

## **PLATAFORMA ZONA NORTE**

### **PROPUESTAS PARA EL DESARROLLO DE MADRID PUERTA NORTE.**

En primer lugar, manifestar que compartimos la mayor parte de los contenidos que el Ayuntamiento ha plasmado en su documento de *Bases y Estrategias para el Desarrollo del Norte de la ciudad de Madrid* de mayo de 2016, y que lo consideramos una buena base para discutir con las partes, y en concreto con esta Plataforma, el futuro de *Madrid Puerta Norte* (MPN) la pieza más importante por desarrollar en el Norte de Madrid.

Estamos de acuerdo con la iniciativa pública de planeamiento que se adopta, la diversificación de la operación en varios ámbitos, que los derechos edificatorios se distribuyan según qué ámbitos y que estos derechos se apliquen según la transformación de suelo sobre el que se opera. Sin embargo, consideramos que la edificabilidad resultante es todavía alta produciendo una excesiva concentración en unos distritos que están ya muy colmatados. Por otro lado consideramos que la edificabilidad residencial debe dedicarse mayoritariamente a vivienda pública en alquiler, tan necesaria en la ciudad y en estos barrios.

Los más de veinte años de discusiones institucionales sobre el proyecto, han provocado el abandono de las zonas limítrofes con los barrios adyacentes de Fuencarral y Chamartín, el manejo especulativo del suelo pendiente de desarrollo y, en definitiva, un lamentable paisaje de terrenos abandonados y carencias de urbanización y dotaciones, cuestiones por las que llevamos años reclamando sin ser atendidos.

Por ello consideramos necesario el desarrollo de MPN mediante un acuerdo rápido, con los distintos agentes: administraciones, propietarios de suelo, vecinos y los operadores de los distintos ámbitos. En tanto se inicia la gestión y urbanización de las primeras fases, consideramos urgente la intervención de las administraciones en lo que atañe a la dotación de servicios y equipamientos de los barrios, la limpieza y vigilancia de los terrenos colindantes, etc., para lo cual, de forma paralela al desarrollo del eje Puerta Norte, hay que aprobar las actuaciones y los instrumentos de planeamiento necesarios.

#### **Algunas cuestiones sobre la futura ordenación urbanística de estas actuaciones.**

En materia de movilidad, recogemos en la segunda parte de este documento una serie de propuestas respecto a la ordenación de la zona y también medidas urgentes. Nos preocupan especialmente los estudios de movilidad en torno al Nudo Norte que el Ayuntamiento tiene presupuestados para este año y en lo que hemos solicitado una participación continuada.

Planteamos, a continuación, nuestra posición sobre algunos temas importantes de la ordenación propuesta por el Ayuntamiento, tanto desde el punto de vista de la estructura urbana, como desde el posible desarrollo de acciones inmediatas mientras se acuerda y se desarrolla el planeamiento de la operación en su conjunto:

- Consideramos fundamental que la estructura Norte-Sur del proyecto se base en un Parque verde sobre terrenos del Canal YII, con continuidad por un bulevar por Mauricio Legendre hasta Plaza de Castilla. Reclamamos que **se de contenido inmediato a este pasillo verde,**

materializándolo en lo que ya se puede realizar, para el disfrute para los vecinos como, por ejemplo, **habilitando lo el camino del Canal, la Ermita de San Roque y realizando la bulevarización de Mauricio Legendre**; algunas de estas actuaciones están ya programadas por el Ayuntamiento, pero no se ha habilitado un mecanismo necesario de participación y seguimiento. Por otro lado, en el Plan de *Madrid Puerta Norte* se ha de procurar el mantenimiento del parque lineal con la mayor anchura posible.

- Asimismo apoyamos la potenciación como eje viario Norte-Sur la prolongación de Agustín de Foxá, si bien una vez superada la M30 consideramos que debe estudiarse su continuación por Antonio Cabezón, como eje vertebrador de la nueva zona de desarrollo paralela al ferrocarril, evitando una gran vía por el borde del parque.
- Consideramos acertada la distribución propuesta de los espacios de actividad económica, en especial la concentración del terciario en un Centro de Negocios próximo a la Estación de Chamartín, con sus facilidades de transporte (largo recorrido, cercanías, metro e intercambiador con autobuses), así como la propuesta municipal sobre el espacio productivo “Malmea” manteniendo el tejido industrial existente, consolidando su estructura viaria original, pero flexibilizando sus usos y para abrirlo a nuevas actividades. También parece positiva la propuesta de crear, en torno a la nueva estación de Fuencarral, un barrio de mayor densidad, incluyendo edificios singulares para actividad económica.
- Reclamamos que se inicien de inmediato Planes Especiales y Programas de Actuación Inmediata en los barrios del entorno a PNM, en especial:
  - Casco antiguo de **Fuencarral**: para la mejora del espacio público y la dotación de carencias de equipamientos, así como para dar solución a la movilidad en la calle de Nuestra Señora de Valverde, destinándola a peatones, autobuses y acceso de residentes, desviando el tráfico por una variante de borde apoyada en los trazados incompletos de las calles Sala de los Infantes y Cristo de la Vera Cruz.
  - Virgen de **Begoña**: un Plan Especial para la mejora del espacio público, control de aparcamiento y movilidad peatonal, y carencias dotacionales, que estudie la propuesta de cubrición de parte de la trinchera ferroviaria, la localización aparcamientos, Centro Cultural y una glorieta en la conexión de Llano Castellano – Mauricio Legendre – Salas de los Infantes. Dar uso al edificio dotacional del Poblado B, reclamado por los vecinos y abandonado por la Comunidad de Madrid.
  - **San Cristóbal y Mauricio Legendre**: un Plan Especial de ordenación del espacio público de la Colonia San Cristóbal, conexiones a través de la Castellana, puesta en servicio del antiguo colegio (reclamado y en desuso hace años), e integración y rehabilitación de la zona deportiva y edificios de equipamientos de la EMT, que apoyamos que se mantengan como tales para uso público, de acuerdo con la propuesta municipal.
  - Programa de Actuación Inmediata de accesibilidad a la **Estación de cercanías de Fuencarral**, pues no resulta aceptable que se tarde más en llegar a la estación desde las Tablas, que desde ella a Sol. Se pueden adelantar acciones como instalar una pasarela peatonal que comunique Las Tablas con la estación y enlazar con autobús Tres Olivos y Fuencarral. Se trata de acciones de coordinación entre ADIF, Ayuntamiento y Consorcio Regional de Transportes que mejorarían la vida de miles de vecinos que diariamente utilizan la terminal de cercanías.

## ALTERNATIVAS PARA LA MOVILIDAD DE LA ZONA NORTE DE MADRID PLATAFORMA ZONA NORTE

### **1. QUÉ MOVILIDAD QUEREMOS PARA MADRID**

Queremos que nuestra ciudad avance hacia **un modelo de movilidad que permita mejorar la calidad de vida de los ciudadanos** y, por lo tanto, capaz de afrontar los **retos fundamentales** que tiene por delante:

- La mejora de la calidad del aire
- La reducción del ruido
- La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero
- La equidad en el uso de un espacio público de calidad
- La recuperación para los ciudadanos de espacio hoy solo utilizado por los coches.
- La seguridad de los ciudadanos en el entorno de las vías de circulación

Estos retos están planteados en los documentos de todas las administraciones y, en particular, en los planes del Ayuntamiento de Madrid, destacando el recientemente aprobado **Plan A: Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Ciudad de Madrid** en el que se plantean unos objetivos ambiciosos pero imprescindibles:

- Cumplir la legislación europea y nacional en materia de calidad del aire.
- Alcanzar niveles de calidad del aire para partículas acordes con el valor guía de la Organización Mundial de la Salud (OMS).
- Cumplir los objetivos de reducción de GEI (2020 – 2030) en línea con el Acuerdo de París y la Agenda Climática de la UE, así como el nuevo Pacto de Alcaldes para el Clima y la Energía (reducir el 40% de gases de GEI en 2030, respecto a 1990).
- Cumplir el compromiso de reducción del 50% de las emisiones causadas por la movilidad urbana en 2030, con respecto a 2012.

De las 30 medidas que constituyen el **Plan A**, 21 se corresponden con la movilidad sostenible agrupadas en dos grandes bloques:

- Actuaciones sobre la red viaria y el espacio público dirigidas a **reducir la intensidad del tráfico privado** y a la **promoción de modos activos de movilidad** (10 medidas)
- **Actuaciones sobre** el parque móvil y la ordenación de sectores clave con alto impacto en **los patrones de movilidad** en la calidad del aire (11 medidas)

Se trata, por tanto, de un buen punto de partida para nuestras propuestas que podrían sintetizarse en la necesidad de reducir el tráfico motorizado privado y desarrollar una política de movilidad que mejore las condiciones de los desplazamientos peatonales, en bicicleta y en transporte público.

Todo ello teniendo en cuenta que las inversiones deben ser proporcionadas a las necesidades y a los recursos disponibles, pues existen otras necesidades sociales que hay que garantizar.

## **2. QUÉ MOVILIDAD QUEREMOS PARA LA ZONA NORTE**

Nada más ni nada menos que la aplicación en nuestros barrios del Norte de los principios anteriores. La política de movilidad debe ser coherente en todo el municipio. Siguiendo el mencionado borrador del Plan de Calidad del Aire y Cambio Climático, queremos aplicar en nuestra zona las siguientes medidas principales:

- **Rediseño de la sección en las principales vías de distribución del tráfico y vías de conexión de los distritos de la periferia con el centro.**

Se propone **intervenir en las calles de penetración en la ciudad reduciendo el espacio dedicado al automóvil** a favor de los medios más sostenibles. En la zona Sur se están desarrollando proyectos para reducir el tráfico por ejemplo en el Paseo de Extremadura y Santa María de la Cabeza, transformando autopistas que son barreras urbanas en avenidas integradas en la ciudad, "**domando**" el tráfico, con **semáforos y velocidad urbana** y **dando prioridad al transporte público** en plataformas o carriles reservados para autobuses. En la zona Norte queremos que también se desarrollen proyectos de ese tipo.

- **Conexiones transversales superando la barrera ferroviaria.**

Las tres conexiones propuestas entre las Tablas y Fuencarral, así como la conexión de la futura Agustín de Foxá, fundamentales para facilitar el tráfico entre los barrios y superar la barrera ferroviaria, podrían completarse con una cuarta conexión desde Llano Castellano a Dulce Chacón en Hortaleza.

Estas vías tienen que contemplar de forma adecuada el tránsito de autobuses, bicicletas y peatones.

- **Priorización de la movilidad peatonal.**

Se trataría de un conjunto de acciones para el **calmado de tráfico** (velocidad máxima a 30 Km/h) y la **mejora del espacio peatonal**, dotándolo de las dimensiones adecuadas, haciendo seguros y cómodos sus cruces, proporcionándoles el mobiliario urbano y el arbolado conveniente para conformar una red peatonal adecuada.

- **Mejora y ampliación de la red y la movilidad ciclista.**

Revisión de la red actual y ampliación de la red ciclista con nuevos carriles bici.

- **Plataformas reservadas y priorización semafórica para autobuses.**

Tanto en calles principales como en los accesos a la ciudad (carril BUS-VAO exclusivo y análogo al existente en la A-6).

- **Limitación de la velocidad en accesos metropolitanos y en la M 30 a 70 km/h.**

La política de movilidad que apoyamos debería materializarse en medidas como la limitación de velocidad a 70 km/h en la M30 y los accesos radiales, que contribuirían a mejorar la calidad del aire, y que no deberían limitarse a los episodios graves de contaminación como marca el protocolo en la actualidad. Además esta medida contribuiría a pacificar el tráfico que accede al nudo norte.

- **Proyecto de implantación de autobús de alta capacidad.**

Estudio de ejes viarios y líneas de autobuses urbanos para transformarse en líneas de alta capacidad e implantación de al menos una línea de estas características antes de 2020. Este análisis debe incluir las opciones para la conexión de los barrios de la zona Norte

Además, queremos que se fortalezca el transporte colectivo de la zona mediante:

- Creación de un intercambiador de transportes en la estación de Chamartín
- Remodelación de la estación de Fuencarral y su conexión con los barrios colindantes
- Estudio de la creación de una nueva estación de metro entre las de Montecarmelo y Las Tablas.
- Mejora de los accesos desde los barrios a las estaciones de metro existente, instalación generalizada de ascensores.





En el último punto de este documento, se plantean dudas y preguntas sobre la propuesta de reforma del nudo norte incluida en *Puerta Norte de Madrid* cuyo estudio de viabilidad se licita próximamente.

#### **D. Ordenar el tráfico en Llano Castellano y Ntra. Sra. de Valverde**

Estudiar una Glorieta de ordenación del tráfico en la actual conexión de Llano Castellano - Mauricio Legendre - Acceso M30, que se complementaría con la cubrición parcial de la trinchera de Begoña y la dotación de aparcamientos y equipamientos, según se propone en la propuesta de un Plan Especial para Begoña.

El acceso a la M30 no debe unirse a la Castellana pues congestionaría estas vías dificultando la movilidad local, la conexión por túnel con Castellana solo sería aceptable si fuera solo para autobuses.

Esta Glorieta servirá para enlazar asimismo las nuevas calles de Salas de los Infantes y Dulce Chacón, conectando con la nueva trama urbana de la extensión de Fuencarral: el acceso de Chamartín por la prolongación de Agustín de Foxá y el eje norte-sur de la nueva edificación por Antonio Cabezón. La nueva calle Dulce Chacón conectaría con la zona de Virgen del Cortijo en Hortaleza.

Para facilitar la movilidad en el casco antiguo de Fuencarral, las calles Salas de los Infantes y Cristo de la Vera Cruz se urbanizarían como variante norte- sur del tráfico local del casco de Fuencarral, liberando la calle Nuestra Sra. de Valverde como eje peatonal y de autobuses con acceso de residentes.



#### **E. OPERACIÓN CERCANÍAS DE FUENCARRAL**

La estación de cercanías de Fuencarral y su entorno merece una auténtica actuación de mejora y apertura hacia los barrios próximos, a ambos lados de la vía. Por ejemplo, en la actualidad la estación da la espalda completamente al barrio de Las Tablas, a una distancia

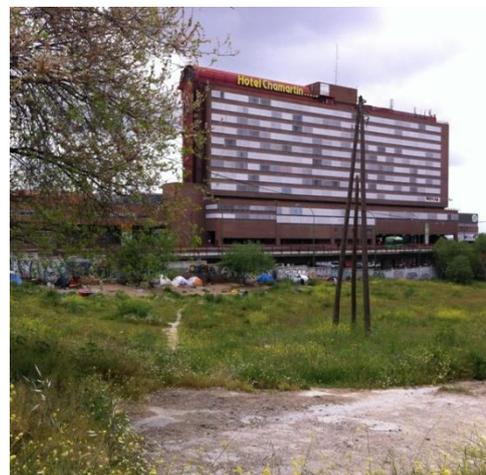
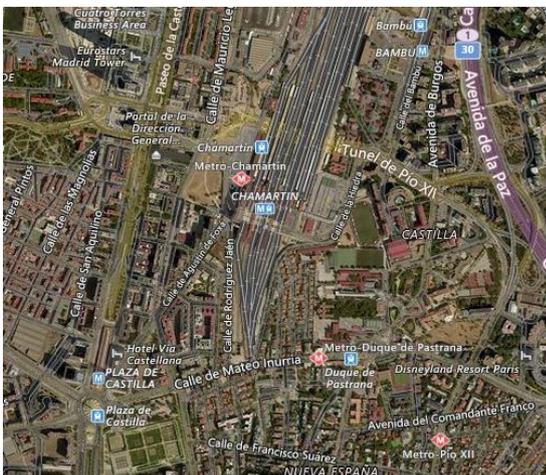
caminable si se salva la barrera ferroviaria y, también, se libera una parte de la franja paralela dedicada a almacenamiento de vehículos

Las mejoras de accesibilidad de esta estación se deben abordar ya, si bien teniendo en cuenta la ampliación de la estación que se propone en *Puerta Norte de Madrid*. En la primera parte del documento se propone que se estudie un Programa de Actuación Inmediata que se realice en paralelo al diseño de la operación PNM.



## F. CHAMARTÍN ACCESIBLE

Se trata en este caso de facilitar el acceso peatonal y ciclista a la estación, tanto desde el este como desde el oeste, generando itinerarios atractivos y seguros desde los barrios próximos.



#### **4. DUDAS Y PREGUNTAS SOBRE EL PROYECTO DE NUDO NORTE**

Las propuestas vecinales presentadas anteriormente, reclaman la civilización de la M30 en su relación con el entorno, domesticando el tráfico por el nudo, con reducción de la velocidad en el mismo (50 km/h o menos) y en los accesos (70 km/h) y evitando un aumento de capacidad que presione la congestión de tráfico en la M30, la ciudad central y los barrios de la zona norte, empeorando también la contaminación y la emisión de gases efecto invernadero.

Partiendo de este marco de política de la movilidad urbana, la propuesta de reforma del nudo norte presentada en **Puerta norte de Madrid**, plantea elementos que contradicen estos principios políticos y dudas que se deben debatir en el contexto del estudio de viabilidad a punto de iniciarse. Las asociaciones presentamos al Ayuntamiento los requerimientos políticos, no soluciones técnicas que corresponden al Área municipal correspondiente:

- El túnel de doble sentido prolongando la Castellana hasta Llano Castellano (en el mismo punto de acceso de la M30 a Fuencarral), ocasionaría problemas de tráfico y fuertes impactos en los barrios consolidados próximos. De realizarse parece que solo sería oportuno si fuera para transporte público, con un carril por sentido.
- El túnel que partiendo del anterior se cruza a distinto nivel para acceder a la carretera de Colmenar, a la altura del parque junto al metro de Begoña, supondría un fuerte impacto en este punto, que es el de peores condiciones ambientales de la zona, y supondría un aumento de capacidad inadecuado a los criterios políticos que defendemos. La mejora de trenzados hacia la M607 debería reestudiarse, con elementos menos agresivos.
- La ampliación de la incorporación desde Castellana hacia el este, supondría un considerable aumento de capacidad que sería perjudicial para el objetivo de la reducción de vehículos en los accesos a la ciudad y la M30. La eliminación de las paradas de autobuses en Castellana 300, la situación de un semáforo y paso de peatones en el nº 296 y la limitación de velocidad a 50km/h (o 40 en este tramo, si fuera necesario), daría seguridad y creemos que haría innecesaria esta ampliación de capacidad contraria a la política de movilidad de reducción de coches en los accesos a la ciudad. Análogamente al punto anterior, la solución de trenzados hacia el oeste se debe estudiar la red.
- En el único plano que conocemos sobre la reforma del nudo norte, se aprecia una vía de tres carriles al sur de la actual y al norte de la zona de San Cristóbal que no se entiende a que corresponde. Pedimos información sobre este elemento viario.