



Subdirección General de Planes y Proyectos de la
Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento
Plaza de los Sagrados Corazones nº 7
28071 Madrid

Estudio Informativo del proyecto de implantación de una doble vías entre la estación de Atocha y Torrejón de Velasco para la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana- Región de Murcia, fase B 1:1000

Vicente Pérez Quintana, mayor de edad, vecino de Madrid, con DNI 43.260.539 T, en su calidad de responsable de Urbanismo y Vivienda de la FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES DE VECINOS DE MADRID (FRAVM), con domicilio social en el número 2 de la calle Bocángel, distrito postal 28028 de Madrid,

E X P O N E: Que sometido a información pública (BOE de 15 de marzo de 2008) por el periodo de 30 días hábiles el *Estudio Informativo del proyecto de implantación de una doble vías entre la estación de Atocha y Torrejón de Velasco para la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha- Comunidad Valenciana- Región de Murcia, fase B 1:1000*, en el plazo legal preceptivo presenta al mismo las siguientes

A L E G A C I O N E S

1. ALTERNATIVAS CONSIDERADAS EN LA PRESENTE FASE B 1:1.000 DEL ESTUDIO INFORMATIVO

Las alternativas consideradas en el presente EI que se somete a información pública, pues la conexión con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona se desarrolla en Estudio Informativo aparte, son:

SOLUCIÓN A	LAV Madrid –Levante Atocha –Torrejón de Velasco ALTERNATIVA BASE	Conexión LAV Madrid-Levante con la LAV Madrid-Sevilla Conexión 160 km/h	Nuevo haz de estacionamiento de cercanías Estacionamiento Pasante
SOLUCIÓN B	LAV Madrid –Levante Atocha –Torrejón de Velasco ALTERNATIVA VARIANTE PK 7+000	Conexión LAV Madrid-Levante con la LAV Madrid-Sevilla Conexión 160 km/h	Nuevo haz de estacionamiento de cercanías Estacionamiento Pasante

1.1 ALTERNATIVA BASE (solución A, **considerada óptima** por el Estudio Informativo y por ello **adoptada en las conclusiones del análisis**)

Las características más relevantes de la solución A o alternativa base, que el EI considera óptima pese a que tener mayores afecciones sobre el parque lineal del Manzanares, son:

- o 23.700 m de vía doble.
- o 5.328 m de vía única en la conexión final (2.528 m sentido Levante y 2.800 m sentido Madrid).

- En los primeros 2.672 m se discurre sobre plataforma actual o en ejecución.
- Radios y velocidades en progresión (de 90 a 230 km/h) iguales o superiores a la línea Madrid-Sevilla, salvo en casos excepcionales. Pendiente máxima de 25 milésimas.
- 5 viaductos: Abroñigal-Sta. Catalina (1.468 m), M- 40 (165 m), Río Manzanares (69 m), A- 4 (92 m) y FFCC Madrid- Alicante/ C3 (90 m).
- 1 falso túnel en Perales del Río (400 m).
- 1 pérgola sobre LAV Madrid-Sevilla (277 m).
- 1 paso inferior empujado bajo la doble vía de contorno a Vallecas (62 m).
- 8 vanos libres a adecuar bajo los 6 viales de la M- 50 y los 2 viales de la M-506.
- 2 pasos superiores nuevos y ampliación de vano en otros 5.
- 1 paso inferior nuevo y 5 prolongados.
- 13 obras de drenaje (nuevas y/ o prolongadas).
- Rectificación de la vía de mercancías que une Sta. Catalina y la vía de contorno.
- Rectificación de varios viales entre los que destaca la calle Embajadores y la carretera que une Getafe y Perales del Río.

La actuación tiene su origen al norte del paso superior de la C/Pedro Bosch, coincidiendo con el final del Acceso Sur a la Estación de AVE Pasante (en Estudio Informativo).

Desde este punto y durante 1.668 m, el trazado discurrirá por la plataforma de vía doble que actualmente corresponde a la línea C4 de cercanías Atocha- Parla (por la que también circulan los servicios de largo recorrido de Extremadura), tras las pertinentes actuaciones de adaptación de las vías al ancho UIC; **en los 1.004 m siguientes discurrirá sobre una nueva plataforma ya preparada.** Todo ello será posible gracias al Proyecto de Modificación de las líneas C3 y C4 en su acceso a la estación de Atocha, cuya actuación básica se desarrolla en la cabecera de la estación de contenedores de Abroñigal.

A continuación, es precisa la ejecución del **viaducto denominado Abroñigal- Sta. Catalina, de 1.468 m de longitud**, siendo la obra más singular de toda la actuación, con 47 vanos con cajón in situ ejecutado sobre cimbras y autocimbras. Este viaducto pretende salvar los siguientes elementos:

- En primer lugar salta sobre las vías que conectan las estaciones de Abroñigal y Santa Catalina, con un gran esviaje (pk 2+750).
- La afección que se produce sobre la C/ Embajadores se reduce, ya que permite que las aceras y parte del vial discurra bajo el voladizo de la estructura. En caso contrario, habría que generar un muro con una mayor reposición del vial (pk 3+ 100).
- Cuando la traza discurre entre las vías de ancho ibérico y la autovía A- 4 (pk 3+ 600), el pasillo es muy estrecho y la rasante alta para posteriormente cruzar sobre las citadas vías, lo que requeriría muros continuos a ambos lados que afectarían a la explotación, por ello se ha optado por un viaducto, reduciendo la afección a los apoyos, dejando además un mayor espacio lateral con los voladizos.
- A continuación, entre el pk 3+ 800 y el pk 4+ 100, se cruza con mucho esviaje las 4 vías de ancho ibérico (Madrid- Alicante/ C3 y Madrid-Badajoz/ C4), además de la doble vía que une Sta Catalina y Villaverde Bajo y la rectificación de una vía que desde Sta Catalina accede a la doble vía de contorno. Todo ello debe realizarse con la mínima afección posible a la explotación, además de evitar las pérgolas existentes, una bajo las líneas de alta velocidad y otra bajo la A-4. Para ello, en esta zona se disponen pilas tipo pórtico, con la finalidad de conseguir apoyos exteriores a las vías.

Tras el viaducto, a escasos metros se cruza sobre la **autovía M- 40 (pk 4+ 700)**, siendo precisa la **ejecución de un viaducto de 165 m** mixto de 3 vanos de 55 m cada uno, para salvar los dos viales principales y un enlace. Antes y después es preciso prolongar sendos pasos inferiores existentes.

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel nº 2 28028 Madrid Tlf 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

fravm@aavvmadrid.org www.aavvmadrid.org

Resaltar que en toda esta zona, **se repone la vía de mercancías afectada por la derecha hasta que conecta con la doble vía de contorno**, infraestructura que es preciso salvar por medio de un cajón hincado de 62 m de longitud y 14,50 m de ancho (pk 5+ 420), siendo precisa la disposición de medidas de contención en los terraplenes adyacentes.

A partir del cruce anterior, la doble vía a Levante se separa de la línea Madrid- Sevilla unos 100 m para evitar la afección a la subestación de tracción de Villaverde y conseguir pasar **bajo uno de los vanos libres de la M-45 (pk 7+ 440)**. En esta zona se ejecuta un nuevo paso superior, un marco de drenaje para el arroyo La Gavia y el desvío del Canal del Manzanares.

Con posterioridad, el trazado se adosa de nuevo a la línea actual para pasar lo más próximo posible al **falso túnel de Perales del Río (pk 9+ 630)** y evitar afectar a las edificaciones próximas, con un nuevo falso túnel **de 400 m**

similar al actual. Previo a esta zona se amplía un paso superior y **se cruza el río Manzanares con un viaducto de 69 m a base de vigas prefabricadas tipo artesa (pk 9+120)**.

Tras esta zona, el trazado está condicionado por su paso bajo el vano exterior derecho de la **estructura de la Variante de Perales (pk 11+ 380)**, existiendo espacio Suficiente tanto para la vía doble como para la reposición de la carretera local que une Perales del Río con Getafe y el Cerro de Los Ángeles. Esta carretera se repone en unos 1.300 m, hasta conectar con una nueva zona urbanizada, Como refleja la planificación prevista en la zona.

A partir de este punto, la doble vía discurre en paralela por la derecha a unos 20 m teniendo en cuenta los siguientes elementos:

- pk 12+450. Se amplía un paso superior de camino.
- pk 12+ 850. Puesto de banalización de Los Gavilanes, como el actual.
- pk 14+ 050. Ampliación de un paso inferior de camino.
- pk 14+ 420. Está prevista la ejecución de un nuevo paso superior para acceder al futuro polígono de Los Gavilanes, actuación que deberá tener en cuenta en su ejecución la nueva doble vía.
- pk 15+ 230. Se prevé un **viaducto** similar al actual a base de vigas prefabricadas tipo artesa **de 92 m** de longitud **para salvar la autovía A- 4**, además de un vial previsto de acceso al nuevo polígono de Los Gavilanes.
- pp.kk. 15+ 525 y 16+ 040. Prolongación de sendos pasos inferiores de camino.
- pk 16+ 450. **Viaducto** similar al actual a base de vigas prefabricadas doble "T" **de 90 m** de longitud **para salvar la línea Madrid- Alicante** que coincide con la línea C3 de Cercanías.
- pk 17+ 440. Ampliación de un paso superior de camino.
- pk 17+ 600. Está prevista la ejecución de un nuevo paso superior para acceder al futuro polígono de La Carpetania (Fase 2), actuación que deberá tener en cuenta en su ejecución la nueva doble vía.
- pp. kk. 17+ 690 a 17+ 900. En este tramo **se cruza bajo los 2 viales principales de la M- 50 y 4 viales de servicio anexos**. Para ello se aproxima todo lo posible la nueva doble vía para pasar lo más centrada posible por los vanos libres que existen, **siendo preciso adecuarlos** reforzando los estribos y las pilas por medio de inyecciones, micropilotes, muros y escudos de hormigón armado.
- pk 18+ 315. Nuevo paso inferior bajo la nueva línea (se ejecutará in situ) y bajo la actual Madrid-Sevilla (hincado), preciso para sustituir el paso inferior existente en el pk 18+600 que no puede prolongarse.
- pk 18+ 650. **Cruce bajo la autopista de peaje R- 4, utilizando para ello los vanos libres existentes**, no requiriéndose actuación.

- pk 19+010. Nuevo paso superior, preciso para dotar de acceso a los terrenos de la margen derecha, ya que actualmente se accede por un camino bajo los vanos de la R- 4 que ahora se ocupan.
- pk 19+ 970. **Se pasa bajo la M- 506 y el acceso desde la misma a la R- 4. Para ello hay que generar un nuevo vano de mayor luz** a base de un estribo mediante pantalla de pilotes secantes, actuación rápida para afectar lo mínimo posible al tráfico rodado. Para las obras de la carretera se cortará una de las calzadas, y para el ramal se ha analizado la existencia de rutas alternativas de acceso.
- pk 20+ 540. Ampliación de un paso superior de camino.
- pk 21+ 850 a pk 22+ 850. Corresponde a la antigua estación de Parla, donde la nueva doble vía discurre sobre la doble vía de ancho ibérico destinada actualmente al estacionamiento de Cercanías, proponiéndose en el presente Estudio Informativo su reposición.
- pk 22+ 210. En este punto **se pasa bajo la carretera M- 408** por el vano que actualmente ocupa la doble vía de ancho ibérico destinada al estacionamiento de unidades de Cercanías, **no requiriéndose actuación.**
- pk 23+ 280. Ampliación de un paso superior de camino.

En el pk 23+ 700 finaliza la doble vía, pasando a dos vías únicas, la que realizaría la entrada a Madrid se abre para saltar sobre la línea Madrid- Sevilla por medio de una pérgola de 277 m hasta conectar con la misma vía del proyecto siguiente (Torrejón de Velasco- Seseña), y la vía sentido Levante discurre adosada inicialmente a la anterior para luego conectar con la misma vía proyectada. Destacar que en esta zona los trazados están muy condicionados por la existencia de una zona recientemente urbanizada y otra planificada, disponiéndose de muy poco espacio.

Una vez que ambas vías únicas discurren a cada lado de la línea actual, **en el pk 25+ 910 se cruza bajo la Variante M- 410, la cual se encuentra en fase de proyecto,** disponiendo un paso superior de vigas con una longitud de unos 75 m, distribuidos en 3 vanos de 18, 31 y 26 m. La anchura del vano central, por el que discurrirá la LAV Madrid- Sevilla, permite la implantación de las dos nuevas vías a ambos lados de esta línea con gálibo suficiente.

Por último, señalar que en el pk 26+ 370 de la vía sentido Madrid existe un paso superior de camino que será sustituido por uno de nueva ejecución por el proyecto del tramo siguiente Torrejón de Velasco-Seseña.

1.2. ALTERNATIVA VARIANTE PK 7+000 (solución B, desechada por el EI en las conclusiones del análisis):

En las conclusiones del análisis (Memoria-Resumen, pág 56), pese a que afecta menos que la anterior al parque lineal del Manzanares y a los equipamientos en él previstos, se desecha en favor de la ALTERNATIVA BASE O solución A.

La ALTERNATIVA VARIANTE 7+ 000 **diffiere de la alternativa Base únicamente en unos 3,8 km,** desde el pk 4+ 762,81 hasta el pk 8+ 597,30, **con un desplazamiento máximo hacia el este de tan solo 45 m respecto a la anterior, en el entorno del cruce bajo la autovía M- 45,** adosándose todo lo posible a la LAV Madrid- Sevilla.

Se ha planteado para conseguir el máximo alejamiento posible del cauce del río Manzanares, y también favorecer el futuro desarrollo del Parque Lineal del Manzanares previsto en esa zona. Por el contrario, destacar que esta nueva alternativa **afecta a la actual subestación de tracción de las líneas de Alta Velocidad de ADIF (Villaverde), siendo precisa construir una nueva** en otra ubicación así como una nueva acometida, además, **la conexión con la LAV Madrid- Barcelona,** que se desarrolla

en Estudio Informativo aparte, **resulta más compleja**, exigiendo unas estructuras (pérgolas y muros) de mayores dimensiones.

La nueva alternativa es similar a la alternativa Base en cuanto a longitud, velocidades y parámetros de diseño en planta y alzado, **requiriendo adicionalmente un paso superior, además de lo mencionado anteriormente.**

1.3. CONEXIÓN ENTRE LA LAV MADRID-LEVANTE Y LA LAV MADRID-SEVILLA. CONEXIÓN 160 KM/H

Esta conexión permite resolver los movimientos directos entre ambas líneas sin necesidad de penetrar en Madrid.

A continuación se describen las **características más relevantes** de la única alternativa considerada:

- 13.641 m de vía única (6.752 m en la vía sentido Levante y 6.889 m en la vía sentido Sevilla).
- Velocidad máxima de 160 km/ h con radio mínimo de 1.260 m. Pendiente máxima de 25 milésimas.
- 2 pérgolas, 1 sobre la LAV Madrid- Levante de 86 m y 1 sobre la L. A. V. Madrid- Sevilla de 72 m (ambas de la vía sentido Sevilla).
- 1 paso superior, apto para vía cuádruple (línea Madrid- Sevilla y las 2 vías proyectadas que la abrazan).
- 6 pasos inferiores (4 vía sentido Sevilla y 2 vía sentido Levante).

Las conexiones con las líneas actuales se realizan con desvíos aptos para 160 km/ h por vía desviada y 300 km/ h por vía directa. Los cruces siempre se realizan a distinto nivel.

La vía sentido Levante es la que condiciona el trazado, adoptándose el radio mínimo para 160 km/h. Parte tras el falso túnel de Naves Altas de la línea Madrid- Levante, y tras la curva de radio mínimo se coloca en paralelo a 6,35 m a la línea Madrid- Sevilla, discurrendo entre los pp kk 3+ 500 y 6+ 791.

El desvío final se ubica en el Puesto de Banalización de Yeles tras superar el escape sur existente en la doble vía actual, para que a futuro se pueda disponer un PAET. La vía sentido Sevilla se separa de la línea actual en el mismo punto que la anterior, para a continuación girar a izquierdas para cruzar sobre la línea de Levante con una pérgola de 86 m de longitud. Esta curva continúa sensiblemente paralela a la vía sentido Levante a unos 50 m, hasta cruzar la línea de Sevilla con una pérgola de 72 m, para a continuación adosarse a la línea actual de Sevilla de la misma forma que la vía anterior, pero por su margen derecha.

1.4. REPOSICIÓN DEL ESTACIONAMIENTO DE CERCANÍAS DE PARLA. ESTACIONAMIENTO PASANTE.

La nueva doble vía de la LAV Madrid- Levante, en su tramo Atocha- Torrejón de Velasco, afecta al actual estacionamiento de Cercanías que existe en la antigua estación de Parla. La afección se origina porque la nueva doble vía discurre adosada a la línea Madrid- Sevilla en esa zona por la margen derecha, estando ese espacio actualmente ocupado por el estacionamiento.

Para su reposición se plantea una única alternativa, consiste en la creación de una instalación completamente nueva (Estacionamiento Pasante).

Sus **características más relevantes son** : 1.601 m de vía única, 4 desvíos de tangente 0,11, 6 desvíos de tangente 0,075, 1 nuevo edificio auxiliar con aparcamiento y 1 nuevo acceso asfaltado.

Esta alternativa plantea la creación de una nueva instalación que consta de tres vías separadas 5 m, estando la más próxima a la doble vía general a 15 m, y todas ellas con una longitud útil de 240 m.

Permite el estacionamiento de tres composiciones triples o nueve composiciones simples, pero funcionalmente tiene un mejor comportamiento que la instalación actual, ya que en ambas cabeceras se disponen sendos escapes en la doble vía general, disponiendo así de conexión directa en ambos sentidos sin necesidad de inversión de marcha.

2. ANTECEDENTES, OBJETO Y AFECCIONES DEL PROYECTO

El **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)** del Ministerio de Fomento prevé en el "*Plan Sectorial de Transporte Ferroviario, corredores de altas prestaciones*" la ejecución de una línea ferroviaria de alta velocidad entre Madrid, Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana y la Región de Murcia, hallándose la mayor parte de sus tramos en fase de ejecución de obras.

En el **Estudio Informativo realizado en el año 1999** para la definición de la **nueva línea de alta velocidad a Levante**, se contemplaba, en su parte inicial, la conexión con la actual línea de alta velocidad Madrid-Sevilla en el entorno del punto kilométrico (pk) 28+000 (Torrejón de Velasco) para acceder, a través de ésta, a la actual estación Puerta de Atocha. Posteriormente, y para asegurar a largo plazo la capacidad de la infraestructura, el ministerio estimó necesario crear una doble vía independiente de la línea Madrid-Sevilla entre Atocha y Torrejón de Velasco, es decir, una infraestructura independiente para uso exclusivo del AVE a Levante.

Por otra parte, el **Estudio Informativo de 2006 del nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha** incluye una **nueva estación Pasante subterránea de alta velocidad**, por lo que resulta necesario que alguna de las vías de alta velocidad que llegan al recinto de Atocha se conecte con esa nueva terminal. Será la nueva línea de Levante la que acceda a la futura estación Pasante.

Al objeto de aprovechar al máximo las posibilidades de explotación de todas las líneas que discurren próximas a la nueva doble vía de Levante, se diseñan las conexiones necesarias que, por un lado, permitan que todas las líneas accedan a la nueva estación Pasante y, por otro, que todas las líneas estén interconectadas de modo que sea posible prestar el servicio sin necesidad de entrar en el futuro complejo de la estación de Atocha. De ahí que sea preciso completar las conexiones ya existentes con la unión entre las líneas de Levante y Barcelona y con la unión entre las líneas de Levante y Sevilla de forma directa, evitando, de ese modo, el paso por Madrid de las circulaciones Barcelona-Levante-Andalucía.

Si el principal **antecedente de este Estudio Informativo (EI) es el PEIT**, existen **otros que también tienen relación** con el mismo, entre ellos:

- EI de la línea de Alta Velocidad (AV) Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Madrid-Albacete/Valencia de diciembre de 1999.
- Estudio de alternativas del acceso sur del AVE de Levante. Tramo I, pk 4+000 (Santa Catalina) y Estudio de alternativas del acceso del AVE de Levante. Tramo II, pk 4+000 (Santa Catalina)-pk 38+000. Conexión con las restantes líneas de AV de junio de 2004.
- Proyecto de cercanías Madrid. Modificación de las líneas C3 y C4 en el acceso a la estación de Atocha de febrero de 2006.
- EI del nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha de octubre de 2006.
- EI del proyecto de implantación de una doble vías entre la estación de Atocha y Torrejón de Velasco para la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha- Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Fase A 1:5000.

Pues las comunicaciones ferroviarias en el ámbito son muy numerosas debido a la proximidad de Madrid, cabe distinguir en la red dos grandes grupos, las líneas de alta velocidad –a la que la presente actuación corresponde— las líneas de ancho ibérico (largo recorrido, regionales, cercanías y mercancías).

La configuración actual de la **red de alta velocidad (AV) en el ámbito del presente EI** es la siguiente:

- Nuevo complejo ferroviario de la Estación de Atocha.
- AV Madrid-Sevilla, al línea de mayor antigüedad de la red de AV.
- AV Madrid-Barcelona, de reciente creación.
- Línea de AV Madrid-Levante, tramo Torrejón de Velasco-Seseña (en ejecución). Parte de la línea Madrid-Sevilla (pk 28+000) en Torrejón de Velasco, de manera que los trenes con origen/destino Levante utilizarían la línea Madrid-Sevilla para conectar con la estación Puerta de Atocha.
- Conexión de la AV Madrid-Sevilla con la AV Madrid-Barcelona (en ejecución), lo que permitirá que los trenes procedentes del corredor noreste accedan al corredor centro-sur y viceversa sin tener que pasar por Puerta de Atocha.

Los principales ELEMENTOS DEL MEDIO SON :

Ámbito geográfico: Madrid (partiendo de Atocha), Getafe, Parla, Pinto y Torrejón de Velasco (Comunidad de Madrid), Yeles (Toledo).

Geomorfología: el trazado bordea el Cerro de los Ángeles y discurre por los Llanos de Getafe.

Hidrografía. Cuenca hidrológica del Tajo. Tramo bajo del río Manzanares hasta Perales del Río donde cruza el Manzanares. Se incluyen en el corredor las lagunas de Perales del Río e intercepta una serie de arroyos de la cuenca del Jarama, el principal, el arroyo Culebro entre Getafe y Pinto. Entre Parla y Torrejón de Velasco se incluyen en el corredor los arroyos de Humanejos, del Camino de Madrid y de La Peñuela, todos ellos afluentes del arroyo del Guatén que discurre longitudinalmente al corredor hasta Yeles y que desemboca en el Tajo.

Vegetación: predominan herbazales y matorrales en pequeñas teselas y comunidades vegetales de escasa talla. Las únicas formaciones boscosas son las correspondientes a la vegetación de ribera ligada al río Manzanares en las proximidades.

Espacios naturales protegidos. El ámbito del proyecto no afecta a ningún espacio natural protegido, aunque se ve condicionado por la presencia del río Manzanares y la proximidad de los siguientes espacios protegidos con su fauna asociada:

- LIC ES 3110006 Vegas, cuevas y páramos del sureste de Madrid.
- ZEPA ES0000142 Cortados y cantiles de los ríos Jarama y Manzanares.
- Habitat Natural de interés comunitario 19230001, incluido en el anexo 1 de la Directiva 97/62/CEE como prioritario.
- Humedal Lagunas de Horna, propuesto para su inclusión en el catálogo de embalses y humedales de la Comunidad de Madrid.
- Parque regional del sureste.
- IBA (Important Birds Areas) nº 2 Torrejón de Velasco-Secanos de Valdemoro.

Planeamiento urbanístico. En el entorno de la actuación –aparte de los numerosos desarrollos urbanísticos con varias propuestas de suelo urbano o urbanizable— destacan el Área de Planeamiento Específico (APE) Parque Lineal del Manzanares, tramo sur (Madrid), el PAU 3 *Perales del Río*, el PAU parque empresarial *La Carpetana* (Getafe), el *Remate residencial de la fachada norte* y la Ampliación del PAU 4 bis (Parla).

Patrimonio arqueológico y paleontológico. En el ámbito de actuación existen 54 yacimiento arqueológicos, 6 de ellos desaparecidos. El proyecto atraviesa a lo largo de su recorrido varias zonas de especial protección, al norte un bien de interés cultural (BIC) y en el resto del trazado discurre por

diversas áreas de protección arqueopaleontológicas tipo A,B y C reflejadas en los distintos planes de ordenación de los municipios.

Bienes de interés cultural (BIC). Merece especial atención en Canal Histórico del Manzanares, catalogado de nivel 1 en el catálogo de Monumentos Públicos y Elementos Singulares del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997.

Vías pecuarias. Las principales vías pecuarias incluidas en el corredor son:

- Madrid: Cordel del arroyo Abroñigal, Vereda de Santiago y Colada del Santísimo.
- Getafe: Vereda del camino de San Martín, Vereda de Leganés a Perales del Río y Vereda de San Marcos.
- Pinto: Colada de Fuenlabrada.
- Torrejón de Velasco: Cañada Galiana, Vereda de Valdemoro y Vereda del camino de Seseña.
- Yeles (Toledo) Cañada Galiana.

INFRAESTRUCTURAS

Ferrocarriles de alta velocidad y ancho UIC (ADIF):

- o línea AV Madrid-Sevilla.
- o AV Madrid-Barcelona.
- o Conexión entre la línea de AV Madrid-Sevilla y la línea de AV Madrid-Barcelona.

Ferrocarriles convencionales de ancho ibérico (ADIF):

- o línea Madrid-Alicante, coincidente con la C3 de cercanías (Aranjuez).
- o Línea Madrid-Badajoz, coincidente con la C4 (Parla).
- o Diferentes vías de mercancías que conectan las instalaciones de Villaverde Bajo, Vallecas, la estación de contenedores del Abroñigal y la estación de mercancías de Santa Catalina.

Autopistas y autovías:

- o Autopista de peaje R-4 (Mº Fomento).
- o Autopista de Andalucía A-4 (Mº Fomento).
- o M-40 (Mº Fomento).
- o M-45 (Mº Fomento).
- o M-50 (Mº Fomento).

Carreteras autonómicas (Comunidad de Madrid):

- o M-301 Perales del Río-San Martín de la Vega.
- o Desdoblamiento de la M-301 en Perales del Río, proyecto autonómico REDSUR.
- o Carretera y vía pecuaria Cerro de los Ángeles.
- o M-505 entre Pinto y Fuenlabrada.
- o M-408 entre Pinto y Parla.
- o M-410 en fase de proyecto entre la N-V (Arroyomolinos) y la N-IV (Valdemoro), proyecto autonómico REDSUR.

Otros viarios (Ayuntamiento de Madrid):

- o Calle Pedro Bosch.
- o Madrid calle 30 (M-30).
- o Calle Cerro Negro.
- o Calle Pico Jabalón.

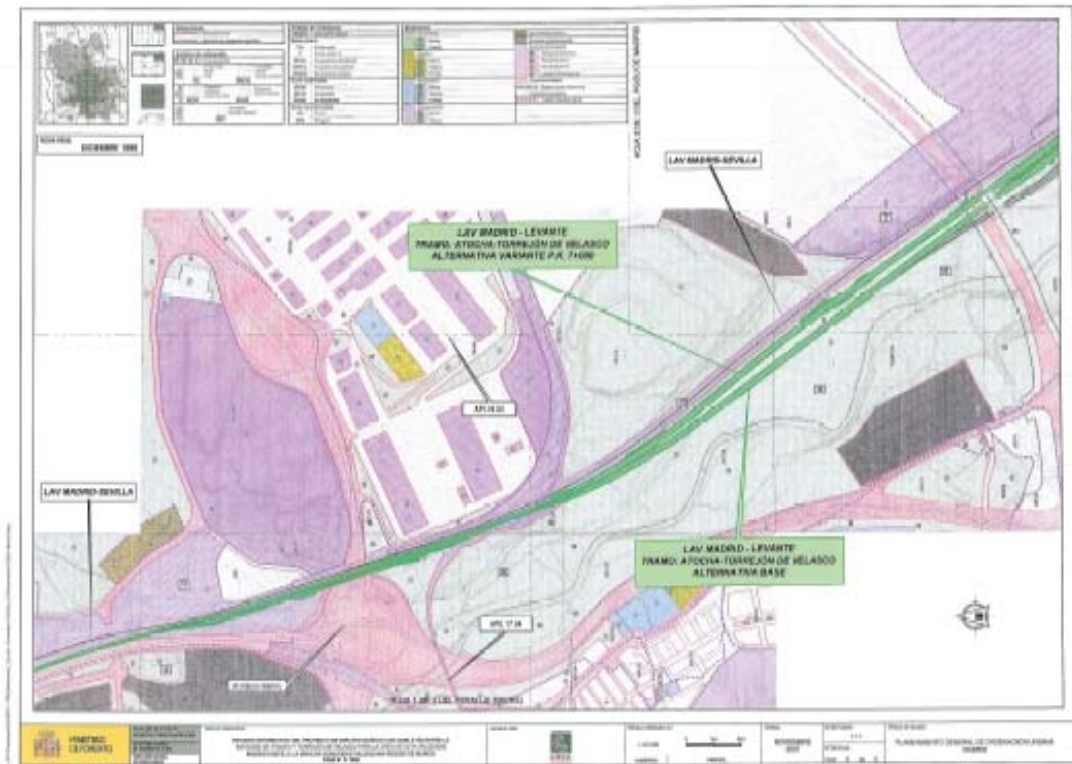
- Avda de Entrevías.
- Prolongación calle Embajadores.

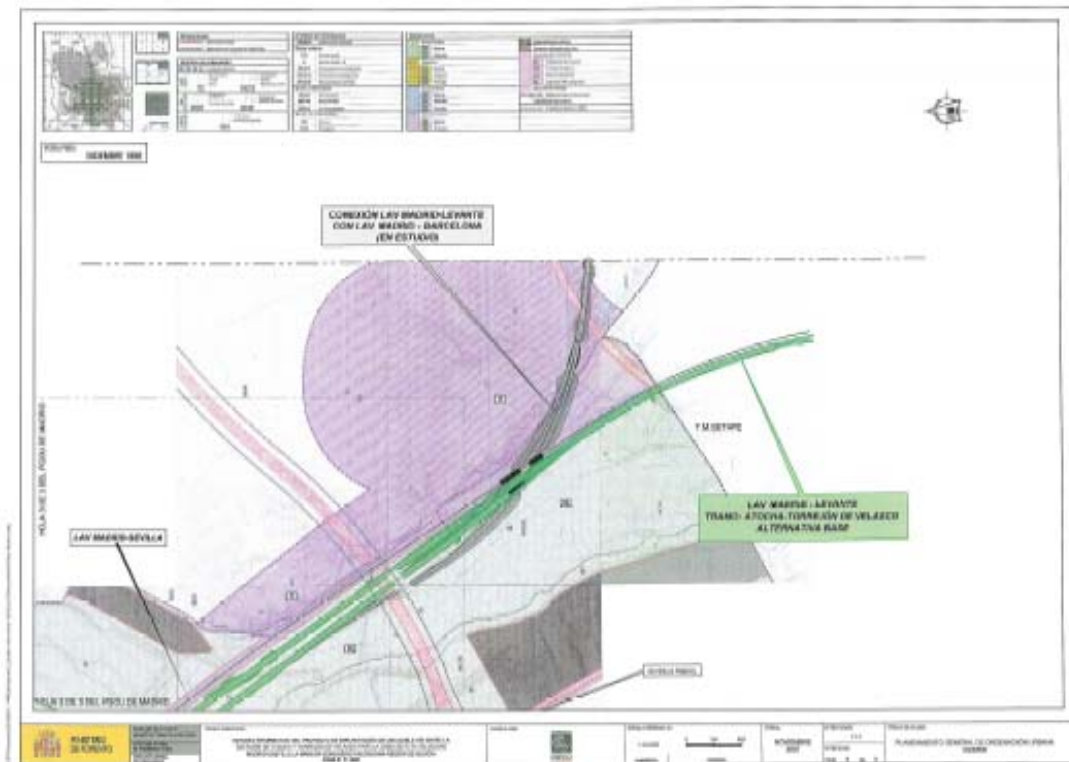
Caminos, veredas y cañadas de titularidad municipal

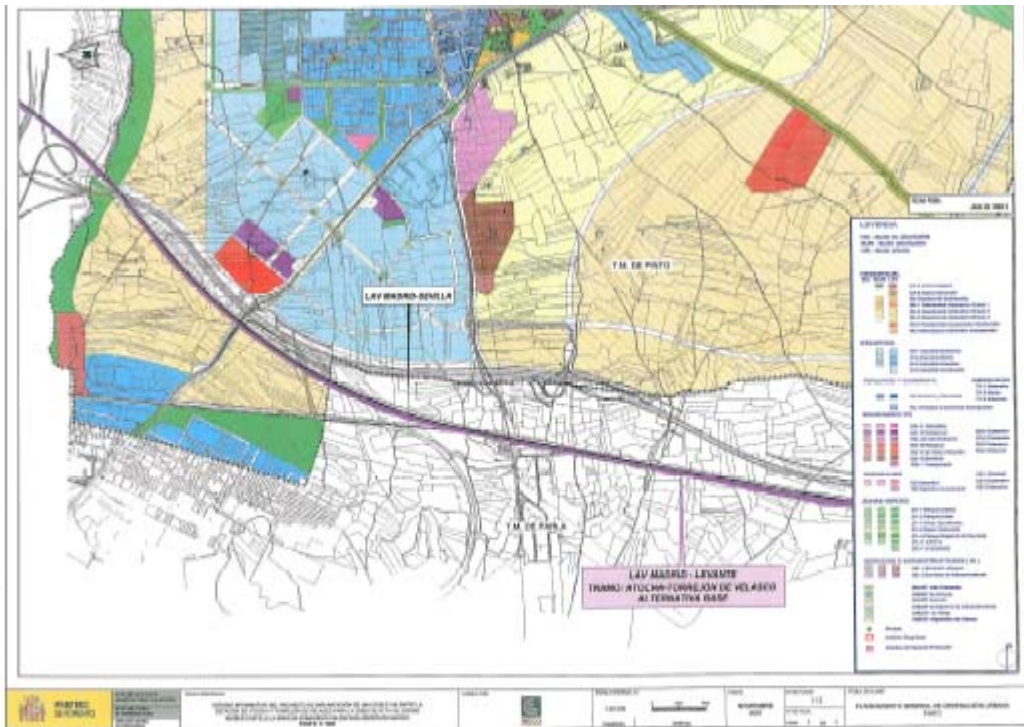
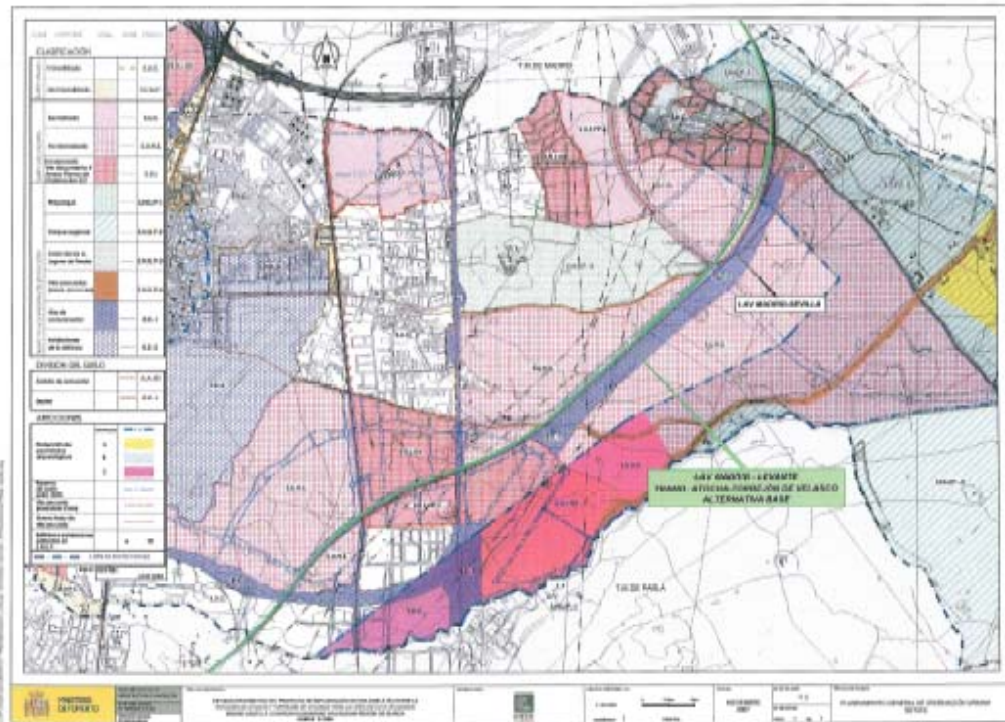
Nuevos viarios planificados en actuaciones del Ayuntamiento de Getafe:

- Avda Gracia Deledda, planificada dentro de la actuación de urbanización del PAU-3 de Perales del Río.
- Acceso al nuevo polígono de Los Gavilanes desde el enlace de la Carpetania, proyectado sobre la actual línea de alta velocidad (LAV) Madrid-Sevilla.
- Acceso del nuevo polígono de Los Gavilanes a la A-4, planificado bajo el viaducto de la LAV Madrid-Sevilla.
- Viales de comunicación entre el polígono El Culebro y el parque empresarial La Carpetana fase 1 (en fase de construcción), planificado bajo la actual LAV Madrid-Sevilla a través de los pasos inferiores ya existentes.
- Vía de comunicación entre las distintas zonas del nuevo parque empresarial La Carpetana fase 2 planificado sobre la actual LAV Madrid-Sevilla.









3. POSICIÓN DE LAS ASOCIACIONES VECINALES DE LOS DISTRITOS MADRILEÑOS DE CENTRO, RETIRO Y RRGANZUELA RESPECTO DEL ESTUDIO INFORMATIVO NUEVO COMPLEJO FERROVIARIO DE LA ESTACIÓN DE ATOCHA DE OCTUBRE DE 2006

La nota de prensa del Ministerio de Fomento de 14 de noviembre de 2006 —relativa al periodo de información pública (BOE de 16 de noviembre de 2006) del estudio informativo del nuevo complejo de la estación de Atocha— resumía con meridiana claridad el propósito y las principales características del proyecto de ampliación:

“Actualmente la estación Puerta de Atocha registra 9 millones de viajeros al año, usuarios de las líneas de AVE Madrid-Sevilla/Toledo y Madrid-Lleida, así como las grandes líneas Madrid Levante-Extremadura.

“El escenario en el horizonte del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), año 2020, prevé que el sistema ferroviario madrileño de los corredores sur, noreste, este y oeste dé servicio a 34 millones de pasajeros. Está previsto que la nueva estación Puerta de Atocha acoja 24 millones de pasajeros en 2020 y que los 10 restantes de esos corredores los albergará el complejo Chamartín (a través de la captación de parte del tráfico de Atocha por medio del túnel de alta velocidad Atocha-Chamartín)”.

Para Fomento, el proyecto contiene el siguiente efecto multiplicador:

- ✓ “Capacidad de viajeros al año. Se multiplica por cuatro, pasando de los 9 millones actuales a 36 millones.”
- ✓ “Estacionamiento de trenes. Supera el doble de la capacidad actual fijada en 15 para llegar a 33.”
- ✓ “Terminales. De la única actual que conjuga llegadas y salidas, se pasa a dos terminales, una especializada en salidas y otra en llegadas.”
- ✓ “Plazas de aparcamiento. Se incrementa el nº respecto de las 1.000 actuales.”
- ✓ “Bolsa de taxis. Se triplica su capacidad, aumentando las 90 actuales a 280.”

Se trata, pues, de una propuesta de crecimiento del tráfico de viajeros del 325,83 % en 2025 respecto de 2006 y del 378,55 % respecto de 2005 en cómputo global (cercañas más largo recorrido) y del 259,85 % (respecto del 2006) y del 305,48 % (respecto del 2005) en la estación Puerta de Atocha de largo recorrido.

De los algo más de diez millones de viajeros de 2005 y once millones seiscientos mil de 2006 se pasaría en diecinueve años a treinta y siete millones ochocientos mil viajeros. El número de trenes pasaría de los 108 trenes diarios por sentido de 2005 a los 243 trenes diarios. De ellos, 239 corresponderían a la estación Puerta de Atocha, que en 2005 albergaba 78 trenes diarios por sentido.

Estimación de viajes por corredores ferroviarios

Corredores	2005 trenes día- sentido	2005 viajeros año en ambos sentidos	2006 trenes día- sentido	2006 viajeros año en ambos sentidos	2010 trenes día- sentido	2010 viajeros año en ambos sentidos	2015 trenes día- sentido	2015 viajeros año en ambos sentidos	2025 trenes día- sentido	2025 viajeros año en ambos sentidos	Hipótesis dimensio- namiento viajeros año en ambos sentidos
Andalucía	61	5.858.976	63	6.965.564	84	10.472.857	95	12.036.899	114	14.695.581	15.600.867
Nordeste	10	2.248.280	10	2.703.178	29	4.588.315	41	6.582.478	45	7.199.505	8.277.196
Levante	28	1.630.033	28	1.678.934	29	1.765.793	45	6.505.632	68	9.830.733	11.710.138
Extremadura	9	270.943	8	279.071	8	292.968	13	1.727.461	16	2.009.517	2.298.657
Total global	108	10.008.232	109	11.627.748	150	17.119.933	194	26.852.470	243	33.735.336	37.886.857
Total Puerta de Atocha	78	9.231.902	90	10.853.026	109	14.864.021	190	20.734.856	239	25.320.857	28.202.140

Fuente: Memoria del Estudio Informativo (EI) de octubre de 2006 *Nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha*

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel nº 2 28028 Madrid Tlf 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

fravm@aavvmadrid.org www.aavvmadrid.org

CUADROS COMPARATIVOS DE LAS SUPERFICIES EXISTENTES Y LAS SUPERFICIES PROPUESTAS

La edificabilidad que propone el estudio informativo (365.721 m²) supone un incremento del 317,27 % sobre la edificabilidad existente (115.270 m²) y, como se puede advertir en el cuadro adjunto, la construcción de la terminal sur, el nuevo aparcamiento, la estación del AVE pasante y el edificio de comunicaciones.

Piezas	Superficie existente m ²	Superficie nueva construcción m ²	Totales m ²
Marquesina histórica	23.560	595	24.155
Terminal norte	46.069	780	46.849
Terminal sur	682	82.330	83.012
Intercambiador-estación cercanías	44.959	13.097	58.056
Aparcamiento-conexión vestíbulos	--	106.157	106.157
Estación AVE pasante	--	45.005	45.005
Edificio de comunicaciones	--	2.487	2.487
Superficie construida total	115.270	250.451	365.721

Fuente: Memoria del Estudio Informativo (EI) de octubre de 2006 *Nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha*

Los 365.721 m² de edificabilidad no incluyen, sin embargo, ni los 5.732 m² del viaducto sur ni los 3.647 m² de la rampa de la calle Garganta de los Montes.

A la superficie del cuadro anterior habría que añadir la correspondiente a la urbanización del viario (57.446 m²) y la de las zonas peatonales (49.283 m²).

Fue por ello que las asociaciones de vecinos miembros de la FRAVM de los distritos más afectados: Centro, Retiro y Arganzuela y la propia Federación Regional de Asociaciones de Vecinos Madrid presentaron sus alegaciones en diciembre de 2006, demandando:

1. **Retirada del Estudio Informativo *Nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha de octubre de 2006*** que circunscribe la actuación al ámbito de la actual estación de Atocha de cercanías y largo recorrido, al APR 02.14 *Renfe-avda Ciudad de Barcelona* y al Sistema General Ferroviario delimitado por la calle Méndez Álvaro, Calle Comercio, calle Garganta de los Montes y la actual estación de Atocha del AVE.
2. **Retirada de la estación del AVE pasante de la calle Méndez Álvaro**, con desarrollos urbanísticos ejecutados y en ejecución de 6.000 nuevas viviendas y 18.000 nuevos residentes.
3. **REDACCIÓN DE UN NUEVO ESTUDIO INFORMATIVO que incluya en el ámbito la estación de contenedores del Abroñigal.**
4. **La consideración de los informes de movilidad, medioambiental, de funcionalidad ferroviaria y urbanístico** elaborados, al respecto, por las correspondientes áreas del Ayuntamiento de Madrid, así como la **consideración de los problemas de interferencia de la red ferroviaria de cercanías con los servicios de largo recorrido.**
5. **La consideración del Plan Especial Recoletos-Prado municipal de modo que las propuestas del estudio informativo del futuro complejo ferroviario Atocha-Abroñigal no colisionen con las determinaciones del mismo, tampoco con las determinaciones de las áreas de rehabilitación integral del casco antiguo y del centro histórico ni con las áreas de prioridad residencial.**

La consideración, asimismo, de las propuestas del **Plan Estratégico para la revitalización del centro urbano** de la ciudad de Madrid; plan especial y plan estratégico, áreas de rehabilitación y áreas de prioridad residencial que cuentan, en lo fundamental, con la aquiescencia de los tres grupos políticos municipales y de las entidades vecinales.

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel nº 2 28028 Madrid Tlf 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

fravm@aavvmadrid.org www.aavvmadrid.org

4. EL PARQUE LINEAL DEL MANZANARES Y EL MOVIMIENTO VECINAL MADRILEÑO

El plan de inversiones preferentes para los distritos de Usera y Villaverde supuso una inversión extraordinaria de la Comunidad de Madrid —en los seis años que median entre 1998 y 2003— de 18.000 millones de pesetas. El plan fue fruto del acuerdo entre la FRAVM y las asociaciones de vecinos de ambos distritos con el entonces presidente del Gobierno regional, e incluyó acciones complementarias a desarrollar bien por el Ayuntamiento de Madrid, bien por distintos organismos estatales. Entre las más destacadas figura el comienzo de la ejecución del parque lineal deL Manzanares.

La añeja reivindicación vecinal de dotar de un parque a las riberas sur y norte del río Manzanares, cuya ordenación figuraba en el Plan General de 1985 y figura en el vigente Plan General de Madrid de 1997, logró la primera de sus concreciones el 7 de octubre de 2000; fue entonces cuando la comisión de gobierno del Ayuntamiento de Madrid aprobó el proyecto de urbanización de la primera fase del tramo 1 del Parque Lineal del Manzanares, al que las entidades ciudadanas de Villaverde y Usera aportarían sus demandas y sugerencias.

El ámbito del Parque del Manzanares se extiende —en su vertiente sur— sobre una superficie de unas 500 hectáreas que bordean el río y se prolongan desde el nudo sur de la M-30 hasta el límite del término municipal que linda con Getafe. El tramo 1 comprende desde el nudo sur hasta el nudo super sur y el tramo 2 desde éste hasta el límite del municipio.

El tramo 1, a su vez, se divide en dos fases, la primera de las cuales comprende desde el nudo sur hasta la prolongación de la calle Mezquita en el barrio de San Fermín (Usera). En la primera fase del tramo 1 se actuó sobre 35. de superficie con una inversión global de 4.300 millones de pesetas.

Como reconoce el propio Estudio Informativo, las dos alternativas —la alternativa base aun más— afectan las protecciones que se han dado al parque, precisamente para preservarlo de ulteriores agresiones como éstas.

Por todo lo anteriormente expuesto,

S O L I C I T A:

1. La optimización y superior explotación de las infraestructuras ferroviarias ya existentes en la región de Madrid.
2. La retirada del Estudio Informativo del proyecto de implantación de una doble vía entre Atocha y Torrejón de Velasco, que se somete a información pública, por sus graves afecciones al parque lineal del Manzanares y otros ámbitos protegidos.

En su defecto, que se estudie la viabilidad ecológica y técnica de un hipotético soterramiento.

3. La consideración las alegaciones de diciembre de 2006 de la FRAVM y de las asociaciones vecinales de Centro, Arganzuela y Retiro respecto del estudio

Informativo del nuevo complejo ferroviario de la estación de Atocha, en las que nos reafirmamos.

4. Se ejerza la lealtad institucional, la colaboración, cooperación y coordinación entre las administraciones públicas¹ para buscar de manera conjunta la solución o las alternativas que menores daños causen a los territorios, a los municipios y a los ciudadanos y ciudadanas.
5. Que en ningún caso se aplique, en el caso del municipio de Madrid, la **solución A** del presente Estudio Informativo, esto es, la alternativa base, por la que se inclina, en sus conclusiones, el estudio Informativo por ser la que más daño produce al parque lineal del Manzanares, un espacio público reivindicado durante décadas por el movimiento vecinal y ciudadano.

Todo lo cual somete a la consideración de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente, en Madrid a 15 de abril de 2008.



Fdo. Vicente Pérez Quintana
Responsable de Urbanismo y Vivienda de la FRAVM

¹ Véanse los preceptos de la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad y régimen especial de Madrid.
Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)
C/ Bocángel nº 2 28028 Madrid Tlf 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23
fravm@aavvmadrid.org www.aavvmadrid.org