



Alegaciones al Plan Especial para la mejora de la accesibilidad al API 21.09 *Sector III, Olivar de la Hinojosa* y NZ 9,3º colindante (Vía de los Poblados y calle Tomás Redondo)

---

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 (BOCM de 19 de abril de 2008) el Plan Especial para la mejora de la accesibilidad al API 21.09 *Sector III, Olivar de la Hinojosa* y NZ 9,3º colindante (Vía de los Poblados y calle Tomás Redondo), el plazo legal preceptivo presenta al mismo las siguientes

## A L E G A C I O N E S

### 1. PLANEAMIENTO VIGENTE

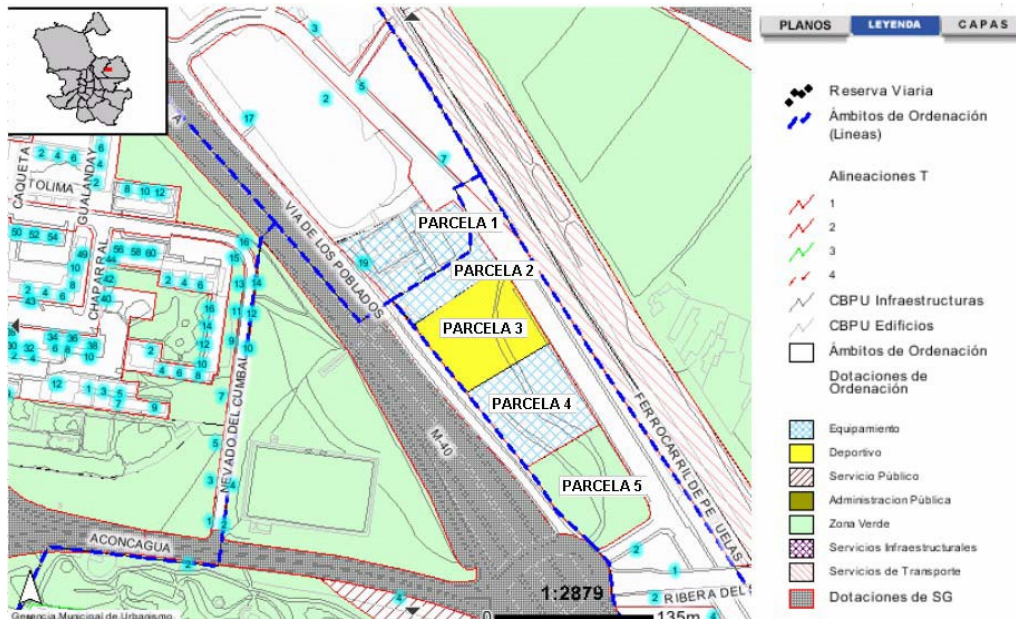
El ámbito del Plan Especial que se somete a información pública tiene el siguiente perímetro:

- Al norte limita con la autopista M-11.
- Al este limita con el recinto ferial Juan Carlos I.
- Al sur y al oeste con la M-40 y con el barrio de Pinar del Rey (Hortaleza).

La zona objeto de planeamiento especial se halla entre dos franjas dotacionales de sistemas generales: la M-40 y el ferrocarril de Peñuelas, con acceso rodado desde la Vía de los Poblados y desde la calle Ribera del Loira.

Entre las dos calles que dan acceso al ámbito (la Vía de los Poblados y la calle Ribera del Loira) se encuentran **5 parcelas de la red dotacional local** con las calificaciones y usos que siguen:

- La primera parcela, Vía de los Poblados 19, es un Equipamiento Básico (EB) educativo de 5.563 m<sup>2</sup> de superficie: el colegio público Juan de Zaragueta.
- Ya en el ámbito del API 21.09 hay otras cuatro parcelas dotacionales de equipamiento y deportivo:
  - o La parcela segunda, colindante con el colegio, es también un equipamiento básico (EB) de 2.534 m<sup>2</sup> y se encuentra aún vacante.
  - o La tercera parcela está calificada de Deportivo Básico (DB), tiene 6.589 m<sup>2</sup> y también está vacante.
  - o La cuarta parcela, con 6.342 m<sup>2</sup> de superficie, tiene la calificación de EB y es el punto limpio del distrito de Hortaleza.
- La quinta de las parcelas dotacionales, colindante con la glorieta sobre la M-40, con 6.122 m<sup>2</sup> de superficie, es Zona Verde Básica (VB) en el Plan General de 1997, y ha sido objeto de modificación puntual de acuerdo con las condiciones del convenio de permuta entre el ayuntamiento y la sociedad Honorio Fernández SL, cuyo planeamiento especial fue definitivamente aprobado el 21.02.2006.



Indica la memoria de información del Plan Especial que se somete a información pública (pág.3 de la Memoria):

“Para ejecutar la denominada Actuación 6, que mejora el acceso a la M-40 modificando el vial que ahora accede a ella para facilitar la visibilidad y construyendo una rotonda de distribución, se podría contar con la zona verde anexa a ella.

“La construcción de una nueva vía de gran capacidad de conexión con la M-11 se sitúan en la parcela formada en la cuña entre el ferrocarril y la propia M-11, al noreste del vial de cierre de IFEMA, calificada como Zona Verde en el PGOUM (con código A02812).

“La modificación del cruce en la Calle de Gregorio Sánchez Herráez no modifica el ámbito APR.16.02, Los Almendros M.40. La actuación consiste en una mejora de la intersección. Dicha actuación no afecta al desarrollo posterior del planeamiento del APR.16.02.

“En cuanto a las proyecciones y Servidumbres nos encontramos la Colada del Camino Viejo de Burgos que pasa por la Calle de Gregorio Sánchez Herráez, y cuyo paso no quedará afectado por la realización de las obras en el cruce situado en esta calle (ver plano I-8. Protecciones y Servidumbres del Transporte).”

## 2. CONVENIO URBANÍSTICO Y DE COLABORACIÓN ENTRE EL AYUNTAMIENTO Y LOS PROPIETARIOS DE SUELO de 30 de marzo de 2007

El Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA), Iberdola, las inmobiliarias Hontanar SA, Tajuña SA, Inmobiliaria Urbana DAFOR (grupo Dafor-Eriksson), METROVACESA, las compañías del grupo Santander: SANTANDER REAL ESTATE SA, SGIC, Y SANTANDER BANIF INMOBILIARIO, FII, y el Parque Empresarial Cristalía SL (grupo Bouygues-Cristalía) suscribieron el 30 de marzo de 2007 con el área de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid el **convenio que condiciona la redacción del presente plan especial** con las siguientes determinaciones:



- a) Prohibición de aparcamiento en algunos de los viarios afectados al objeto de aumentar su capacidad.
- b) Cambio de semaforización
- c) Reordenación de las calles Tomás Redondo y Ribera del Loira.
- d) Ordenación de aparcamiento en la Vía de los Poblados.
- e) Mejora de la intersección del acceso noroeste del polígono con la calle Gregorio Sánchez Herráez.
- f) Modificación del acceso a la M-40.
- g) Mejora del paso bajo el ferrocarril en la calle Tomás Redondo.
- h) Nueva vía de gran capacidad: “apertura de un nuevo vial de alta capacidad que dé salida al polígono hacia el acceso norte de los recintos feriales y desde él conecte directamente con la M-11, lo que abriría una vía de escape para los trabajadores que deseen ir hacia el norte, principalmente, y una salida hacia el sur, camino del aeropuerto”.

Presupuesto estimado de ejecución material: 3.446.257 euros y presupuesto de ejecución por contrata más IVA: 4.757.213 euros.

Las empresas firmantes —que “ejecutarán, a su costa, la totalidad de las obras descritas en el anexo 4”— “responderán de la obligación de abonar los costes derivados de las actuaciones previstas, de forma mancomunada” y de acuerdo con los siguientes porcentajes:

BBVA	6,82%
Iberdrola	14,17%
Inmobiliaria Hontanar	4,13%
Inmobiliaria Tajuña	4,13%
Inmobiliaria Dafor	9,11%
Metrovacesa	15,55%
Santander Banif Inmobiliario	8,61%
<u>Parque Empresarial Cristalia</u>	<u>37,48%</u>
Total	100,00%

### 3. DETERMINACIONES DEL PLAN PARCIAL

Tomamos de la memoria de ordenación las actuaciones propuestas por el convenio y el Plan Especial que lo desarrolla.

“Para mejorar la situación descrita en los accesos a se proponen un total de 8 actuaciones de distinta índole. Se relacionan a continuación por orden de sencillez de ejecución y a la vez menor coste.

#### “Prohibición de aparcamientos (A1)

“La primera medida, rápida de imponer y efectiva, sería hacer cumplir la prohibición de aparcamientos en los viales mencionados en el apartado anterior [Vía de los Poblados desde la bifurcación a la M-40 y hasta el cruce con Tomás Redondo. Vía de los Poblados entre la calle Tomás Redondo y Antonio Solís. Cruces de la Vía de los Poblados con las calles T. Redondo y A. de Solís].

“Con esta medida se conseguiría que la Vía de los Poblados aumentara su capacidad, al poder utilizar sin problemas el carril de entrada en el primer tramo y los dos carriles, uno por sentido, en el tramo siguiente.



“Además, al no haber vehículos aparcados en las inmediaciones de las intersecciones, los movimientos en ellas serían más fluidos, al no existir obstáculos a la visibilidad y al no tener que invadir el carril contrario para poder realizar algunos giros.

“Esta actuación se ejecutara con un refuerzo de la señalización, además de solicitar vigilancia policial al Área de Movilidad del Ayuntamiento.

“A cambio de estas plazas irregulares que desaparecerán, el conjunto de las actuaciones que se describen a continuación aportarán al recinto un total de aproximadamente 220 plazas reguladas.”

### **“Cambio de la semaforización (A2)**

“Un estudio del funcionamiento de los semáforos existentes para adecuarlos a los cambios en la intensidad circulatoria y a los movimientos que se realicen podrá mejorar la fluidez del tráfico en las intersecciones. Especialmente el semáforo de regulación entre la calle Tomás Redondo y la calle Ribera del Loira.

“En la actualidad el semáforo da paso alternativamente a los vehículos en el paso inferior bajo la línea férrea. El cambio de fase del semáforo se produce al situarse un vehículo sobre la espira próxima a la línea de parada. Se debería estudiar el retrasar más esta apertura hasta que hubiera una acumulación de vehículos, siempre inferior al número máximo de vehículos cuya cola podría entorpecer la vía principal. O bien que el cambio se produjera pasado cierto tiempo desde la activación de la espira.

“Esta medida evitaría las excesivas paradas que se producen en la actualidad en la circulación de la vía principal, ya que la coordinación entre semáforos provoca que, al mismo tiempo que el semáforo que da paso bajo el tren pasa a verde, el que da paso en la vía principal pase a rojo.

“Esta acción se debería llevar a cabo por los servicios municipales correspondientes, apoyados por un estudio concreto de tráfico.”

### **“Reordenación de las calles Tomás Redondo y Ribera del Loira (A3)**

“El objetivo de esta actuación es crear una vía de circulación única con las calles Tomás Redondo y Ribera del Loira, de forma que se estableciera un circuito único de distribución del tráfico en un “hipódromo”, complementando el sentido único de Vía de los Poblados en ese tramo, y creando por tanto una distribución directa del tráfico de entrada y salida hacia la M-40, sin cruces que entorpezcan la circulación.

“Este circuito permite optimizar la anchura de la calzada existente ampliando las posibilidades de aparcamiento regulado, especialmente en la calle Ribera del Loira. Ésta pasaría de dos carriles por sentido y aparcamiento en línea a dos carriles en un único sentido y aparcamiento en batería en la margen izquierda y aparcamiento en línea en la margen derecha hasta el vial de conexión, y a dos carriles en un sentido glorieta de Loira y uno en sentido contrario, con aparcamiento en batería en la margen derecha y en línea en la margen izquierda, hasta su encuentro con la vía de acceso a la M-40 (glorieta Ribera del Loira).

“Y la calle Tomás Redondo, hasta su encuentro con Ribera del Loira y Vial de Conexión, tendría también dos carriles en un único sentido.

“Básicamente esta actuación consistirá en el repintado de viales y plazas de aparcamiento aprovechando al máximo el espacio disponible. Previamente habría que nivelar la calle Tomás Redondo en la curva frente a Iberdrola, eliminando la mediana existente y repavimentando hasta unificar la superficie.

“Esta actuación es necesaria ya que en la actualidad la falta de información viaria provoca en los conductores un comportamiento caótico, con el consiguiente problema de seguridad y de mal uso de la red viaria.

“ La intersección de Vía de los Poblados y Tomás Redondo funcionaría con un “ceda el paso” para los vehículos que circulan por Vía de los Poblados.

“La intersección de Tomás Redondo, Vial de conexión y Ribera del Loira, que no existe en la actualidad, será regulada por semáforos, quedando de la siguiente manera. En la calle Tomás Redondo existirán dos carriles separados por una línea discontinua. Los vehículos que deseen seguir de frente no tendrán ninguna restricción a este movimiento circulando por el carril de la derecha, salvo las relativas a la propia regulación del



semáforo. Los vehículos que deseen girar desde Tomás Redondo al Vial de conexión, tendrán que situarse en el carril de la izquierda, no siendo éste exclusivo para el giro. Los vehículos que vengan por la calle Ribera del Loira tendrán un único movimiento posible de giro a la derecha por el vial de conexión. Esta intersección de la calle Tomás Redondo, Vial de Conexión y la Calle Ribera del Loira ha sido estudiada con una regulación por semáforos y con una regulación con “ceda el paso”. Los resultados aparecen en el anexo 1 “Estudio de Trafico”.

“La salida desde Tomás Redondo, viniendo de Las Cárcavas, hacia Ribera del Loira se hará con la regulación semafórica. Los vehículos procedentes de la Calle Tomas Redondo que vienen desde Las Cárcavas tienen un único movimiento posible de giro a la izquierda dirección Calle Ribera del Loira.

“El semáforo que actualmente sigue dando paso alternativo bajo las vías del tren habría que mantenerlo aunque coordinado con el que se colocaría para el giro exclusivo.

“Además, esta reordenación aportará al polígono unas 180 plazas de aparcamiento, la mayoría en batería.”

#### **“Ordenación de aparcamiento en Vía de los Poblados. (A4)**

“En la zona de Vía de los Poblados en la que la M-40 no tiene un muro de separación, hay una zona terriza, separada de la calle por una barrera bionda, utilizada actualmente de forma incontrolada como aparcamiento.

“El acondicionamiento de esa superficie para aparcamiento en batería, construyendo un muro que impida la caída de vehículos a la M-40 y asfaltándolo, permitirá un aumento en aproximadamente 40 las plazas previstas para vehículos privados en la zona, que complementará la ampliación prevista en Ribera del Loira y Tomás Redondo.”

#### **“Mejora de la intersección del acceso noroeste del polígono con la calle Gregorio Sánchez Herráez (A5)**

“La siguiente actuación propuesta consiste en la mejora de la intersección del acceso noroeste del polígono con la calle Gregorio Sánchez Herráez.

“En la actualidad se trata de una intersección en forma de glorieta partida que tiene una gran dificultad de acceso a ella desde el polígono debido a cuatro motivos:

- “La elevada intensidad circulatoria que no permite la incorporación fácil ya que los vehículos, que en su mayoría desean girar hacia la izquierda, deben cruzar una corriente circulatoria (la que se dirige a las Cárcavas) e incorporarse a otra (la que viene de las Cárcavas). Estas corrientes circulatorias son bastante elevadas ya que esta calle, junto con la mencionada Tomás Redondo son los únicos puntos de acceso y salida desde el barrio de las Cárcavas.

- “La pendiente del acceso a la intersección desde el polígono, que provoca la necesidad de un mayor hueco en la corriente circulatoria para que los vehículos que intentan acceder les de tiempo a arrancar y entrar sin provocar distorsión en la circulación del resto de usuarios.

- “La congestión de tráfico provocada en el puente que cruza la M-40 por el semáforo que se encuentran a la salida los vehículos que se dirigen al barrio de San Lorenzo. Ese semáforo impide la formación de colas en la salida de la M-40, pero es muy restrictivo con el paso desde el polígono, y se forman colas que llegan hasta la rotonda partida.

- “La existencia de vehículos aparcados en la intersección, que dificultan la visibilidad, así como los movimientos.

“La propuesta para la mejora de esta intersección consiste en transformarla en una glorieta cerrada, de manera que el acceso desde el polígono mejoraría considerablemente, ya que solo debería cederle el paso al movimiento que proveniente del barrio de Hortaleza se dirige hacia las Cárcavas. Esta corriente circulatoria proviene de una intersección semaforizada lo que permite afirmar que los vehículos se acercarán en pelotones, con lo cual el acceso a la glorieta se podrá realizar aprovechando los periodos en rojo de la fase de este movimiento.



“Unida a esta reforma de la glorieta también se propone la reapertura de la calle convergente con Gregorio Sánchez Herráez y que es continuación de la salida noroeste del polígono. Esta calle se podría utilizar como vía salida hacia el barrio de las Cárcavas sin necesidad de utilizar la glorieta objeto de esta actuación.

“Y por último podría plantearse la regulación de los semáforos del otro lado de la M-40 (que exigiría cambios hasta Mar de Cristal), para que se ajustaran mejor a los movimientos y dieran más espacio a la salida del puente.”

#### **“Modificación acceso a la M-40 (A6)**

“La salida principal del polígono es, actualmente, un vial de un carril por sentido que, saliendo de una intersección en T de Ribera del Loira, entronca con la Glorieta del Río Urubamba.

“Se realiza la ampliación de dos carriles en sentido hacia Calle de Ribera del Loira y tres carriles en sentido contrario, hacia el acceso a la Glorieta Río Urubamba, y la construcción de una glorieta en la intersección de aquella vía y Ribera del Loira (glorieta Ribera del Loira).

“Esta ampliación permitirá un mejor acceso desde la calle Ribera del Loira hacia y desde la glorieta Río Urubamba, ya que en la actualidad este viario de acceso tiene poca capacidad, llegándose en horas punta de salida a ocupar los dos carriles existentes por vehículos que desean salir del polígono, impidiendo la entrada al mismo.

“Junto con esta ampliación de carriles se debe solucionar la intersección existente en la actualidad que sufre también problemas de capacidad.

“Esta capacidad mejorará con la construcción de la glorieta que permitirá un movimiento más fluido tanto de entrada como de salida.

“Esta actuación se complementará con la construcción de una vía de escape en la glorieta del Río Urubamba, para que los vehículos que provenientes del polígono desean acceder a la M-40 no deban pasar por la glorieta sino que se desvíen a la derecha antes de llegar a ella.

“Para ejecutarla se llevará a cabo un movimiento de tierras, demoliciones del vial existente y nuevo trazado y pavimentación. Se planteará un desvío de tráfico provisional mientras las obras afectaran a Ribera del Loira para no interrumpir el tráfico.

“Esta propuesta está relacionada con la expuesta en los apartados 7 y 8, por cuanto una de las alternativas modificaría la situación y cota de esta rotonda y el trazado del vial de entronque con la glorieta del Río Urubamba.”

#### **“Paso bajo el ferrocarril en el Vial de conexión (A7)**

“La calle Tomás Redondo, para dar acceso a o desde Las Cárcavas pasa por debajo del ferrocarril por un paso inferior de escaso gálibo y anchura, de forma que solo se permite el paso de un sentido al tiempo, regulado semafóricamente.

“Para aumentar el servicio se realiza un nuevo paso inferior en el Vial de Conexión. Este nuevo paso tendrá un gálibo de 4,5 metros y un ancho interior de 12,5 metros, con capacidad para tres carriles.

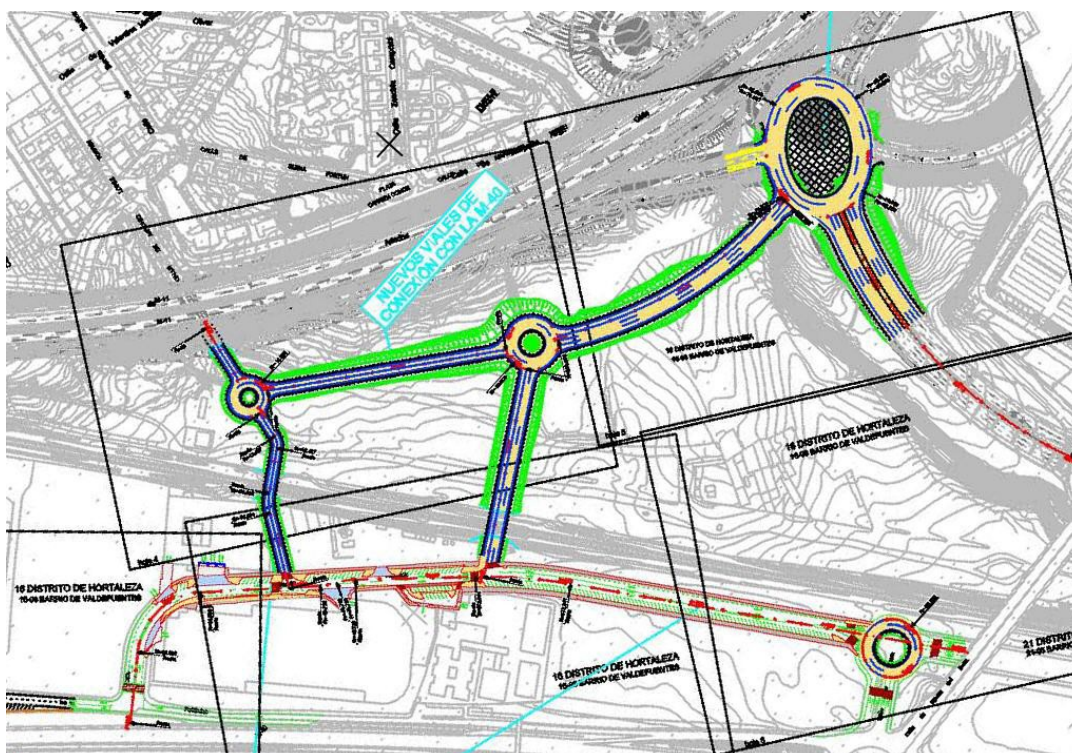
“La operación de la hinca es la más compleja. Tras conversaciones con ADIF, la única solución viable para ejecutar un nuevo paso inferior, o sustituyéndolo, sería mediante la hinca de un cajón prefabricado *in situ*.

“Este paso inferior comunicaría directamente con la rotonda de nueva construcción en Ribera del Loira, y con la salida hacia la M-11 descrita en el apartado siguiente.”

#### **“Nueva vía de gran capacidad (A8)**

“Todas las soluciones anteriores mejoran en cierta medida las condiciones de accesibilidad a la parcela, pero el cambio significativo se produce con la apertura de un nuevo vial de alta capacidad que dé salida al polígono hacia el acceso norte de los recintos feriales y desde él, conecte directamente con la M-11, lo que abriría una vía de escape para los trabajadores que desean ir hacia el norte, principalmente, y una salida hacia el sur, camino del aeropuerto.

“Se plantea un vial desde la glorieta de las Cárcavas hasta la glorieta de conexión con un carril por sentido. En el vial de conexión que va desde el cruce con la calle Ribera de Loira hasta la glorieta de conexión se plantea con tres carriles, dos desde la calle Ribera de Loira hasta la glorieta y uno en sentido contrario que será exclusivo de entrada a la hormigonera. Y desde la glorieta de conexión hasta la glorieta de Estrasburgo se plantean cuatro carriles, siendo tres en sentido glorieta de conexión-glorieta de Estrasburgo, y uno en sentido contrario.”



Conexión con M-11 desde Tomás Redondo y Ribera del Loira

#### 4. PARCELAS AFECTADAS

Las **parcelas afectadas** por las acciones propuestas por el planeamiento parcial que se somete a información pública son la 2, la 3, la 5, la 6 y la 9:

Nº	Referencia catastral	Titular	Calificación
2	7304001VK4870C	Ayuntamiento de Madrid	Zona Verde
3	6505901VK4860H	Ayuntamiento de Madrid	Zona Verde
5	6901401VK4860B	Ayuntamiento de Madrid	Zona Verde
6	6704903VK4860D	Ayuntamiento de Madrid	Zona Verde + Punto Limpio + Deportivo Industrial
9	6705401VK4860F	Solar hormigonera	Industrial

Los promotores de la actuación, esto es, las empresas firmantes del convenio de 30 marzo de 2007 con el ayuntamiento, que **no ven afectadas sus parcelas**, son:

BBVA  
 Iberdola SA

parcela 14  
 parcela 11



Inmobiliaria Hontanar SA  
Inmobiliaria Tajuña SA

Inmobiliaria Urbana DAFOR, SA (grupo Dafor-Eriksson)

METROVACESA, SA

parcela 17

Santander Real Estate SA, SGIIC y Santander Banif Inmobiliario, FII (grupo Santander)

Parque Empresarial Cristalia SL (Bouygues-Cristalia)

parcela 16

Tampoco afectan las actuaciones propuestas a las parcelas 7 del colegio, a la parcela 13 de SEAT Castellana Motor, o a la parcela 18 de Unide-Maxcoop.

##### **5. POSICIÓN DE LAS ENTIDADES VECINALES Y CIUDADANAS DE HORTALEZA ANTE EL PLANEAMIENTO ESPECIAL QUE SE SOMETE A INFORMACIÓN PÚBLICA**

El Plan Especial para al mejora de la accesibilidad al Sector III Olivar de la Hinojosa les parece a las entidades vecinales y ciudadanas de Hortaleza —según manifestaron en la sesión del Foro de Hortaleza de 9 de mayo de 2008, a la que asistió la representante de la Comisión de Urbanismo de la FRAVM— un auténtico disparate, tanto por los objetivos que pretende como por las propuestas de intervención que inciden exclusivamente sobre espacios públicos y zonas verdes en uso, y porque además no contempla ninguna solución basada en el transporte público o colectivo y sólo pretende que accedan un mayor número de vehículos privados a un espacio totalmente saturado ya.

Las asociaciones vecinales y ciudadanas de Hortaleza, y con ellas la FRAVM, rechazamos la ocupación de la zona verde del API 21.06, calificada de verde básico (VB) por le PGOUM y tan necesaria en un área de intensa circulación de vehículos, y la rechazamos por considerar que quedaría convertida en un espacio para uso exclusivo de aparcamiento de coches.

Nos parece otro auténtico dislate la propuesta de ocupar la parcela en la que Medio Ambiente ha construido el PUNTO LIMPIO del distrito, una instalación dotacional de referencia ciudadana para la mejora del medio en Hortaleza y que el planeamiento especial pretende eliminar.

Finalmente, observamos con perplejidad cómo las empresas que supuestamente se beneficiarían de este Plan Especial, no proponen ninguna alternativa ni aportación alguna de suelo ni para la mejora de los accesos, ni para ampliar sus plazas de aparcamiento, algo que debieron prever en cada una de sus instalaciones, cuando, por el contrario, están ocupando, sin autorización alguna, la mencionada zona verde.

Las asociaciones vecinales, concedoras del distrito, de los problemas que padece y de sus posible soluciones, reconocemos que existe un serio problema de accesibilidad al Sector III Olivar de la Hinojosa, que se manifiesta sobremanera en las horas punta de entrada y salida de las empresas que en él se han ubicado recientemente. Reconocimiento manifestado, incluso, antes de producirse y alegado ante la alta concentración de oficinas que el Plan General aprobó en su momento.





Fue por ello que presentaron las oportunas alegaciones en su día, en las que ahora se ratifican. Las propuestas ciudadanas se sustentan todas ellas en el uso del transporte público, en este caso ferroviario y metro.

5.1 ALEGACIONES DE LAS ENTIDADES VECINALES Y CIUDADANAS DE HORTALEZA Y DE LA FRAVM AL PROYECTO CERCANÍAS DE MADRID. ACCESO FERROVIARIO AL AEROPUERTO DE BARAJAS (BOE DE 18 DE MARZO DE 2005)

Reproducimos el contenido de las alegaciones presentadas en abril de 2005 al mencionado proyecto por cuanto abundan en nuestra consabida defensa del transporte público colectivo como medio principal de acceso a los centros de trabajo.

#### **OBJETIVOS DEL PROYECTO Y PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE LA COORDINADORA DE ENTIDADES CIUDADANAS DE HORTALEZA**

Pese a que el proyecto enuncia un doble objetivo: a) Dar servicio al aeropuerto de Barajas, y b) descongestionar la línea de cercanías C-2 posibilitando el acceso al corredor del Henares desde el norte de Madrid, lo cierto es que incorpora un objetivo intermedio: dar servicio al desarrollo urbanístico de Valdebebas (UNS 4.01 Parque de Valdebebas-Ciudad Aeroportuaria) y, más concretamente, a la ampliación del recinto Ferial, la ciudad deportiva del Real Madrid y la futura Ciudad de la Justicia, quedando, por ello, el segundo de los objetivos enunciados prácticamente olvidado.

De ahí que la Coordinadora de Entidades Ciudadanas de Hortaleza proponga un cambio de prioridades y la ampliación del enfoque en relación con los objetivos que debe perseguir el proyecto que se somete a información pública; propuesta a la que, mediante estas alegaciones, también se une la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid.

#### **PROPUESTAS ALTERNATIVAS DE LAS ENTIDADES VECINALES Y CIUDADANAS**

Los objetivos del proyecto deben responder a las siguientes premisas:

- Dar servicio a los vecinos de **Hortaleza, Barajas y San Blas** y, en particular, a los nuevos barrios de **Sanchinarro y Valdebebas, al Campo de las Naciones, a los desarrollos industriales que bordean la M-40 y a los desarrollos relacionados con el proyecto olímpico Madrid 2012**, y ello mediante su integración en la red ferroviaria de cercanías de Madrid.
- De modo más general, prestar servicio a los ciudadanos de Madrid y a los de los municipios de la Comunidad de Madrid mediante el **cierre del anillo de cercanías y el enlace con la línea del corredor del Henares**.
- Contribuir a **la descongestión** de los accesos por carretera, esto es a la descongestión de la A-1, M-40, A-2 y M-45, muy saturadas.
- Contribuir a la **conexión múltiple de las líneas de metro, tanto** actuales como proyectadas, L-10, L-1, L-4, nueva línea a Sanchinarro, L-8, L-5, L-7 (Metroeste) y L-9.
- Contribuir a la **seguridad** del transporte ferroviario diversificando los accesos que están concentrados ahora en la estación de Atocha.
- Reducir los **impactos ambientales** negativos, especialmente los que afectan a la Casa de Campo de Valdebebas.
- Lograr la máxima **economía** en términos comparativos y de eficiencia.

#### **TRAMOS DEL PROYECTO BÁSICO Y PROPUESTA ALTERNATIVA DE LAS ENTIDADES VECINALES**

El proyecto básico que se somete a información pública - y que se divide en dos

tramos— es una nueva versión de los distintos proyectos que se han venido sucediendo en los últimos 10 años.

### **Tramo 1 Entre la estación de Chamartín y la estación de Hortaleza**

A este tramo, pues contribuye satisfactoriamente a cumplir los objetivos antes señalados, sólo nos cabe hacerle la salvedad de que **debe incluir una estación intermedia: Virgen del Cortijo- Sanchinarro.**

### **Tramo 2 Entre la estación de Hortaleza y la nueva terminal 4 del aeropuerto de Madrid-Barajas**

Este tramo **no cumple los objetivos** que entendemos **necesarios**, pues:

- No presta un amplio servicio de transporte a los vecinos de esos distritos ni a los de la ciudad.
- No contribuye al acceso al corredor del Henares.
- Es muy costoso y lento por su trazado en túnel.
- Si bien reduce el impacto ambiental en comparación con trazados anteriores, genera, sin embargo, indudables daños derivados de las obras a realizar, añadiendo nuevas dificultades a la conservación de los acuíferos y dificultando el acceso a la Casa de Campo de Valdebebas desde Hortaleza.
- Resulta, incluso, poco eficiente para dar cumplimiento al objetivo de dar servicio al aeropuerto de Barajas, toda vez que proyecta una línea diferente a las de las terminales 1, 2 y 3. Resulta obvio y más que razonable que una pequeña prolongación de la línea 8 del metro -concebida precisamente como línea rápida al aeropuerto— cumpliría ese objetivo a la par que situaría a los viajeros en un trayecto más lógico que la estación de Chamartín.

Por todo ello consideramos que debe **suprimirse** este tramo 2 y que se debe dar continuidad al tramo 1 mediante un **trazado diferente.**

### **PROPUESTA ALTERNATIVA DE TRAZADO DEL TRAMO 2**

La alternativa que proponemos las entidades vecinales se remonta al proceso de Revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997, habiéndose concretado en propuestas alternativas sucesivas como, por ejemplo, la presentada por las Asociaciones de Vecinos de Hortaleza al Consejo de Urbanismo de Hortaleza en marzo de 2001, elevada al Pleno de la Junta Municipal y aprobada en el mismo para su remisión a los organismos competentes.

El trazado de la línea que proponemos consta de los siguientes tramos:

### **Tramo 1 Entre la estación de Chamartín y la estación de Hortaleza.**

Coincide con el proyecto de Intecsa **en su tramo 1**, como queda indicado, pero continúa en paralelo a las líneas ferroviarias ya existentes con el siguiente trayecto:

### **Tramo 2 Entre la estación de Hortaleza y la estación de Canillejas (O'Donnell).**

A partir de ahí se bifurcaría con dos tramos:

### **Tramo 3 a Hasta la estación de San Fernando, enlazando con la línea del corredor del Henares.**

### **Tramo 3 b Hasta la estación de Vicálvaro cerrando el anillo de cercanías**



#### ESTACIONES

Las estaciones que proponemos para cubrir los objetivos que hemos señalado son las que siguen; indicamos, igualmente, las funciones que, por necesarias y deseables, deberían cumplir tales estaciones: dotación de intercambiadores, aparcamientos y demás recursos, no obstante en algún caso presenten dificultad.

Sus nombres y localizaciones son sólo aproximados y quedan sometidos a las variaciones que se deriven del desarrollo del proyecto por razones técnicas o de otro orden.

#### EN EL TRAMO 1

**Chamartín.** Existente, con proyecto de remodelación.

- Conexión con los tramos de **cercanías** a **Villalba, Tres Cantos y San Sebastián de los Reyes**, y hacia **Atocha**, y desde ellos conexión con el resto de la red de **cercanías** y con las líneas de largo recorrido de **RENFE**.
- Con la **línea 10 del metro** (hacia Fuencarral y hacia Aluche) y con la prolongación de la **línea 1**.
- Conexiones viarias previstas en la operación Chamartín (estación de autobuses, aparcamientos...) en relación con el tráfico por carretera que procede de la **A-1** y de la **A-607**.
- Acceso desde los barrios de **Chamartín, Tetuán** y otros

#### **Virgen del Cortijo-Sanchinarro**

- Acceso del barrio de **Virgen del Cortijo**, de la zona industrial, del norte de **Ciudad Lineal** (El Bosque de Chamartín) y de la nueva urbanización de **Sanchinarro**.
- Conexión con la **A-1**.
- Conexión deseable con el **tren ligero** a Sanchinarro.

**Hortaleza.** Existente, sin funcionamiento actualmente.

- Acceso desde los barrios de **Santa María, Manoteras y Sanchinarro**.
- Acceso a la **Casa de Campo de Valdebebas**.
- Conexión con la **M-40** (Manuel Azaña).
- Conexión con la **línea 4 del metro** (Argüelles- Parque de Santa María, prolongación deseable).

**EN EL TRAMO 2**

**Cárcavas - Valdebebas**

- Acceso al barrio de **Cárcavas** y a la nueva urbanización de **Valdebebas** (ampliación del recinto Ferial, Ciudad Deportiva, etc.).
- Acceso al barrio de **San Lorenzo**.

**Feria de Madrid- Campo de las Naciones**

- Acceso a las instalaciones de **IFEMA** y **Campo de las Naciones** y a la **zona industrial** que bordea la M 40.
- Acceso a los barrios de **Villa Rosa**, **Los Llanos** y **Palomas- Piovera** .
- Acceso desde **la M-40** y el nuevo **eje norte-sur**.
- Enlace deseable con la **línea 8 del metro** (Nuevos Ministerios- Barajas).

**Canillejas- [O'Donnell]**. Existente, su denominación nos parece inadecuada.

- Acceso para los barrios de **Canillejas**, San Blas, **Alameda de Osuna** y otros.
- Acceso asimismo para la zona del **estadio olímpico de la Comunidad de Madrid**.
- Conexión deseable con la **línea 5 del metro**.
- Conexión con la **A-2**.



#### EN EL TRAMO 3 A

##### **San Fernando.** Existente

- Acceso a **San Fernando de Henares** y **Coslada** (norte).
- Conexión con la línea de cercanías del **corredor del Henares**.
- Conexión de un modo menos directo con el resto de la red de cercanías, por Coslada y Vicálvaro

#### EN EL TRAMO 3 B

**Coslada oeste-ciudad Olímpica.** Aproximadamente en la ubicación de la actual estación de clasificación.

- Acceso a **Coslada**.
- Acceso a la **ciudad Olímpica** y a los desarrollos urbanos previstos en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (*Nueva centralidad del este*, Plan Especial de infraestructuras del sureste...)
- Conexión deseable con la prolongación de la línea 7 del metro (**MetroEste**).

##### **Vicálvaro** . Existente

- Continuación hacia toda la **red actual de cercanías**.
- Conexión con la **línea 9 del metro** (Puerta de Arganda) y con su prolongación hasta **Arganda**.
- Acceso a **Vicálvaro**.

#### 5.2. PROPUESTA DE ABRIL DE 2008 DE LA COORDINADORA DE ENTIDADES VECINALES DE HORTALEZA: FC CERCANÍAS MADRID-SAN FERNANDO Y CIERRE DEL ANILLO HASTA VICÁLVARO

Reproducimos textualmente la propuesta de abril de 2008 de la Coordinadora de entidades vecinales de Hortaleza.

Con ocasión del proyecto de Metrobús Chamartin- Torrejón de la Comunidad de Madrid, es oportuno recordar e insistir en el proyecto que desde 1998 formulamos las Asociaciones de Vecinos de Hortaleza, que consideramos puede articularse con el de la Comunidad y cubrir un campo mucho más amplio de necesidades.

Nuestro proyecto ha quedado incorporado al **PLAN DE ACCIÓN DE AGENDA 21 EN HORTALEZA**, con el siguiente enunciado:

**Nº 17 (prioritario)** *Cerramiento del anillo de Cercanías ChamartínVicálvaro. Estaciones intermedias Virgen del Cortijo (A-1, Sanchinarro), Hortaleza, Cárcavas (Valdebebas), Campo Naciones (enlace con 'línea 8), Canillejas (A2, O' Donnell). Enlace del anillo de Carcanías hasta San Fernando, corredor de Henares.*

Los cambios de circunstancias requieren algunas adaptaciones, las que siguen.

**a) OBJETIVOS DEL PROYECTO.** Proponemos como objetivos de este proyecto los siguientes:

- Proporcionar comunicación a la población del **distrito de Hortaleza** y también



de los de **Fuencarral, Chamartín, Ciudad Lineal, Barajas y San Blas con y desde el corredor del Henares** y más ampliamente **con toda la red** de la Comunidad.

- **Completar un anillo en la red de cercanías de Madrid**, ahora truncada, facilitando las comunicaciones periféricas y los enlaces entre las poblaciones del área metropolitana y la red municipal de transporte público.

- Más ampliamente, facilitar la comunicación más directa de las poblaciones del **Norte y Noroeste de la Comunidad con el corredor del Henares.**

- Contribuir a la descongestión de **A-1, A-2, M-40 y estación de Atocha.**

- **Coste reducido y facilidad de ejecución**, por aprovechar trazado ferroviario existente

**b) DESCRIPCIÓN BÁSICA DEL PROYECTO.** La propuesta se limita a líneas básicas para la redacción de un proyecto que requiere la colaboración de Ministerio, Comunidad, Ayuntamiento de Madrid y otros. Los trazados y situación de las estaciones son solamente aproximados.

Se propone **en superficie**, salvo en puntos que luego se indican. Ver **plano esquemático adjunto.**

### **Tramo 1 Entre estación de Manoteras y estación de Canillejas.**

Propiamente se inicia en la **estación de Chamartín**, pero consideramos ya el FC que <sup>se</sup> construye entre Chamartín y Aeropuerto (T-4), que proyecta estación en Manoteras.

#### **La estación de Manoteras**

- Enlaza con la línea ML 1 de Metro Ligero (Fuente de la Mora)
- Abre el acceso a los barrios de Manoteras, Virgen del Cortijo, Pinar de Chamartín, Sanchinarro y Hortaleza.
- La Casa de Campo de Valdebebas.
- Y permite definirla como intercambiador modal que ayudará a ampliar las conexiones de transporte y descongestionar el Nudo Norte.

Desde aquí sigue el trazado de la línea que hasta hace poco utilizaban los trenes Madrid- Barcelona. En ella se requieren dos estaciones intermedias:

#### **Estación de Cárcavas.**

Para el acceso

- A los barrios de Cárcavas, San Lorenzo y Hortaleza.
- A la Casa de Campo de Valdebebas y a los desarrollos de Ferial, Parque de Valdebebas, Ciudad de la Justicia, Real Madrid.

Estación de **Campo de las Naciones**, que debería facilitar:

- El acceso a IFEMA y Campo de las Naciones y a la zona industrial que bordea la M-40.
- El acceso a los barrios de Villa Rosa, San Lorenzo, Cárcavas, Los Llanos...
- El enlace con la línea 8 del Metro.
- Y con ello ampliar las comunicaciones con el aeropuerto de Barajas.



Para ello puede requerir un tramo subterráneo.

Finaliza el tramo en la Estación **de Canillejas**, que debe facilitar

- El acceso a los barrios de **Canillejas, Alameda de Osuna** y otros.
- Servir de **enlace con la línea 5** del Metro.
- Y de **intercambio** modal con el tráfico de la Autovía de Aragón, aunque puede existir dificultad para aparcamiento.

**Tramo 2- Entre Canillejas y San Fernando de Henares, estableciendo así la conexión con la actual línea de cercanías hacia Torrejón, Alcalá, y Guadalajara.**

Este tramo requiere por lo menos como intermedia una estación en **Coslada-Norte**, en función del desarrollo de la población y la industria.

Sin embargo la definición de estaciones se hará con más precisión en el proyecto de la Comunidad.

**Tramo 3. Entre Canillejas y Vicálvaro.**

Sigue hacia el Sur el **trazado de la línea ferroviaria existente**.

Se define una estación intermedia **Coslada -Oeste** (en su caso **Villa Olímpica**) en el lugar aproximado de la actual estación de clasificación, de modo adecuado para

- Enlazar con la **línea 7** del Metro y el municipio de **Coslada**.
- Conectar con los desarrollos urbanos previstos en el Plan General de Madrid (**Nueva Centralidad del Este**).
- Y eventualmente los nuevos que deriven del planeamiento de los recintos **olímpicos**.

Finaliza el tramo en la **actual estación de Vicálvaro**, mediante la cual se establece el resto de **conexiones fundamentales**:

- Con toda la **red actual de cercanías**.
- Con la **línea 9 del Metro** (Puerta de Arganda) hacia el centro de Madrid y hacia Arganda.
- A su vez esta línea de Arganda ha de servir sin duda en el futuro como una de las **conexiones con el nuevo aeropuerto de Campo Real**.

### **c) RED COMPLEMENTARIA, DESARROLLO**

**Como** ya indicamos este proyecto requiere y permite situar diversos **puntos de intercambio** que integren:

- Líneas de autobús que distribuyan el tráfico a los barrios contiguos **a lo largo de la** línea.
- Aparcamientos disuasorios, repetidamente planificados en el Plan General y de otros modos, pero no realizados.





Su desarrollo y ejecución requiere la cooperación entre el **Ayuntamiento de Madrid** que lo recoge en la Agenda 21, los **Ayuntamientos del corredor del Henares**, la **Comunidad de Madrid** y el **Ministerio de Fomento** (ADIF)

(Véase plano adjunto)



Por todo lo anteriormente expuesto

SOLICITA:

1. Que se deje sin efecto el convenio urbanístico y de colaboración entre el Ayuntamiento de Madrid y los propietarios de suelo de 30 de marzo de 2007 y se retire el Plan Especial para la mejora de la accesibilidad al API 21.03 y NZ 9,3º colindante (Vía de los Poblados y calle Tomás Redondo), que se somete a información pública, por no mejorar, sino al contrario, contribuir a colapsar aún más el perímetro del ámbito y toda la zona.
2. Que se consideren las propuestas de abril de 2005 y de abril de 2008 de las entidades vecinales y ciudadanas de Hortaleza en relación con el ferrocarril de cercanías: cierre del cercanías desde el Corredor del Henares hasta la estación de Chamartín con las estaciones necesarias en el Sector III y en Cárcavas.
3. El metro que en la actualidad se está construyendo desde Chamartín hasta Barajas debe contemplar una estación en Cárcavas y otra en el Sector III.
4. En la actual línea 8 se puede abrir una estación a la altura de Ribera del Loira, como en su día se hizo con la de Pinar del Rey, cuyo coste sería inferior al del plan especial propuesto tanto desde el punto de vista económico como social, y que podría facilitar un rápido, cómodo y barato acceso a los miles de trabajadores y trabajadoras del ámbito. Además la estación de Ribera del Loira podría servir de intercambiador con el tranvía propuesto por el Consorcio de Transporte (Estudio Previo de septiembre de 2006), en lugar de partir éste de mar de Cristal.

Todo lo cual someto a la consideración del Ayuntamiento Pleno en Madrid, a 20 de mayo de 2008.

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