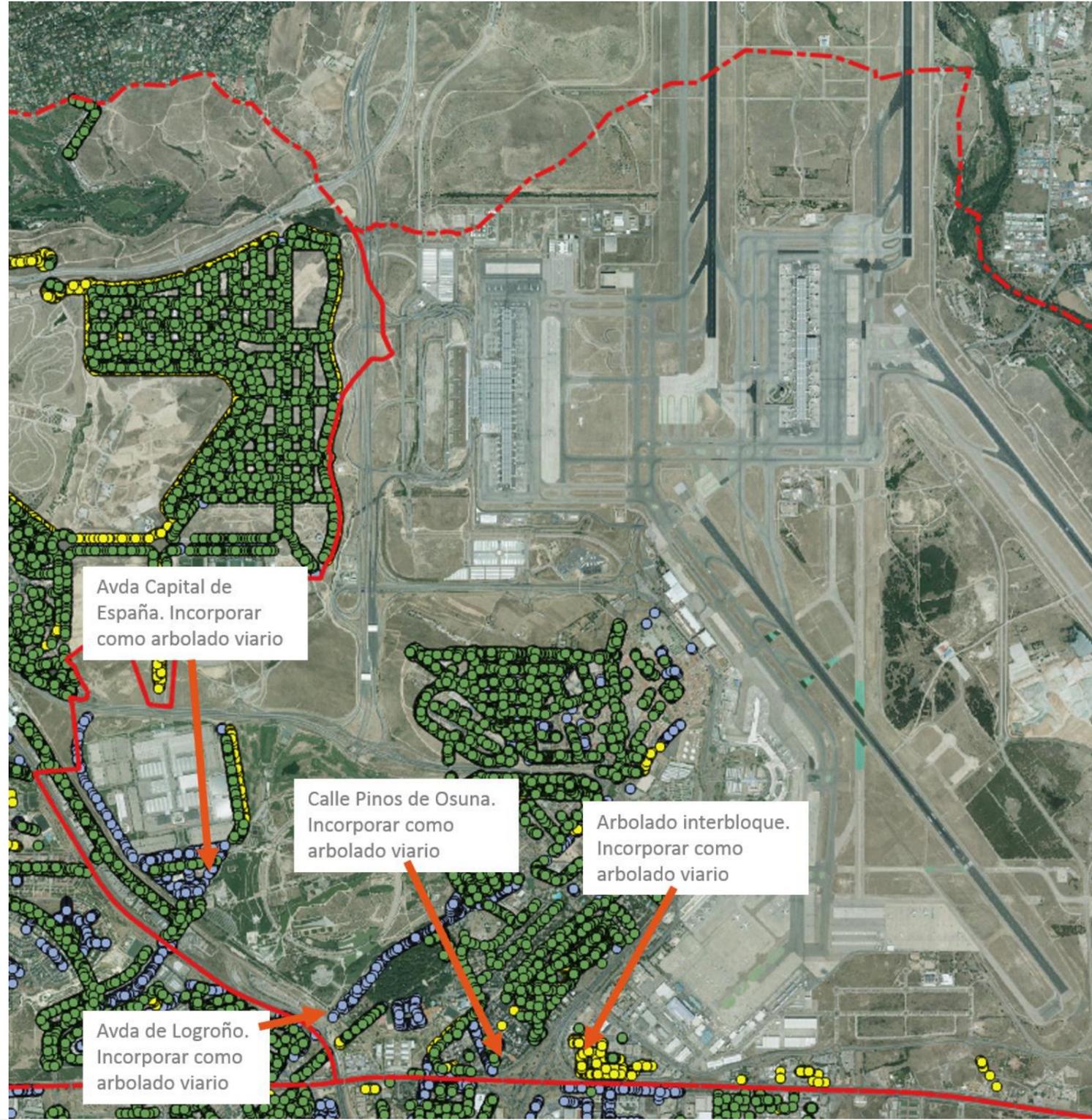
- Calles que presenten arbolado interbloque, ya sea en alcorque o terrizo, y este guarde coincidencia con las características del resto del arbolado viario: pasa a esta categoría.



Avenida de Logroño



Calle Garganchon. Ejemplo de arbolado interbloque a incorporar como arbolado viario



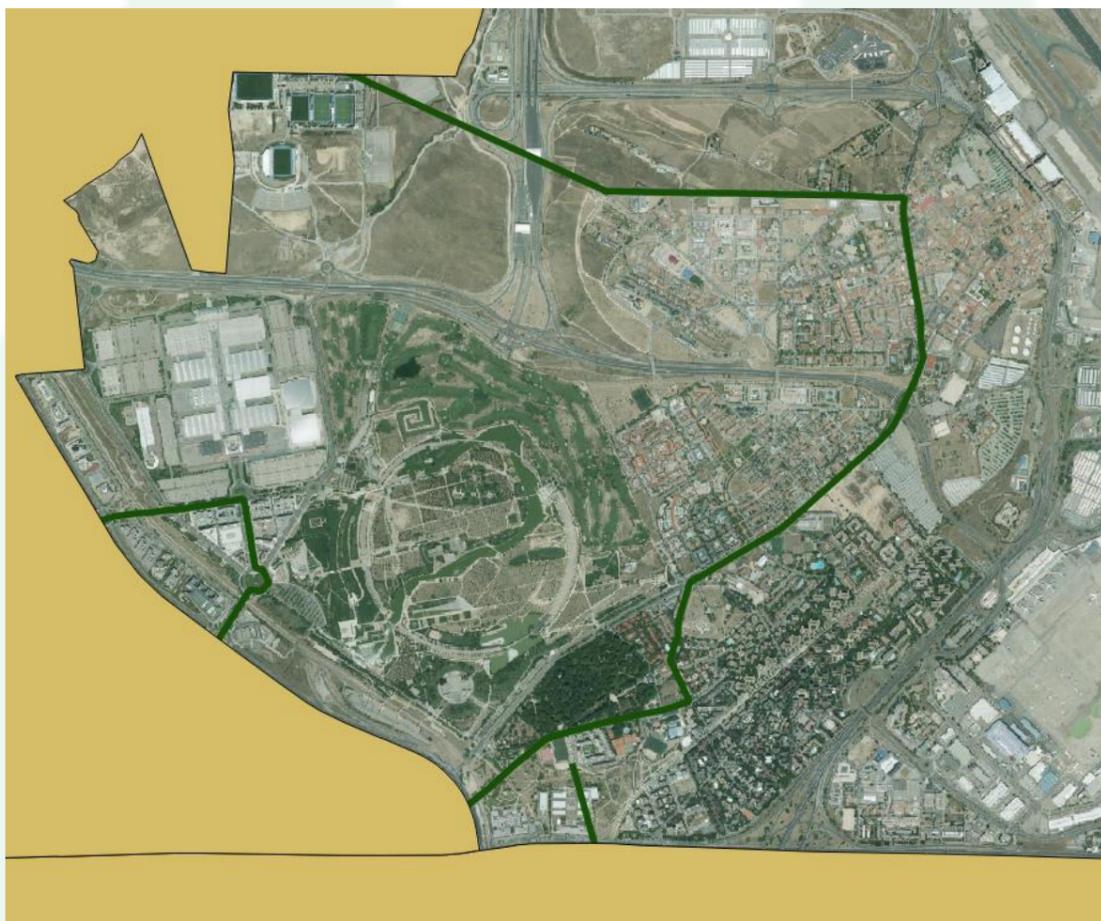
Estado actual del arbolado viario en el distrito

Descripción del arbolado según su catalogación:

- Verde: arbolado viario en la actualidad ubicado en vía pública
- Amarillo: arbolado viario en la actualidad NO ubicado en la vía pública y que debe ser objeto de análisis
- Morado: arbolado no considerado como viario hasta la realización del Plan, ubicado en la vía pública

4.2.2 Propuesta de la RED ARCE en el distrito

En la siguiente imagen se detalla la RED ARCE propuesta para el distrito de Barajas, según la metodología presentada con anterioridad.



Propuesta de RED ARCE el distrito de Barajas

En la siguiente tabla se muestran las vías que comprende la Red ARCE en este Distrito. Algunas calles sirven como divisoria entre Distritos, por lo que las hemos considerado dentro de ambos.

| Nombre de la Vía | Distrito |
|----------------------------|-------------|
| Alameda de Osuna, Paseo | 21. BARAJAS |
| Almendra, Glorieta | 21. BARAJAS |
| Consejo de Europa, Avenida | 21. BARAJAS |
| Joaquín Ibarra, Calle | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | 21. BARAJAS |

| Nombre de la Vía | Distrito |
|--|-------------|
| Partenón, Avenida | 21. BARAJAS |
| Playa de Riazor, Calle | 21. BARAJAS |
| S.A.R. Don Juan de Borbón y Battemberg, Glorieta | 21. BARAJAS |

Longitud de la Red ARCE en el Distrito Barajas:

- En este Distrito, la Red ARCE abarca más de **8 km** de longitud.

La implantación de la red debe realizarse de forma ordenada y paulatina y considerando las implicaciones y afecciones a las diversas áreas municipales.

Cualquier obra o modificación en las calles definidas deberán realizarse en beneficio e implantación de la RED ARCE de la ciudad, estableciendo estas calles como referentes del distrito.

PLAN DE ACCIONES

5 PLAN DE ACCIONES

5.1 GENERALIDADES. PROPUESTA PARA LA CIUDAD DE MADRID

5.1.1 Modelo de arbolamiento del arbolado viario de la ciudad

El Plan Director Del Arbolado Viario De La Ciudad De Madrid, recoge el Modelo de Arbolamiento de la ciudad, que define el óptimo a conseguir en el arbolado viario como conjunto, de acuerdo con las condiciones actuales y los objetivos generales buscados.

Las características en las que se fundamenta el modelo son:

- Cantidad, extensión y grado de cobertura del arbolado
- Diversidad de especies
- Especies adecuadas, prohibidas y de uso restringido
- Edad del arbolado y desarrollo deseable
- Dimensiones del arbolado
- Presencia del arbolado catalogado
- Marras, alcorques vacíos y árboles muertos

En la siguiente tabla se resumen cada una de las características presentadas, los indicadores propuestos para su control y los ratios de adecuación.

| INDICADOR | | VALOR ACTUAL | VALOR ADECUADO | VALOR ACEPTABLE | VALOR INADECUADO |
|---------------------------------|--|--|---|-----------------|------------------|
| CANTIDAD, EXTENSIÓN Y COBERTURA | Nº de árboles/100 habitantes | 8,05 | > 11 | 11 - 5 | < 5 |
| | Nº árboles/ha de unidad de gestión | 44,27 | > 50 | 25 - 50 | < 25 |
| | Proyección de copa sobre las calles | 8% | > 15 % | 15 % - 10 % | < 10 % |
| | km de calle arbolada respecto al km de calle sin arbolado | 70% | > 60 % | 60 % - 50 % | < 50 % |
| DIVERSIDAD DE ESPECIES | Nº de especies presentes | 226 | > 250 | 180 - 250 | < 180 |
| | % especie más abundante | 23% | < 10 % | 10 % - 15 % | > 15 % |
| | % 10 especies más abundantes | 75% | < 55 % | 55 % - 70 % | > 70 % |
| ADECUACIÓN DE ESPECIES | Grado de adecuación de especies al viario (la población en cada categoría debe coincidir con los valores de referencia) | Adecuado:37 % Aceptable: 24 % Inadecuado: 29 % | > 60 % | 15 % - 35 % | < 10 % |
| | % de especies no recomendadas | - | < 35 % | 35 % - 45 % | > 45 % |
| | % de especies propensas susceptibles de plagas | 36% | < 70 % | 70 % - 85 % | > 85 % |
| | % de especies propensas susceptibles de enfermedades | 32% | < 50 % | 50 % - 65 % | > 65 % |
| | % de especies alérgicas | 25% | < 50 % | 50 % - 70 % | > 70 % |
| EDAD DEL ARBOLADO | % de especies de alta probabilidad de producir incidencias | 33% | < 30 % | 30 % - 45 % | > 45 % |
| | Edad relativa más abundante | Maduro | Según la edad relativa más abundante | | |
| DIMENSIONES DEL ARBOLADO | % de la edad relativa más abundante | 51% | | | |
| | Categoría de perímetro más abundante | 60 - 120 cm | Según la categoría de perímetro más abundante | | |
| | % de la Categoría de perímetro más abundante | 33% | | | |
| | Categoría de altura más abundante | 5 - 10 m | Según la categoría de altura más abundante | | |
| ARBOLADO SINGULAR | % de la Categoría de altura más abundante | 49% | | | |
| | Nº de árboles singulares y de especial atención | - | Controlar la evolución y estado | | |
| MARRAS Y ALCORQUES VACÍOS | Nº de árboles catalogados por la Comunidad de Madrid | - | Controlar la evolución y estado | | |
| | Nº alcorques vacíos, marras o ejemplares muertos | 9,65% | < 5 % | 5 % - 10 % | > 10 % |
| | Nº de tocones | - | < 1 % | 1 % - 5 % | > 5 % |

5.1.2 Valoración del grado de adecuación del arbolado viario en las unidades de gestión

Uno de los principales objetivos en el estudio del arbolado viario dentro del presente Plan, es poder definir el **Grado de Adecuación** del arbolado en la ciudad. En el documento correspondiente se detalla toda la metodología de trabajo, presentándose aquí los aspectos más significativos.

Tal y como se detalla en el documento "ANÁLISIS ESPACIAL Y DIAGNÓSTICO GLOBAL DE LA COBERTURA VEGETAL, LOS CORREDORES VERDES Y MALLA DEL ARBOLADO VIARIO", los objetivos de la adecuación son:

- Adaptar el arbolado al espacio y viceversa, respetando las distancias necesarias a fachada de cada especie, el cuadro adecuado de plantación según su porte, la anchura de la acera y la distancia de resguardo de la calzada.
- Optimizar las labores de mantenimiento, minimizando las labores de poda por la adecuada disposición arbolada y su homogeneidad por Unidad de Gestión (UG).
- Incremento de la biodiversidad, tanto arbolada como a nivel general.

Para definir EL GRADO DE ADECUACIÓN del arbolado de la ciudad por cada una de las unidades de gestión se han considerado las siguientes variables:

- DISTANCIA A FACHADA
- MARCO DE PLANTACIÓN
- PORTE ARBOLADO, relacionado con la especie arbolada existente.

En función a estos valores se ha establecido un sistema de matrices, que nos permite definir la adecuación del arbolado a su entorno.

Por otro lado, se ha considerado la ausencia de homogeneidad en la unidad de Gestión como un aspecto negativo de cara a la optimización en la gestión, ya que desde el punto de vista de la gestión, la homogeneización dentro de la propia unidad de gestión permite la optimización de las labores de mantenimiento, pudiendo realizarse una mejor adecuación y planificación de los trabajos.

Para valorar la homogeneidad se han tenido en cuenta las siguientes variables:

- % ESPECIE PRINCIPAL
- % EDAD RELATIVA PRINCIPAL

- DESVIACIÓN TÍPICA DE LA ALTURA

El estudio se ha realizado a nivel de unidad de gestión y con los valores medios de los datos de inventario.

Cabe destacar que la ausencia de datos de inventario, no ha permitido incorporar a este análisis todas las Unidades de gestión del Arbolado Viario existentes en la ciudad de Madrid.

Se muestran a continuación los principales resultados de la ciudad, detallándose en el siguiente apartado los resultados específicos del distrito

En esta primera imagen se observa la relación de adecuación entre el porte del arbolado existente y la distancia a fachada. En verde se muestran las calles más adecuadas, en rojo las inadecuadas y en azul las aceptables



En la siguiente imagen se puede ver la adecuación entre el porte y el marco de Plantación existente. En color verde se muestra aquellos casos en los que la relación existente resulta adecuada, y en rojo las calles que presentan un marco de plantación más inadecuado para la especie arbolada existente.



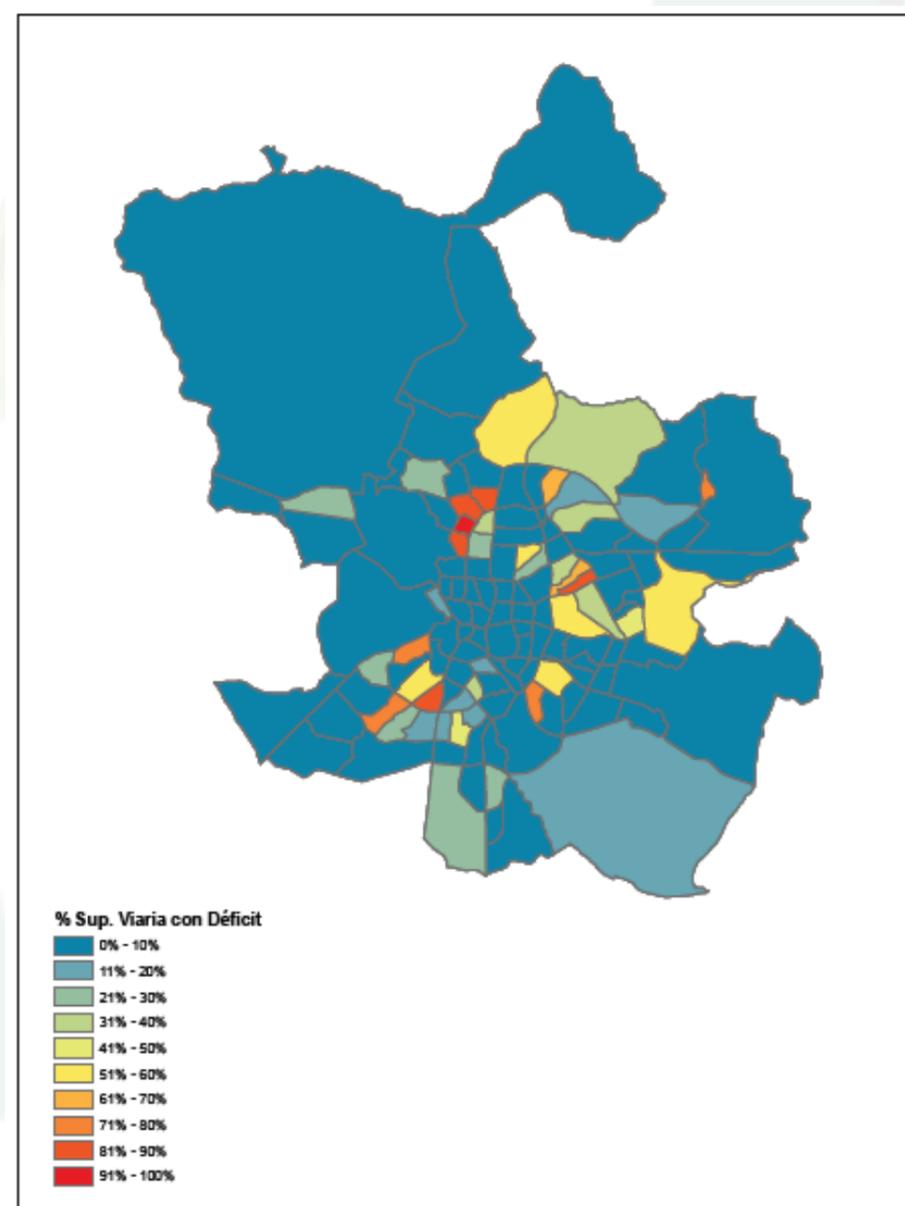
Por último, se muestran los resultados de Homogeneidad por Unidad de Gestión. Se observa que los resultados muestran que en las propias unidades de gestión hay una gran disparidad de arbolado, lo que puede dificultar la conservación municipal.

ADECUADO
ACCEPTABLE
INADECUADO

5.1.3 Identificación de las calles sin arbolado

El análisis de los datos de densidad arbolada por calle (ver diagnóstico), mostró que había una cantidad considerable de zonas con valor = 0, es decir, sin arbolado viario.

Se trata de zonas con diversas tipologías viarias, desde los densos tejidos del extrarradio, antiguos barrios de autoconstrucción, hasta zonas recientes de unifamiliares o incluso los PAUs, en los que hay una cantidad significativa de calles sin arbolado.



Se han cuantificado la proporción de unidades de gestión sin ningún árbol por barrios, para toda la ciudad, detallándose en este documento los resultados más relevantes del distrito y sus correspondientes barrios.

El resultado es muy relevante: 55 de los 198 barrios de Madrid presentan algún déficit significativo de arbolado en sus calles y en 18 de ellos más del 50% de la superficie viaria no tiene arbolado viario.

Toda la metodología de trabajo relacionada se encuentra en el Anexo: Calles sin Arbolado.

5.1.4 Otras directrices y propuestas de mejora para el arbolado viario de los distritos

La buena adecuación del arbolado al espacio en el que se pretende ubicar es esencial a la hora de planificar una plantación y/o en el diseño de futuros planteamientos urbanísticos.

Como hemos mencionado anteriormente, el arbolado no debe suponer un obstáculo respecto al resto de elementos que integra la ciudad, sino que debe ser una fuente de beneficios causando las menores incompatibilidades posibles.

A la hora de establecer un árbol, se deben de tener en cuenta que éste ente requiere ciertas necesidades para lograr un buen desarrollo, como la necesidad de un suelo adecuado para un óptimo crecimiento o la disponibilidad de agua, especialmente en las primeras etapas de desarrollo.

Así mismo, el crecimiento del árbol no debe suponer una incompatibilidad con los elementos colindantes. Se debe tener en cuenta el desarrollo a posteriori que va a presentar el árbol y antepoernos a posibles problemas derivados del mismo.

El desarrollo de copa va a ser el principal causante de interferencias con los edificios colindante o con otros servicios como el tránsito rodado o la servidumbre de paso peatonal.

Por otro lado, el desarrollo radicular puede causar incompatibilidad con ciertos servicios que pueden pasar desapercibidos (como tuberías o conducciones subterráneas), o puede causar alteraciones en el pavimento colindante.

Con objeto de adecuar las propuestas de mejora del arbolado viario en el distrito, se van a realizar tareas coordinadas entre el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, junto con el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible y el propio Área de Gobierno del Distrito, según las consideraciones recogidas en el Proyecto Estratégico de Movilidad así como del Proyecto Estratégico de Espacio Público.

5.1.4.1 Esquema ciudad perfil transversal

Se muestra la propuesta de perfil transversal para el arbolado en alcorque en la ciudad de Madrid.



5.1.4.2 Mejora en la calidad del suelo..

El suelo es uno de los factores más importantes a la hora de tener en cuenta en el correcto desarrollo del arbolado. No solo sirve de soporte, sino que es fuente de nutrientes y sirve como reserva hídrica.

Históricamente, es un factor al que no se le ha prestado la atención necesaria, y sin embargo, su papel en el correcto establecimiento y futuro de crecimiento de la planta es fundamental.

El mero aporte de tierra por encima en los alcorques no puede compensar, las carencias de suelos inertes, los cuales son carentes de vida y por tanto de materia orgánica. Es momento de empezar a considerar al suelo como uno de los factores más importantes de la Infraestructura Verde de la Ciudad, ya que el suelo es vida en sí mismo, y supone vida para el resto de elementos vegetales y animales que sobre él se sustentan. Por tanto, es necesario comenzar a tomar medidas y adoptar criterios para favorecerlo.

- A. **Conservación de suelos.** En gran parte de la superficie del municipio de Madrid, sobre todo en la parte sur y sudeste, nos encontramos con suelos francamente pobres en cuanto a sus características edáficas para albergar elementos vegetales, sobre todo si son de cierto porte. Por el contrario, encontramos mejores condiciones en los suelos del norte del municipio y en su parte noroeste. Es preciso que los suelos originales de calidad se protejan y conserven en la medida de lo posible, o bien, que aquellos que vayan a ser excavados o trasladados a vertedero sean reutilizados y reacondicionados como suelos de calidad jardinera, aprovechando algunas de las instalaciones municipales existentes.
- B. **Mejora de los Alcorques y del Suelo Asociado.** En paralelo a la mejora de los suelos de las zonas verdes, es necesario también acometer la reforma de los suelos de los alcorques de viario. En general, se deberá cuidar al máximo la calidad de la tierra aportada a los alcorques. Es conveniente que, en aquellos emplazamientos en los que sea posible, se aumente el tamaño de los alcorques o, mejor todavía, puedan llegar a conectarse unos con otros, con nuevas bandas de terrizos. En las zonas de bulevares o grandes paseos, la tendencia ha de ser la de crear grandes bandas de terrizo que conecten los árboles, pues servirán para mejorar la calidad del suelo asociado.
- C. **Incremento de la Biodiversidad Edáfica en el Suelo.** Los suelos existentes se han de ir mejorando de forma permanente, de forma tal que las acciones que

se tomen se encaminen a mejorar la biodiversidad edáfica de los mismos. En esta estrategia juega un papel importante el aporte de restos orgánicos de poda, restos vegetales procedentes de las labores de mantenimiento, o incorporación paulatina de tierra vegetal fértil.

5.1.4.3 Incremento de la red de goteo.

La disponibilidad de agua es uno de los principales condicionantes que afectan al adecuado desarrollo de los árboles. Este recurso tiene aún mayor importancia en los primeros estadios de crecimiento, donde se hace indispensable a la hora de que las nuevas plantaciones puedan prosperar.

La ciudad de Madrid debe apostar, y apuesta, por una gestión adecuada de sus recursos hídricos, optimizando el uso de los mismos y empleándolos de una forma eficiente y adecuada. A continuación se muestran una serie de aspectos a considerar tanto en las nuevas plantaciones como en las ya existentes.

Se deben establecer (de forma paulatina) **sistemas de riego eficientes**, mediante la instalación de sistemas de telegestión que ajusten las pautas de riego según las condiciones agro – climáticas. Se debe proceder a la implementación de sistemas de riego por goteo en el arbolado viario.

Es importante también seleccionar **especies vegetales que tengan unas necesidades hídricas bajas** y adaptar el sistema de riego a las mismas.

Se debe tender a utilizar el **agua regenerada**, siempre que sea posible, al existir en la actualidad ciertas limitaciones en la propia red y en la producción de la misma o bien porque afecte negativamente a algunas especies vegetales.

Resulta trascendental comenzar a utilizar, de forma decidida, técnicas de retención del agua en el suelo, las conocidas como SUDS –**Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible**–, que permiten alcanzar niveles mayores de retención del agua de lluvia y evitan la escorrentía de la misma hacia los sistemas de desagüe. Existen en la actualidad muchas técnicas constructivas novedosas y muchos tipos de SUDS como los pavimentos permeables, depósitos de retención bajo suelo o cunetas filtrantes.

En los nuevos desarrollos urbanos y en las reformas de los existentes se deberá **tener en cuenta la orografía original de la ciudad**, así como la presencia actual o pretérita de cauces, arroyos, o cualesquiera otras diferencias de cota que afecten al devenir del agua de lluvia.

Por último, destacar que durante la elaboración del presente Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad, se desarrolla en paralelo el Plan Estratégico del Agua Regenerada para la ciudad de Madrid y sus conclusiones deben ser consideradas en la gestión de los espacios verdes. Asimismo, una de las principales acciones de este plan es la **Redacción de protocolo para las situaciones de sequía** en la ciudad de Madrid, definiendo en función de los datos climatológicos y los niveles de agua embalsada de la Comunidad de Madrid, un protocolo de riego atendiendo a las tipologías de los espacios verdes, estación del año y previsiones meteorológicas, detallándose las especificaciones para el arbolado viario.

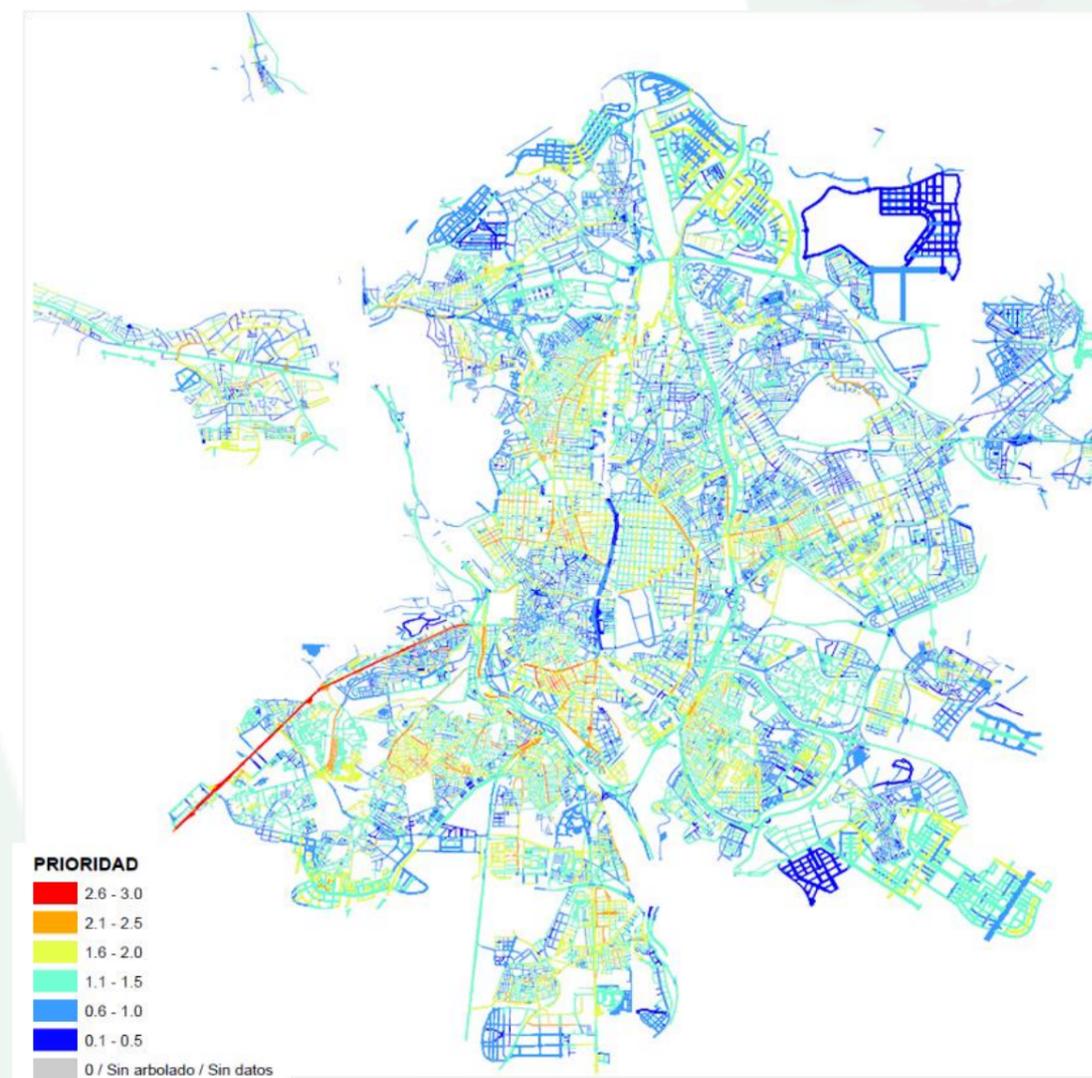
5.1.5 Priorización de análisis e intervención en unidades de gestión

La mejora del arbolado viario es de gran importancia para la mejora de la calidad ambiental y la del propio entorno urbano. Por ello, para establecer las prioridades de intervención, se propone no atender solo a los problemas de inadecuación del arbolado detectados y definidos anteriormente, sino a las condiciones ambientales de la calle (contaminación, ruido e isla de calor) y a las urbanísticas (falta zonas verdes privadas en la edificación, preponderancia de superficie asfaltada en la vía pública y escasez de cobertura arbolada).

| DIMENSIÓN | INDICADORES |
|-------------------------------------|---|
| I. ARBOLADO | I.1. Inadecuación - Distancia Fachada (1/0,5/0) |
| | I.2. Inadecuación - Marco Plantación (0,5/0,25/0) |
| | I.3. Falta de homogeneidad (0,25/0,10/0) |
| | I.4. Especies conflictivas (0,5/0) |
| | I.5. Arbolado decrépito (0,25/0,10/0) |
| | I.6. Inclinación arbolado (0,5/0,25/0) |
| | SUBTOTAL |
| II. AMBIENTAL | II.1. Nivel de Contaminación (IMD) (Viarío principal o IMD: 1/0,5/0) |
| | II.2. Nivel de Ruido (Área de Sensibilidad Acústica: 1/0) |
| | II.3. Isla de Calor (Isla de Calor: 1/0,5/0) |
| | SUBTOTAL |
| PRIORIDAD ÁREA MEDIOAMBIENTE | |
| III. URBANÍSTICA | III.1. Edificación sin espacios ajardinados (1=tipos sin espacios ajardinados/0) |
| | III.2. Superficie viaria asfaltada (1>66%, 0,5>50%, 0,25>33%, 0<33%.) |
| | III.3. Escasez de cobertura arbolada (confort) (quintiles: 1/0,75/0,5/0,25/0) |
| | SUBTOTAL |

Toda la metodología de trabajo queda especificada en el apartado *PROPUESTA DE PRIORIZACIÓN DE ACTUACIONES EN EL ARBOLADO VIARIO Y CALLES SIN ARBOLADO DE LA CIUDAD DE MADRID*.

En la siguiente imagen se muestran los resultados obtenidos para la ciudad de Madrid.



*En el apartado 5.2.5 se detallan los resultados obtenidos para el distrito.

5.2 PROPUESTAS PARA EL DISTRITO

5.2.1 Adecuación del arbolado viario

En la siguiente tabla se muestran los ratios actuales del distrito, respecto a la propuesta del módulo de arbolamiento.

| INDICADOR | | VALOR ACTUAL | VALOR ADECUADO | VALOR ACEPTABLE | VALOR INADECUADO |
|---------------------------------|---|--|---|-----------------|------------------|
| CANTIDAD, EXTENSIÓN Y COBERTURA | Nº de árboles/100 habitantes | 17,77 | > 11 | 11 - 5 | < 5 |
| | Nº árboles/ha de unidad de gestión | 34,32 | > 50 | 25 - 50 | < 25 |
| | Proyección de copa sobre las calles | 4% | > 15 % | 15 % - 10 % | < 10 % |
| | km de calle arbolada respecto al km de calle sin arbolado | 54% | > 60 % | 60 % - 50 % | < 50 % |
| DIVERSIDAD DE ESPECIES | Nº de especies presentes | 86 | > 90 | 60 - 90 | < 60 |
| | % especie más abundante | 30% | < 10 % | 10 % - 15 % | > 15 % |
| | % 10 especies más abundantes | 73% | < 55 % | 55 % - 70 % | > 70% |
| ADECUACIÓN DE ESPECIES | Grado de adecuación de especies al viario (la población en cada categoría debe coincidir con los valores de referencia) | Adecuado: 43% Aceptable: 23% Inadecuado: 13% | > 60 % | 15 % - 35 % | < 10 % |
| | % de especies no recomendadas | - | < 35 % | 35 % - 45 % | > 45 % |
| | % de especies propensas susceptibles de plagas | 30% | < 70 % | 70 % - 85 % | > 85 % |
| | % de especies propensas susceptibles de enfermedades | 38% | < 50 % | 50 % - 65 % | > 65 % |
| | % de especies alérgicas | 35% | < 50 % | 50 % - 70 % | > 70 % |
| | % de especies de alta probabilidad de producir incidencias | 27% | < 30 % | 30 % - 45 % | > 45 % |
| EDAD DEL ARBOLADO | Edad relativa más abundante | Maduro | Según la edad relativa más abundante | | |
| | % de la edad relativa más abundante | 62% | | | |
| DIMENSIONES DEL ARBOLADO | Categoría de perímetro más abundante | 30 - 60 cm | Según la categoría de perímetro más abundante | | |
| | % de la Categoría de perímetro más abundante | 44% | | | |
| | Categoría de altura más abundante | 5 - 10 m | Según la categoría de altura más abundante | | |
| | % de la Categoría de altura más abundante | 52% | | | |
| ARBOLADO SINGULAR | Nº de árboles singulares y de especial atención | - | Controlar la evolución y estado | | |
| | Nº de árboles catalogados por la Comunidad de Madrid | - | Controlar la evolución y estado | | |
| MARRAS Y ALCORQUES VACÍOS | Nº alcorques vacíos, marras o ejemplares muertos | 7% | < 5 % | 5 % - 10 % | > 10 % |
| | Nº de tocones | - | < 1 % | 1 % - 5 % | > 5 % |

Según los resultados obtenidos, observamos que los peores valores corresponden a los parámetros de **Proyección de copa sobre las calles, % de especie más abundante y % de las 10 especies más abundantes.**

Deben ser, por tanto, los parámetros más a tener en cuenta en el corto - medio plazo a la hora de plantear cambios en el arbolado.

- Se debe procurar evitar el uso de especies muy abundantes, como *Platanus x hybrida*. También se debe incrementar el número de especies presentes con el fin de aumentar la diversidad en el distrito.
- El valor de **Proyección de copa sobre las calles** es muy bajo. La mejora de este valor debería considerarse un parámetro muy a tener en cuenta.
- El número de árboles por unidad de gestión está dentro de los valores aceptables, aunque su valor debería incrementarse para lograr un valor adecuado
- Se deben reponer aquellas posiciones que correspondan a alcorques vacíos, marras o ejemplares muertos.
- Se debe estudiar a futuro, junto con el órgano encargado de la planificación de Urbanismo, el arbolamiento de aquellas calles sin arbolado

*Algunas de las variables no se han calculado específicamente para el distrito dado que no se dispone de datos suficientes para obtener valores representativos.

5.2.2 Adecuación de Unidades de gestión

5.2.2.1 Adecuación Porte/Distancia

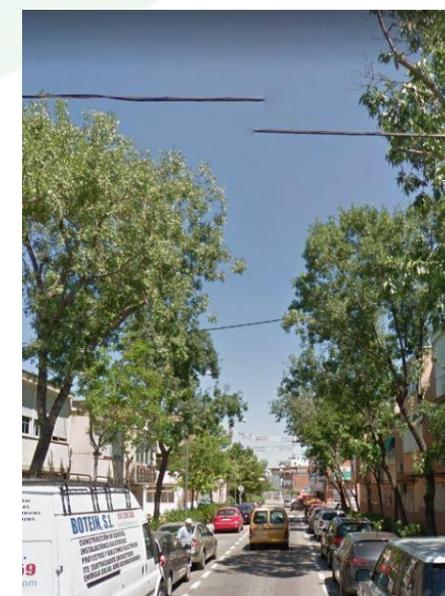


En el plano se puede ver la adecuación entre el **porte** y la **distancia a la fachada**. En color verde se muestran las calles más adecuadas, en rojo las inadecuadas y en azul las aceptables.

Calles como **Playa de San Juan** o **Calle Alagón**, presentan una mala adecuación del porte del arbolado respecto a la distancia con la fachada, causando interferencias y conflictos con los edificios y otros elementos asociados.



Calle Playa de San Juan
Mala adecuación Porte/Distancia



Calle Alagón
Mala adecuación Porte/Distancia

Otras sin embargo, como Playa de América, presenta unos valores favorables en cuanto a la adecuación Porte/Distancia a Fachada.



Calle Playa de América. Buena adecuación Porte/Distancia

En algunas de las calles del distrito se está procediendo a realizar un cambio de especie, con el fin de mejorar este parámetro en el distrito.

5.2.2.2 Adecuación Porte/Marco

En el siguiente plano se puede ver la adecuación entre el porte y el marco de plantación existente. En color verde se muestran aquellos casos en los que la relación existente resulta adecuada, y en rojo las calles que presentan un marco de plantación más inadecuado para la especie arbolada existente.



Calle de la Bahía de Málaga
Buena adecuación Porte/Marco



Calle Canal de Suez
Mala adecuación Porte/Marco

Este parámetro muestra un mayor número de calles con un valor aceptable. Las calles que presentan un valor inadecuado se debe principalmente a que se han empleado marcos de plantación más pequeños a los recomendados para especies de porte grande.

Especies de porte grande, como *Platanus x hybrida* o *Ulmus pumila*, deberían tener unos marcos de plantación superiores a 8m, parámetro que se incumple en muchos casos.

En ciertas calles se está produciendo la clausura de alcorques, con el fin de mejorar el ratio Porte/Marco de plantación. En otras calles, se están seleccionando nuevas especies a introducir, cuyos portes arbóreos se adecúen en mejor medida a la distancia entre alcorques.

5.2.2.3 Homogeneidad

Por último, se muestran los resultados de Homogeneidad por Unidad de Gestión.



Como se puede observar, este parámetro muestra que casi todas las calles presentan una homogeneidad **aceptable**.



Calle Benicarló
Buena homogeneidad



Calle Acuario
Mala homogeneidad

En muchas ocasiones, la aparición de marras o el simple proceso de renovación del arbolado ha dado como resultado calles con distintas variedades en cuanto al tamaño de los ejemplares e incluso distintas especies.

Se debe tender a un modelo más homogéneo en unidades de gestión en cuanto a lo que se refiere a alineaciones de viario, para facilitar de esta manera las labores de gestión y reducir las intervenciones puntuales sobre ejemplares concretos. De igual modo, se debe tender a la variedad entre distintas unidades de gestión, para aumentar la diversidad arbolada.

En definitiva, se trata de optimizar el trabajo a realizar y lograr una mayor armonía en cuanto a la infraestructura verde de la ciudad al tiempo que se logra aumentar la diversidad.

Se debe tener en cuenta que aquellas calles y ejes principales los cuales presentan grandes dimensiones, suponen un gran reto a la hora de buscar la homogeneización de toda la unidad de gestión. Se propone por tanto, dividir estas unidades en diferentes tramos con el fin de simplificar las labores de planificación y gestión.

5.2.3 Identificación de las calles sin arbolado

En el Anexo I al final del documento se muestra el listado de las calles que no presentan arbolado viario en la actualidad.

Estas calles deben ser objeto de estudio en futuros planes de desarrollo urbanístico o actuaciones de implementación de los planes municipales (como Plan A, Madrid Regenera,...), con el fin de ver si existen diseños compatibles con la inclusión de arbolado viario en las mismas. Estas propuestas siempre deben de consensuarse con los técnicos de Urbanismo, ya que la morfología que presentan estas calles actualmente dificulta en muchas ocasiones la inclusión de elementos verdes.

Se debe tener en cuenta que la inclusión de un árbol en una calle no consta simplemente de la realización de un alcorque, sino que se deben de tener en cuenta las características citadas anteriormente, debiendo de adecuarse el arbolado al entorno en el que se vaya a emplazar con el fin de causar las menores interferencias posibles con los elementos aledaños.



Calle de los Pajarones. Calle sin arbolado

5.2.4 Otras propuestas para la mejora del arbolado viario

En la siguiente imagen se muestran los itinerarios estructurantes propuestos para el distrito de Barajas, y su conexión y /o integración con la RED ARCE:

- IT.21.01 – Acercando “El Capricho”
- IT.21.02 – Uniendo barrios



Asimismo en el distrito, según el Proyecto Estratégico de Movilidad se establecen 2 áreas de mejora peatonal que son:

- MP.21.01 – Barrio del Aeropuerto
- MP.21.02 – Casco Histórico de Barajas

A partir de una estrecha colaboración y coordinación entre el Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad, junto con el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible se trabajará en la mejora de la infraestructura verde del distrito, y por tanto de su arbolado viario, en base a las directrices enmarcadas en el Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad y especificadas en el presente Plan del Arbolado Viario del Distrito.



Detalle de las Áreas de Mejora peatonal de la ciudad de Madrid (Fuente:DUS)

5.2.5 Prioridad de actuación en las unidades de gestión del distrito



En los mapas anteriores se detallan aquellos árboles que presentan una distancia inadecuada a la fachada o un marco de plantación inadecuado respecto a su porte arbolado.

Además de estos parámetros, en este mapa se han contrastado otras variables, citadas en el apartado 5.1.5., como la escasez de cobertura arbolada o la isla de calor.

En la imagen se muestra una calle representativa en función de unos parámetros representados. Se observa la falta de espacio hacia la fachada para el correcto desarrollo de los árboles.



Calle Alar del Rey. Coloreada en naranja.



ANEXOS

Anexo I Calles sin arbolado

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|--|------------------|-------------|
| Acceso de la Avda. de América a C/ Cañada Real de Merindades | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Acceso de la Avda. de Hispanidad a C/ Ariadna | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Acceso de la Avda. de la Hispanidad a Avda. de Aragón | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Acceso de la Avda. de la Hispanidad a Avda. de América | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Aeropuerto de Barajas (Avda. Hispanidad), Acceso | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Aeropuerto, Camino | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| América, Avenida | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Aragón, Avenida | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Ariadna, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Arroyo de Rejas, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Barajas (Aeropuerto) | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Barbadillo, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Bugedo, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Cáncer, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Cañada Real de Merinas, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Capricornio, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Castrobarito, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Circunvalación de Iberia, Carretera | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Coslada a Rejas, Camino | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Cuartel, Camino | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Eisenhower, Plaza | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Hispanidad, Avenida | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Monte Parnaso, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Particular, Camino | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Saturno, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Servicio Barajas, Carretera | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Acceso de la Avda. de la Hispanidad a Avda. de América | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| América, Avenida | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Benito Monfort, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Brezos, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Cañada Real de Merinas, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Catamarán, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|-------------------------------------|----------------------------|-------------|
| Fuente del Pavo, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Fuente, Callejón | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Góndola, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Hispanidad, Avenida | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Jardines de Aranjuez, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| La Rioja, Travesía | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Piragua, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Vicálvaro, Callejón | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Algemés, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Alhóndiga, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Anguita, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Ariadna, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Aries, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Ayerbe, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Barrio de Camarillas, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Benítez, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Botica, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Caldera, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Camarillas, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Canal de Suez, Pasaje | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Circunvalación de Iberia, Carretera | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Cometa, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Constelación, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Cuartel, Camino | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Doblada, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Doblón, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Duque, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Empedrada, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Fraguas, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Fuente de Torrejona, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Géminis, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Gonzalo de Céspedes, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Hispanidad, Avenida | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Iberia, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Jerez de los Caballeros, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Jubilado, Plaza | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Leonor Cortina, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Marte, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Nuestra Señora de Araceli, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Orión, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|---------------------------------|----------------------------|-------------|
| Pajarones, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Particular, Camino | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Pilares, Plaza | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Planeta, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Poderosas, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| San Sinfiriano, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Santa Dorotea, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Saturno, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Tres Esquinas, Plaza | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Trópico, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Urano, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Venus, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Zodiaco, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Ariadna, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Santa Pola, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bande, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Barcarrota, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Basella, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Benifayó, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Benisoda, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Benuza, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bielsa, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Blancafort, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bornos, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Doce Estrellas, Paseo | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Edimburgo, Glorieta | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Hamburgo, Glorieta | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Primavera, Paseo | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Recinto Ferial de Juan Carlos I | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Ribera del Sena, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Río Urubamba, Glorieta | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Agramunt, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Aguadulce, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Aire, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Algemesí, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Alhaurín, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Arcadia, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Argamasilla, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Ariadna, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Arroyo del Tesoro, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|---|--------|-------------|
| Arroyomolinos, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Autogiro, Travesía | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Calderón, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Cementerio Nuevo, Carretera | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Monzón, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Muro, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de San Lorenzo, GlorietaBarajas | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| San Estanislao, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Acceso de la Avda. de América a C/ Cañada Real de Merindades | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Acceso de la Avda. de Hispanidad a C/ Ariadna | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Acceso de la Avda. de la Hispanidad a Avda. de Aragón | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Acceso de la Avda. de la Hispanidad a Avda. de América | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Aeropuerto de Barajas (Avda. Hispanidad), Acceso | TIMÓN | 21. BARAJAS |

Anexo II Inadecuación Porte/Distancia a fachada

Adecuado

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|--|----------------------------|-------------|
| Acuarela, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Ayerbe, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Trespaderne, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Cantabria, Avenida | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Carabela, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Galeón, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Joaquín Ibarra, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Manuel Aguilar Muñoz, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Navío, Plaza | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Obenque, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Rambla, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Soto Hidalgo, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Ayerbe, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Canal de Suez, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| General, Avenida | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Júpiter, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Babilonia, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Alcudia, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Mahón, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Málaga, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Pollensa, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Santoña, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bascuñana, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Consejo de Europa, Avenida | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Estrasburgo, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Marqués de Berna, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| S.A.R. Don Juan de Borbón y Battemberg, Glorieta | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|------------------------------|--------|-------------|
| Alanís, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Alaró, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Alcañiz, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Almendrera, Glorieta | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Fronteras de Portugal, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Mistral, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Paseo de Barquillas, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de América, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Barlovento, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Formentor, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de la Caleta, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Poniente, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Riazor, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa del Sardinero, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Simún, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Zurrón, Paseo | TIMÓN | 21. BARAJAS |

Aceptable

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|-------------------------|------------------|-------------|
| Frías, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Medina de Pomar, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Riaño, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Salinas de Rosio, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| San Severo, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Tauro, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Zaorejas, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Antonio Sancha, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Balandro, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Goleta, Plaza | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Noray, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Riaño, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Rioja, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| San Severo, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Tintín y Milú, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Tomillar, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|---|----------------------------|--------------|
| Velero, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Buscón Don Pablos, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Feriantes, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Hermanos Falcó y Álvarez de Toledo, Plaza | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Pajarones, Plaza | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Párroco Máximo Martínez de Castro, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Pilares, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| San Estanislao, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Alicante, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Almería, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Cádiz, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Cartagena, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Gando, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de la Concha, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Palma, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Santander, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Balcánica, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Balcón de Corralejos, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Balmaseda, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Baña, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bariloche, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bellaterra, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Borox, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bureta, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Dublín, Vía | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Ribera del Loira, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Turín, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Valhondo, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Zaorejas, Calle | REJAS | 20. SAN BLAS |
| Aguetol, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Alas, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Arroyo de la Tía Martina, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Artemisa, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Autogiro, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Balcánica, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Gran Poder, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|--------------------------------|--------|-------------|
| Playa de Bolnuevo, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Zarauz, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Puerto de los Carros, Glorieta | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Tifón, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Timón, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Valhondo, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |

Inadecuado

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|--------------------------|----------------------------|-------------|
| Escorpión, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Fuentenebro, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Garganchón, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Pradoluengo, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Bergantín, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Corbeta, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Galera, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Mar, Plaza | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Monteverde, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Acuario, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Benicarló, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Burriana, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Alagón, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Alar del Rey, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Huracán, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Aro, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de San Juan, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |

Anexo III Inadecuación Porte/Marco de plantación Adecuado

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|---------------------------------|----------------------------|-------------|
| Ayerbe, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Fuentenebro, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Pradoluengo, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| San Severo, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Carabela, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Noray, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Obenque, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Rioja, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| San Severo, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Soto Hidalgo, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Acuario, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Ayerbe, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Almería, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Santander, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Baña, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bellaterra, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Borox, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Estrasburgo, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Marqués de Berna, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Valhondo, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Aguetol, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Arroyo de la Tía Martina, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Autogiro, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Gran Poder, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Bolnuevo, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Timón, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Valhondo, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |

Aceptable

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|--|----------------------------|-------------|
| Garganchón, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Medina de Pomar, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Tauro, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Antonio Sancha, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Bergantín, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Corbeta, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Galera, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Joaquín Ibarra, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Manuel Aguilar Muñoz, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Mar, Plaza | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Monteverde, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Rambla, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Tintín y Milú, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Tomillar, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Velero, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Feriantes, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| General, Avenida | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Júpiter, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Pajarones, Plaza | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Párroco Máximo Martínez de Castro, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| San Estanislao, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Babilonia, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Alicante, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Cádiz, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Cartagena, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Gando, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de la Concha, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Mahón, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Palma, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Balcánica, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Balcón de Corralejos, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Balmaseda, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bariloche, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Benicarló, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|--------------------------------|------------|-------------|
| Bureta, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Burriana, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Dublín, Vía | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Turín, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Alagón, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Alanís, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Alaró, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Alas, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Alcañiz, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Almendrera, Glorieta | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Artemisa, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Balcánica, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Fronteras de Portugal, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Huracán, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Mistral, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Paseo de Barquillas, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de América, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Aro, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Barlovento, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Formentor, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de la Caleta, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Poniente, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Riazor, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de San Juan, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Zarauz, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa del Sardinero, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Puerto de los Carros, Glorieta | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Simún, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Tifón, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Zurrón, Paseo | TIMÓN | 21. BARAJAS |

Inadecuado

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|-------------------|------------|-------------|
| Acuarela, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|--|----------------------------|-------------|
| Escorpión, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Riaño, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Salinas de Rosio, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Trespaderne, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Zaorejas, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Balandro, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Cantabria, Avenida | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Galeón, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Goleta, Plaza | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Navío, Plaza | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Riaño, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Buscón Don Pablos, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Canal de Suez, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Hermanos Falcó y Álvarez de Toledo, Plaza | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Pilares, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Alcudia, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Málaga, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Pollensa, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Santoña, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bascuñana, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Consejo de Europa, Avenida | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Ribera del Loira, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| S.A.R. Don Juan de Borbón y Battemberg, Glorieta | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Alar del Rey, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |

Anexo IV Homogeneidad

Adecuado

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|--------------------------|----------------------------|-------------|
| San Severo, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Goleta, Plaza | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Noray, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Rambla, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| San Severo, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Buscón Don Pablos, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Balcánica, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Balmaseda, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bariloche, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bascuñana, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Benicarló, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Borox, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Alagón, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Almendrera, Glorieta | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Balcánica, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |

Aceptable

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|-------------------------|------------|-------------|
| Acuarela, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Ayerbe, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Escorpión, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Frías, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Fuentenebro, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Garganchón, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Medina de Pomar, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Pradoluengo, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Riaño, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Salinas de Rosio, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Tauro, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Trespaderne, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|---|----------------------------|-------------|
| Zaorejas, Calle | AEROPUERTO | 21. BARAJAS |
| Antonio Sancha, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Bergantín, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Cantabria, Avenida | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Corbeta, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Galeón, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Galera, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Joaquín Ibarra, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Manuel Aguilar Muñoz, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Mar, Plaza | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Monteverde, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Navío, Plaza | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Obenque, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Riaño, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Rioja, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Soto Hidalgo, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Tintín y Milú, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Tomillar, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Velero, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Ayerbe, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Canal de Suez, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Feriantes, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| General, Avenida | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Hermanos Falcó y Álvarez de Toledo, Plaza | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Júpiter, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Pajarones, Plaza | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Párroco Máximo Martínez de Castro, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Pilares, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| San Estanislao, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Babilonia, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Alcudia, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Alicante, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Almería, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Cádiz, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|--|------------|--------------|
| Bahía de Cartagena, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Gando, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de la Concha, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Mahón, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Málaga, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Palma, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Pollensa, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Santander, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bahía de Santoña, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Balcón de Corralejos, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Baña, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bellaterra, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Bureta, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Burriana, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Consejo de Europa, Avenida | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Dublín, Vía | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Estrasburgo, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Marqués de Berna, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Ribera del Loira, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| S.A.R. Don Juan de Borbón y Battemberg, Glorieta | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Turín, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Valhondo, Calle | CORRALEJOS | 21. BARAJAS |
| Zaorejas, Calle | REJAS | 20. SAN BLAS |
| Aguetol, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Alanís, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Alar del Rey, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Alas, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Alcañiz, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Arroyo de la Tía Martina, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Autogiro, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Fronteras de Portugal, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Huracán, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Logroño, Avenida | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Mistral, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de América, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Bolnuevo, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|---------------------------|--------|-------------|
| Playa de la Caleta, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Riazor, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de San Juan, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Simún, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Tifón, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Timón, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Valhondo, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Zurrón, Paseo | TIMÓN | 21. BARAJAS |

Inadecuado

| UNIDAD DE GESTIÓN | BARRIO | DISTRITO |
|--------------------------------|----------------------------|-------------|
| Balandro, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Carabela, Calle | ALAMEDA DE OSUNA | 21. BARAJAS |
| Acuario, Calle | CASCO HISTÓRICO DE BARAJAS | 21. BARAJAS |
| Alaró, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Artemisa, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Gran Poder, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Aro, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Barlovento, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Formentor, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Poniente, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa de Zarauz, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Playa del Sardinero, Calle | TIMÓN | 21. BARAJAS |
| Puerto de los Carros, Glorieta | TIMÓN | 21. BARAJAS |